



SPIS. ZN.: SZ DESU/006237/24  
Č.J.: DESU/032/015414/24  
VYŘIZUJE: Mgr. Jaromír Čumíček, LL.M.  
TEL.: 601208457  
E-MAIL: jaromir.cumicek@desu.gov.cz

DATUM: 22.8.2024

### VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

#### Přílohy k oznámení zahájení stavebního řízení k č.j. DESU/032/013205/24.

Dopravní a energetický stavební úřad jako stavební úřad (dále jen "stavební úřad") příslušný podle § 33 odst. 2 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen "stavební zákon") zveřejňuje přílohy k oznámení zahájení stavebního řízení – opatření vydaného dne 23.8.2024 pod č.j. DESU/032/013205/24 pro stavbu „**Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Otrokovice – Zlín střed do km 11,0**“ tyto přílohy:

- podrobný popis stavebních objektů převzatý z příloh žádosti o stavební povolení konkrétně z projektové dokumentace

#### INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

##### Železniční svršek

##### *SO 01-17-01 ŽST Otrokovice, železniční svršek*

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce kolejiště žst. Otrokovice vyvolaná zdvoukolejněním trati do Vizovic. V rámci rekonstrukce bude kompletně přestavěna lichá kolejová skupina stanice, budou prodlouženy dopravní koleje č. 3 a 5 na délku min. 800m, a uspořádání kolejí umožní zřízení plné peronizace ve stanici. Pro dosažení potřebného počtu nástupištních hran bude v liché skupině vybudována další dopravní kolej č.9. V majetku SŽDC bude také jedna manipulační odstavná kolej č.7.

Rychlost v hlavních kolejích přes stanici zůstane stávající 120km/h. Rychlosti do kolejí č.3 a 5 ve směru od Přerova budou zvýšeny na 80km/h. Rychlost ve výjezdu trati směr Vizovice v oblouku navazujícím na krajní výhybky bude zvýšena ze 40km/h na 50km/h v oblouku o poloměru  $r=190m$ . Větší poloměr nelze v daném prostoru navrhnout. Dále přes tunel až do konce úseku je navržena traťová rychlost 100km/h.

Rozsah stavebního objektu je od km 154,457, kde začíná směrová a výšková úprava koleje č.1 až do km 156,360, kde končí směrová a výšková úprava koleje č.2.. Rekonstrukce svršku je vymezena staničením km 154,525 - 156,243. Ve směru na Vizovice je součástí objektu výstavba dvoukolejné trati až do km 1,350. V tomto úseku je navrženo nové mimoúrovňové křížení trati se silnicí I/55 – železniční tunel, jako náhrada stávajícího železničního úrovňového přejezdu v km 0,624. Výškový rozdíl potřebný pro vyvinutí mimoúrovňového křížení je dosažen úsekem v klesání 14,7promile v délce 457m, následuje stoupání 15,5promile v délce 540m.

Součástí stavebního objektu je také zřízení železničního svršku na jednokolejném provizorním kolejovém propojení v km 0,4 – 1,240, kolem stavební jámy nově budovaného tunelu. Rychlost na tomto provizorním propojení se uvažuje max. 40km/h (poloměry směrových oblouků  $r=300m$ ).

##### *SO 01-17-04 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční svršek*

Předmětem stavebního objektu je úprava stávajících vlečkových kolejí ČD a to stávající koleje do budovy strojní stanice a koleje do zbrojící stanice PHM). Kolej do depa bude zkrácena a nově zapojena přímo do prodloužené koleje č.5. Kolej do zbrojící stanice bude prodloužena (část bude využívána pro odstavení souprav) a zapojena do koleje č.9. Zbrojící stanice bude vybudována v nové poloze koleje – samostatný stavební objekt.

*SO 02-17-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční svršek*

Předmětní SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 1,350 – 5,688 nžkm. Navržená traťová rychlost je  $V=100$  km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejně neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová dvoukolejná trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prazcích s pružným upevněním. V místech přejezdů a přechodů bude upevnění v antikorozi úpravě. Tloušťka šterkového lože pod prazcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku. Osová vzdálenost kolejí je v celém úseku navržena na 4,00 m. V místech kde si to geometrie koleje vyžaduje, tj. bod inflexe, je navrženo rozšíření osově vzdálenosti tak, aby nedošlo k snížení osově vzdálenosti pod 4,00 m. Na konci řešeného úseku je navrženo rozšíření osově vzdálenosti na 4,75 m z důvodu následnosti odb. Zlín-Malenovice. Minimální poloměr směrového oblouku v úseku je  $R=595,995$  m s maximálním převýšením 104 mm, maximální poloměr směrového oblouku je navržen  $R=3985$  m. Maximální navržený sklon v řešeném úseku je 9,72 ‰.

*SO 02-17-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční svršek*

Předmětní SO řeší napojení vlečky ZPS Zlín-Malenovice na železniční trať Otrokovice – Zlín – Vizovice výhybkou č. Z1 v nžkm 4,047 066. V rámci zdvoukolejnění přilehlého traťového úseku bude jedna kolej vlečky zrušena. V rámci toho bude také provedena rekonstrukce ostatních vlečkových kolejí nevyhnutná k napojení na stávající stav. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prazcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod prazcem je navržena minimálně 350 mm. V rámci demontáže stávajícího svrškového materiálu se na základě přání zástupce majitele vlečky uvažuje s jeho uskladněním v prostoru určeného majitelem vlečky.

*SO 03-17-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční svršek*

Předmětní SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 5,688 – 5,872 nžkm. Navržená traťová rychlost je  $V=100$  km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejně neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová dvoukolejná trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prazcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod prazcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku. Odb. Zlín-Malenovice je navržena v přímé. Osová vzdálenost kolejí je navržena 4,75 m. V odbočce jsou navrženy 4 výhybky tvaru J49-1:11-300. Niveleta koleje č. 1 a č. 2 je shodná v celém úseku ve sklonu 5,7 ‰ a 5,258 ‰.

*SO 04-17-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční svršek*

Traťový úsek bude plně dvojkolejný a navržen na traťovou rychlost  $V=100$  km/h. Navržený svršek je 49E1 na prazcích betonových s upevněním W14, hmotnosti min. 300kg. V traťovém úseku jsou navrženy některé směrové posuny kvůli optimalizaci vedení trasy v prostoru stávajícího kolejiště a zajištění normových vzdáleností přejezdů od silničních křižovatek. Svršek bude svařen do plnohodnotné bezстыkové koleje a v místě přejezdů bude upevněn k prazcům antikoroziními upevňovacími.

*SO 04-17-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava vlečky Svit*

Tento SO se zabývá řešením nového kolejového zapojení vlečky v areálu Svit a to z důvodu vybudování tzv. Pršenské příčky, tedy nadjezdu nad třídou T. Bati. Vzhledem k umístění mostní konstrukce je nutné kusou kolej na konci přemístit mimo nové stojky nadjezdu. Vzhledem k tomu, že je v tomto místě rozvětvení několika vlečkových kolejí, je třeba nově zapojit všechny používané koleje (25s, 26s, 27s, 29s a 32s). Spolu s tím bude částečně zkrácen konec koleje č. 26s (posun zarážedla) o cca 8m. V místě rekonstruovaného teplovodního kanálu (SO 04-30-06) bude snesena dočasně část nejbližší koleje č. 26s. Po dokončení výstavby bude uvedena do původního stavu. Nové výhybky budou na dřevěných prazcích, stavěné místně. Přejezdy uvnitř areálu budou zřízeny z celopryžových panelů se závěrnou zídou, s výjimkou přejezdu č. 10, který vzhledem k tomu, že je uprostřed výhybky, bude zřízen z živice. Napojující se komunikace jsou součástí SO 04-18-04.

Koleje vlečky budou zřízeny z nového materiálu (B03/49E1) s pružným upevněním. Pod všemi novými kolejemi vlečky je uvažováno s kolejovým ložem tl. 0,30m, prazci betonovými a podkladní vrstvou šterkodrti 0/32 tl. 0,25m a separační geotextilií. Na konci koleje 25s bude betonové zarážedlo. Na konci koleje 26s bude zřízeno zarážedlo kolejnicové.

Demontáž kolejí bude pouze v rozsahu potřebném pro zřízení Prštenské příčky. Most přes Dřevnici snášen nebude.

#### *SO 05-17-01 ŽST Zlín střed, železniční svršek*

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 067, kde navazuje na předchozí SO 04 – 17 – 01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06 – 17 - 01. Celková délka je 1803,933 m. V rámci SO bude provedena komplexní rekonstrukce svršku, která spočívá v demontáži stávajícího svršku a odtěžení stávajícího kolejového lože a uložení nového svršku 49 E1 (S49) na nové betonové pražce s bezpodkladnicovým upevněním pružnou svěrkou do nového kolejového lože z kameniva s tloušťkou minimálně 0,35 m pod pražcem. V místě přejezdových konstrukcí se uvažuje s použitím upevňovadel s antikorozií úpravou. Pro konstrukci spojek, připojení na vlečkové kolejiště a pro rozvětvení hlavních kolejí do všech kolejí stanice se použije celkem 24 kusů nových výhybek. V úseku Otrokovice – Zlín střed je traťový úsek dvoukolejný, v úseku Zlín střed – Vizovice je už jenom jednokolejný. V nové konfiguraci bude stanice disponovat celkem 6 dopravními průběžnými (oboustranné zapojenými) kolejemi (číslovanými jako 1 – hlavní průběžná, 2 a 51 – koleje sloužící primárně osobní dopravě, 4 – s kolejí 4b s prodlouženou užitečnou délkou 763 m sloužící pro dlouhé nákladní vlaky, 6 a 8 – sloužící pro uhelné vlaky zásobující teplárnu), 1 dopravní kusou kolejí (3 – pro začínající a končící osobní vlaky), 2 kusé dopravní koleje (4a a 10 – pro odstavování vozů) a 1 manipulační kolej (4c – kolej k nakládkovému obvodu SŽDC). Dispozičně je stanice řešena následovně: koleje 1, 2, 3 a 51 jsou navrženy na rychlost V=80 km/h a slouží osobní dopravě (podél kolejí leží nástupištní hrany), koleje 4, 6 a 8 jsou navrženy na rychlost V=50 km/h a slouží nákladní dopravě, koleje odstavné a manipulační 4a, 4c a 10 jsou na rychlost V=40 km/h.

#### *SO 05-17-02 ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit*

##### **SO 05-17-02 část A ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit, lichá skupina**

V rámci tohoto SO dojde k podstatné redukci kolejiště, zejména na straně ke stávajícímu kolejišti SŽDC v stanici Zlín střed. V novém stavu dojde k napojení vlečky do hlavní koleje v km 9,226 000. K redukci souběžné koleje s hlavní kolejí dochází z prostorových důvodů kvůli zdvojkolejnění úseku Otrokovice – Zlín střed. V rámci SO dojde ke snesení rušené části kolejí a výhybek a pokládce nových částí koleje pro napojení na zůstávající kolejiště vlečky z nového materiálu s uložení do nového kolejového lože v tloušťce 0,30 m pod pražcem. Odvodnění se nenavrhuje, podloží bude sanováno vrstvou šterkodrti v tloušťce 0,25 m.

##### **SO 05-17-02 část B ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit, sudá skupina**

V rámci tohoto SO dojde k rekonstrukci vlečky s víceméně zachovaným rozsahem kolejiště. Vlečka se napojuje na kolejiště SŽDC do nových kolejí 6 a 8 (koleje pro uhelné vlaky zásobující teplárnu). Kolej 21s se za mostem v km 9,282 zakusí (tato kolej slouží pro sunutí uhelných vozů do teplárny) s ponecháním požadované užitečné délky. Z důvodů výškového řešení kolejiště SŽDC je nutné rekonstruovat i vlečku v části přiléhající ke kolejišti SŽDC v stanici, takže dojde k demontáži kolejového roštu vlečky a úpravu terénu (dosypání) a úpravu terénu s vybudováním nového kolejového lože v tloušťce 0,30 m a pokládkou nového svršku. Odvodnění se nenavrhuje, podloží bude sanováno vrstvou šterkodrti v tloušťce 0,25 m.

#### *SO 90-17-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, výstroj trati*

##### **SO 90-17-01 část A T.ú. Otrokovice - Zlín střed, výstroj trati**

Stavební objekt SO 90-17-01 část A obsahuje umístění následujících návěstí a prvků:

- „Traťová rychlost“ – rychlostník N
- „Očekávejte traťovou rychlost“ – předvěstník N
- „Kilometrická poloha“
- „Vlak se blíží k zastávce“
- „Klesání – Stoupání trati“ (sklonovníky)
- „Konec nástupiště“
- „Posun zakázán“

V objektu je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav a pro zřízení provizorní kolejové objížděky staveniště Otrokovického tunelu, které bude v provozu cca 2 roky. Objekt neřeší umístění návěstí souvisejících s viditelností návěstidel a návěstí pro elektrický provoz. Návěstí jsou osazovány

přednostně na trakční stožáry, dále na vlastní sloupky DN60 do betonových patek 60x60x80cm. Jako materiál tabulí návěstí se uvažuje pozinkovaný plech.

### Železniční spodek

#### *SO 01-16-01 ŽST Otrokovice, železniční spodek*

SO 01-16-01.1 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vlevo v km 0,645-0,681 podél provizorní koleje demolice

SO 01-16-01.2 ŽST Otrokovice, železniční propustek v km 1,166 - demolice

Úpravy železničního spodku v žst.Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 -154,560, včetně výběhu do trati směr Vizovice do km 1,350. Součástí objektu není úsek km 0,217 – 1,285, kde je navržena vodotěsná betonová vana s oboustrannými zdmi a tunel v rámci samostatného stavebního objektu.

Předmětem stavebního objektu je zřízení konstrukčních vrstev a odvodnění pod rekonstruovanými kolejemi a výhybkami. Pražcové podloží je tvořeno podkladními vrstvami ze štěrkodrti frakce 0-32, v neúnosných úsecích doplněnými o vrstvu zlepšené zeminy.

Odvodnění je tvořeno trativodním systémem zaústěným do stávajících drážních kanalizací, dále do nově budované kanalizace, která vede za kolejištěm, a nově je vybudována jedna výust' do řeky Dřevnice.

Rozšíření drážního tělesa pro prodloužené koleje č.3 a 5 se realizuje zčásti na opěrné zdi, zčásti je rozšířen svah zářezu.

Součástí stavebního objektu je také zřízení drážního tělesa a podkladních vrstev pro provizorní kolejové propojení kolem nově budovaného tunelu, který nahradí stávající úrovnový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi (SO 01-16-01.1)

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací (SO 01-16-01.2).

Kvůli bezpečnosti a omezení záborů bude svah vlevo v km 0,645 – 0,681 podél provizorní koleje zajištěn provizorní (dočasnou) konstrukcí prefabrikované opěrné zdi.

Železobetonová prefabrikovaná opěrná stěna z krabicových dílů je navržena po celé její délce 36,0 m s konstantní výškou 2,43 m a ukloněným lícem v poměru stran 10:1. Zeď bude vystupovat cca 1,5 nad terén. Z líce zdi bude osazeno zábradlí z ocelových úhelníků dosahující do výšky 1,1 m nad horní povrch zdi. Začátek i konec zdi bude obsypán svahovými kužely.

#### *SO 01-16-03 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční spodek*

Předmětem stavebního objektu je zřízení podkladních vrstev a odvodnění pod vlečkovými kolejemi ČD, a to pod kolejí do strojní stanice a odstavnou kolejí - kolejí pro zbrojení). Odvodnění je zaústěno do drážního kanalizačního sběrače.

#### *SO 02-16-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční spodek*

Předmětní SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou tratí a navržení železničního spodku pod přidanou kolejí č. 2 a přeložkách železniční tratě. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku vychází z návrhu pražcového podloží. Pod železničními přejezdy a na mostech je navržena ZKPP typ 4.1. Na návodní straně svahu koleje č. 2 od km 2,170 po km 2,483 je navržena ochrana svahu z patky z lomového kamene a drátokamennou matrací sahající min 0,3 m nad hladinu Q100. Zároveň je v rámci SO řešeno odvodnění konstrukčních vrstev železničního spodku. V rámci úseku jsou navrženy jako odvodňovací prvky trativody, zpevněné příkopy a odřezy do stávajících vodotečí. Od km 1,350 po km cca. 2,0 je jako recipient pro obě koleje navržena nově budovaná dešťová kanalizace. Od km cca. 2,0 po km cca 3,850 je jako recipient uvažovaná stávající vodoteč Hledínovský potok (správce povodí Moravy). Voda je zde svedena gravitačně příkopy vyústěnými přímo do potoka, kromě úseku od km 2,695 po km 3,375 odvodnění koleje č. 1, který je sveden do stávajícího napojení do dešťové kanalizace ve správě ŘSD. Recipientem této kanalizace je rovněž Hledínovský potok. Od km cca 3,850 po km 4,287 je jako recipient uvažována stávající kanalizace (správce Moravanská vodárenská kanalizace). V tomto úseku je od km 3,918 po km 4,287 navržena sklona trativodu 3 ‰ z důvodu nedostačené výšky recipientů (projednáno s příslušnými odbory SŽDC). Od km 4,287 po km 4,781 je kanalizace svedena do stávajících propustků. Od km 4,781 po km 4,988 je koleje č. 1 odvodněná do stávající kanalizace vybudované v rámci předcházející stavby přeložky přejezdu ev.km 4,789. Koleje č. 2 je v tomto úseku odvodněná do rostlého terénu trativodní výustí v km 4,898. Od km 4,988 po km 5,596 je jako recipient uvažován potok Baláš (správce Lesy ČR, s.p.). Od km 5,596 po km 5,688 je odvodnění svedeno do stávajícího drážního propustku.

*SO 02-16-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční spodek*  
Předmětní SO řeší vybudování podkladních vrstev železničního spodku v prostoru rekonstruované vlečky ZPS. Plán železničního spodku a zemní plán je navržena vodorovná. Tloušťka podkladní vrstvy je navržena 200 mm.

*SO 03-16-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční spodek*

Předmětní SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou trať a navržení železničního spodku pod přidanou kolejí č. 2 a přeložkách železniční tratě. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku vychází z návrhu pražcového podloží. Od km 5,684 po km 5,730 je navržena opěrná zeď (SO 03-19-51) z důvodu zachování přilehlé komunikace. Odbočka je v celé délce odvodněna trativody, které jsou vyústěny v rámci SO 02-16-01.

<i>D.2.1.2.6</i>	<i>SO 04-16-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční spodek</i>
demolice	SO 04-16-01.1 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,621 -
demolice	SO 04-16-01.2 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,420 -
demolice	SO 04-16-01.3 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,212 -
demolice	

### **Návrh sanace železničního spodku**

Obě traťové koleje v tomto úseku budou zřízeny na tělese železničního spodku, které bude zpevněno sanacemi, tak, aby splňovalo požadavky na únosnost. Pro pražcové podloží bude použito konstrukční vrstvy ze šterkodrti tl. 0,250m, zlepšení vápenocementovou stabilizací a v ZKPP i šterkodrtí zpevněné cementem tl. 0,30m. Sklon konstrukčních vrstev spodku bude standardní 5%.

### **Násypy**

V úseku je navrženo rozšíření násypových svahů pro nové vedení trati a zdvojkolejnění. Veškeré přísypávky budou provedeny z vrstvených nakupovaných materiálů propustných a dobře zhutnitelných. Pro toto řešení hovoří časový plán výstavby, neboť převážná část přísypávek bude realizována za provozu po stávající trati a materiál ze stavby nebude k dispozici. Ochrana svahů násypů bude provedena z vrstvy ohumusování 0,10m do 3D georochože a zatravněním. Sklon násypů je navržen 1:1,5. Pod násypy bude zřízena konsolidační vrstva kameniva 0/125 oddělená od podloží separační geotextilií.

### **Svahy zářezů**

V úseku nejsou žádné výrazné zářezy a jediné svahy, které zde budou, jsou svahy zpevněných příkopů. Tyto svahy budou zřízeny ve sklonu 1:1,50 a ochráněny stejně jako svahy násypů zatravněním.

### **Návrh odvodnění železničního spodku**

V úseku je navrženo povrchové odvodnění jak zpevněnými příkopy, tak i J žlaby vyústěnými na terén, nebo do vodotečí. Podpovrchové odvodnění trativody je zaústěováno do kanalizace, vodotečí, či propustků i na terén násypu. V úseku 7,793-8,000 bude zřízen trativod nad kanalizačním sběračem DN300. Zaústění některých příkopů bude skrze lapač splavenin potrubím DN 300 příp. DN400 do stávajících recipientů.

Navržené odvodnění trativody v místech se sklony 3‰ bude uloženo na bet. lože. V místech průchodu svodného potrubí DN200 pod kolejemi bude potrubí obetonováno. Vzhledem k rovinatosti území a špatných možnostech odvodnění (délka odvodnění, hloubka kanalizace) bude na dvou místech trativod uložen na menší hloubku, než je 0,30m pod zemní plání (např. nástupiště Prštné). V některých místech by navržený trativod nespĺňoval požadovanou hloubku uložení pod terénem a je tudíž navrženo zapuštěné, či polozapuštěné lože a to i v místech, kde je k tomu vhodný terén (zářez, zdi zastávek MHD).

Veškerý použitý materiál musí splňovat požadavky Správy Železnic a mít atest pro použití na drahách. Materiály šachet HDPE, trativodní šachty DN 400, kanalizační DN 800. Potrubí trativodů DN150, příčných svodných potrubí DN200.

### **Další práce v rámci SO**

- odstranění billboardů včetně základů v místech kolizí s tratí.
- úprava stávajícího lapače splavenin v km 5,872 (zaústění potrubí DN300).
- Demolice zábradlí v km 7,000-7,180.
- Demolice zastávky Zlín-Louky
- V km cca 7,00 je umístěn pomníček Radomíra Hejtmánka, který je v kolizi s tratí. Bude opatrně snesen, bezpečně uložen a po rekonstrukci znovu osazen do nového místa dle místních poměrů.

- V místě Prštenské příčky bude kvůli výstavbě základů nadjezdu nutné provést dočasné propojení nové koleje č. 1 a stávající koleje za přejezdem km 8,675 a v km cca 8,9. Posun koleje je do 2m. Pod dočasnou kolejí bude zřízena vrstva drti 0,15m. Rychlost zde bude max. cca 50-60km/h. Odvodnění zde nebude možné prozatím zřídit.
- Součástí SO jsou i některé chráničky kabelových vedení.

#### *SO 05-16-01 ŽST Zlín střed, železniční spodek*

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 067, kde navazuje na předchozí SO 04 – 16 – 01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06 – 16 - 01. V rámci SO se provede pod všemi rekonstruovanými kolejemi sanace konstrukce pražcového podloží s ohledem na výsledky geotechnického průzkumu a zastižené zeminy zemní pláň v jednotné konstrukci se štěrkodrtí v tloušťce 0,25 m a zlepšenou zeminou in situ tloušťky 0,42 m. Pod přejezdy a u mostních objektů se navrhuje zesílená konstrukce v skladbě štěrkodrt' tl.0,25 m a cementem stabilizovaná štěrkodrt' z centra tloušťky 0,35 m. Rekonstruované kolejiště bude odvodněno do systému trativodů doplněných ve větších povodích o drážní kanalizaci DN300. Drážní odvodnění je odvedeno do rekonstruovaných kanalizací. Ve směru na Vizovice za poslední výhybkou ŽST Zlín střed došlo ke zdvihu nivelety koleje o cca 1 – 1,5 m, což si žádá vybudování přispávky tělesa z nakupovaných materiálů. Svahy zemního tělesa (nově obnažené, či zcela nové) budou chráněny zahumusováním a osetím, v případech svahů delších 1,5 m s doplněním protierozních rohoží. Zemní pláň bude provedena v příčném sklonu 5%, pláň tělesa železničního spodku rovněž skloněná příčně 5%, výjimečně méně.

#### Nástupiště

##### *SO 01-16-02 ŽST Otrokovice, nástupiště*

Ve stanici je realizována tzv. poloperonizace – jedno ostrovní mimoúrovňové nástupiště v sudé kolejové skupině mezi stávajícími kolejemi č. 2 a 4 délky 350 m (přístupné podchodem se schodišti a výtahem), dvě úrovně nástupiště mezi kolejemi délky 350 m u kolejí č. 1 a 3 a jedno úrovně vnější délky 120 m u koleje č. 5 (u výpravní budovy). Přístup na úrovně nástupiště mezi kolejemi je od výpravní budovy úrovněnými přechody (bez snížení nástupní hrany). Všechna nástupiště jsou typu SUDOP (s konzolovými nástupištními deskami) a jsou na obou koncích ukončena šikmou plochou. Na konci ostrovního nástupiště směrem k napajedelskému zhlaví je vybudován přejezd pro zavazadlové vozíky. Cílem úprav v žst. Otrokovice je rekonstrukce stanice s plnou peronizací, délky nástupišť jsou ovlivněny dopravní technologií (zejména zavedením ETCS). Všechna nástupiště budou nově mimoúrovňová (výška všech nových nástupních hran bude 550 mm nad TK).

Ve stanici budou tato nástupiště:

- vnější nástupiště u koleje č. 9 délky 156 m, typ L s předsunutou nástupní hranou;
- ostrovní jednostranné nástupiště u koleje č. 5 délky 228 m, typ L s předsunutou nástupní hranou;
- ostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 délky 382 m, typ SUDOP (konzolové nástupištní desky na nástupištních zídkách z úložných bloků U 95, tvárnic Tischer a záchytných desek) - z důvodu umístění stávajícího trativodu;
- stávající ostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 délky 350 m, typ SUDOP – nástupiště nebude upravováno, pouze z důvodu výstavby kabelovodu bude na dvou místech v délce 5 m rozebráno a znovu zřízeno z původního materiálu, současně bude upraveno i ukončení nástupiště ve směru k přejezdu pro vozíky v km 151,161 892 (shodně s novým ostrovním oboustranným nástupištěm. Zbývající plocha nástupiště mimo nástupištní prefabrikáty bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby tloušťky 60 mm (vjezd silničních vozidel na nástupiště je vyloučen).

Přístup na nové ostrovní nástupiště bude novými schodišti a novými výtahy z rekonstruovaného podchodu ve stávající poloze. Přístup na vnější nástupiště bude přímo od výpravní budovy, resp. z přiléhající ul. Nádražní vyrovnávacími schody.

Pro případ poruchy technologického zařízení výtahu jsou ve stanici dva přejezdy pro vozíky (sloužící jako náhradní bezbariérový přístup na nástupiště):

- v km 151,161 892 šířky 1,80 m pro přístup od výpravní budovy na obě ostrovní oboustranná nástupiště (mezi kolejemi č. 1 a 3 a mezi kolejemi č. 2 a 4) v místě stávajícího přejezdu pro vozíky na ostrovní nástupiště – přes koleje č. 5, 3, 1, 2;
- v km 154,895 782 šířky 1,80 m pro přístup od výpravní budovy (přes vnější nástupiště) na jednostranné ostrovní nástupiště (u koleje č. 5) – přes kolej č. 9.

Budou použity celopryžové přechodové konstrukce schváleného typu, vnější přejezdové panely budou osazeny na betonové závěrné zídky. Vzdálenost závěrných zídek od osy koleje musí být taková, aby byl zachován dostatečný prostor pro pružné chování koleje v konstrukci přejezdu.

Nová nástupiště budou na koncích ukončena železobetonovými monolitickými zídkami se zábradlím. V místech, kde navazuje chodník pro přístup na přejezd pro vozíky, budou na zídku navazovat železobetonové monolitické zídky se zábradlím lemující chodník. Na konci nového ostrovního oboustranného nástupiště ve směru na Tlumačov bude zídka na konci nástupiště doplněna služebními schody. Zábradlí na konci nástupiště je v místě začátku chodníku a v místě služebních schodů přerušeno uzamykatelnou brankou shodných parametrů jako navazující zábradlí.

Příčný sklon ostrovního oboustranného nástupiště je střešovitý 2 % ve směru k oběma kolejím. Příčný sklon ostrovního jednostranného nástupiště a vnějšího nástupiště je jednostranný ve směru od koleje s odvedením srážkových vod buď na svah zemního tělesa, nebo do liniového odvodňovacího žlabu (podél schodišť a výtahů do podchodu a u výpravní budovy).

#### *SO 02-16-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, nástupiště*

Předmětní SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice zastávka. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad T.K a vzhledem na to, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku tak vzdálenost od osy koleje je navržena u obou hran 1,68 m.

U koleje č. 1 se nástupiště nachází od km 3,231 po km 3,351. Nástupištní hrana je navržena délky 120 m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště je uvažován bezbariérový z čel nástupiště přístupovými chodníky. Podél nástupiště se nachází obecní chodník a zastávka autobusu. Vzhledem na výškový rozdíl nivelet nástupiště a chodníku/zastávky a omezeními šířkovými možnostmi je nutno mezi nimi vybudovat zídku výšky 0,75 m. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem 2% směrem od koleje do plochy upravené pohledovým kamenivem.

U koleje č. 2 se nástupiště nachází od km 3,412 po km 3,532. Nástupištní hrana je navržena délky 120m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový z oblasti kraje nástupiště přiléhající železničnímu přechodu v ev. km 3,393 a schody na druhé straně nástupiště. Podél nástupiště se nachází chodník. Mezi nástupištěm a chodníkem je navrženo zatravnění svážek. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem na zatravněný svážek a v místě přístřešku a technologického domku do pochozího odvodňovacího žlabu.

#### *SO 02-16-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, nástupiště*

Předmětní SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice obec. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad T.K a vzhledem na to, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku tak vzdálenost od osy koleje je navržena u obou hran 1,68 m.

U koleje č. 1 se nástupiště nachází od km 4,998 po km 5,118. Nástupištní hrana je navržena délky 120. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový napojením na stávající chodník třemi novými chodníky. Podél nástupiště se nachází autobusová zastávka. Oblast mezi zastávkami bude zasypana a zatravněná. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem nástupiště směrem k zatravněné ploše.

U koleje č. 2 se nástupiště nachází ok km 5,157 po km 5,277. Nástupištní hrana je navržena délky 120m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště je uvažován bezbariérový z otrokovického čela nástupiště. Přístupovým chodníkem.

#### *SO 04-16-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, nástupiště*

V rámci zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Vizovice je v zastávce Zlín-Prštné nahrazeno stávající vnější nástupiště dvojicí vnějších mimoúrovňových nástupišť u kolejí č. 1 a č. 2. Nástupiště u koleje č. 1 je v části přimknuto k zastávce MHD. Zastávka MHD je v této části výše než plocha nástupiště. Pro přístup je navrženo schodiště s třemi stupni a bezbariérový přístup je řešen pomocí šikmého chodníku do čela zastávky MHD. Konec nástupiště je navázán na chodník podél silnice I/49 a na vstup do podchodu. Nástupiště u koleje č. 2 je přístupné pouze z konce nástupiště. Je navázáno na zpevněnou plochu mezi vstupem do podchodu a supermarketem Albert. Podchod je veden pod železniční tratí i pod silnicí I/49. Pro pěší propojuje ulici Přímá s ulicí L. Váchy, obě nástupiště a zároveň zastávky MHD na obou stranách silnice I. třídy.

Délka nástupních hran na obou vnějších nástupišťích je 120 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy. Nástupiště jsou ve směru staničení 80 m v příčné, 36 m v přechodnici a 4 m v obloucích poloměru 2500 m / 2504 m bez převýšení. Hrany vnějších nástupišť jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a

550 mm nad temenem kolejnice. Šířka nástupiště č. 1 je 3,00 m s lokálními rozšířeními u technologické budovy a u přístřešku pro cestující. Šířka nástupiště č. 2 je 3,00 m mezi hranou nástupiště a zábradlím podél zadní nenástupní hrany. Na posledních 6 m délky je nástupiště lineárně rozšířeno z 3 m na 4,450 m. Sklon nástupiště č. 1 je v celé délce 2% směrem od koleje do liniového odvodňovacího žlábků nebo na povrch terénu. Sklon nástupiště č. 2 je v celé délce 2% směrem od koleje na travnatý povrch za nenástupní hranou.

Nástupní hrany vnějších nástupišť jsou typu SUDOP. Zadní nenástupní hrana nástupiště č. 2 je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L. Ukončení nástupišť ze strany od Otrokovic je provedeno monolitickými zídkami z betonu se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupišť ze strany od Vizovic je provedeno monolitickými zídkami z betonu, které po zalomení navazují na konstrukci podchodu.

Zábradlí je zřízeno podél zadní nenástupní hrany nástupiště č. 2. Zábradlí je osazeno do základových patek 0,30 m x 0,30 m. Zábradlí je též zřízeno na zídkách tvořících ukončení nástupišť.

Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle *NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*.

Součástí SO nástupiště je i orientační systém. Je navržen podle Směrnice SŽDC č. 118 (Orientální a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, 3. vydání (červenec 2018). Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy vlaků, tabule s označením kolejí a sektorů na nástupištech, tabule s číslem koleje a sektorů v podchodu, tabule s piktogramy na nástupištech a v podchodu (piktogramy směrové, cílové a zákazové). Dále orientační hlasové majáčky a hmatové orientační prvky pro osoby s omezenou schopností orientace.

#### *SO 05-16-02 ŽST Zlín střed, ostrovní nástupiště*

Stanice Zlín střed je kompletně rekonstruována. Stávající úroňová nástupiště (jedno typu SUDOP s konzolovými deskami a jedno sypané) budou snesena. Součástí tohoto stavebního objektu je pouze nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č. 51. Přístup na ostrovní nástupiště od výpravní budovy je z podchodu pomocí schodiště a bezbariérově pomocí výtahu. Podchod propojuje výpravní budovu s nástupišti a prochází pod celým kolejištem směrem k ulici Hlavníčkovo nábřeží.

Délka obou nástupních hran ostrovního nástupiště je 252 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy a také z požadavků pro ETCS.

Nástupiště je u koleje č. 51 ve směru staničení 39,5 m v oblouku o poloměru  $R = 1575$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. U koleje č. 2 ve směru staničení je 106 m délky nástupiště v oblouku o poloměru  $R = 2985$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. Nástupní hrany jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a 550 mm nad temenem kolejnice. Šířka na začátku nástupiště je 5,28 m. Od místa, kde jsou obě koleje (č. 2 a č. 51) v přímé, až do konce nástupiště je šířka 6,66 m. Příčný sklon je od osy nástupiště 2% směrem ke koleji.

Nástupní hrany jsou tvořeny prefabrikovanými nástupištními hranami H130 (s předsazenou hranou). Povrch nástupiště je tvořen nástupištními dlažebními deskami s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu. Mezi těmito deskami je povrch tvořen betonovou dlažbou rozměru 200 x 200 mm tl. 60 mm. Těleso nástupiště tvoří po vrstvách tl. 250 mm hutněná nesoudržná zemina. Ukončení nástupišť ze strany od Otrokovic je provedeno monolitickou zídkou z betonu se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupiště ze strany od Vizovic je provedeno monolitickou zídkou z betonu, na kterou navazuje šikmá rampa služebního přechodu. Rampa je zabezpečena uzamykatelnou brankou.

Zábradlí je zřízeno na zídkách tvořících ukončení nástupišť. Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle *NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*.

Orientální systém je součástí SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém.



*SO 05-16-03 ŽST Zlín střed, nástupiště a zpevněné plochy u VB*

Součástí tohoto stavebního objektu jsou dvě nástupiště u kolejí č. 1 a č. 3. Nástupiště u koleje č. 1 je v části podél koleje č. 3 jazykové a v místě výpravní budovy (VB) vnější, navazující na zpevněnou plochu před touto budovou. Nástupiště u koleje č. 3 je vnější. Přístup na nástupiště u koleje č. 1 je přímo dveřmi z výpravní budovy, chodníkem podél výpravní budovy od terminálu autobusové dopravy nebo podchodem. Přístup na nástupiště u koleje č. 3 je z výpravní budovy vlevo přístupovým chodníkem do čela nástupiště, podél výpravní budovy od terminálu autobusové dopravy nebo na začátek nástupiště chodníkem od továrního areálu mezi budoucími budovami č. 16 a č. 26.

Délka nástupní hrany u koleje č. 1 je 252 m. Délka nástupní hrany u koleje č. 3 je 120 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy a také z požadavků pro ETCS.

Nástupiště u koleje č. 1 je ve směru staničení 39,5 m v oblouku o poloměru  $R = 1570$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. Nástupiště u koleje č. 3 je v celé délce v přímé. Na konci nástupiště navazuje nástupní hrana na nenástupní hranu délky 18 m podél dynamického zarážedla. Nástupní hrany jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a 550 mm nad temenem kolejnice. Šířka na začátku jazykové části nástupiště u koleje č. 1 je 3,81 m. Od místa konce oblouku až po konec sousední koleje č. 3 v km 10,160 je šířka 4,30 m. Od km 10,160 - navázání nástupiště na zpevněnou plochu před výpravní budovou je celková šířka i se zpevněnou plochou 16,34 m. Šířka vnějšího nástupiště u koleje č. 3 je v celé délce 3,00 m. Příčný sklon nástupiště u koleje č. 1 je 2% směrem od koleje. V jazykové části je odvodnění přes zídku nenástupní hrany a voda je dále jímána trativodem podél zídky. V části navazující na zpevněnou plochu před VB je odvodnění do liniového žlábků po celé délce plochy. Druhá část zpevněné plochy přilehlé k VB je odvodněná sklonem 2,2% směrem od budovy do stejného žlábků. Příčný sklon nástupiště u koleje č. 3 je 2% směrem od koleje, odvodnění na svah sklonu 1:2. Na konci nástupiště, kde v délce 15,4 m k nástupišti přiléhá příjezdová komunikace, je voda svedena do liniového odvodňovacího žlábků.

Nástupní hrany jsou tvořeny prefabrikovanými nástupištními hranami H130 (s předsazenou hranou). Povrch nástupiště je tvořen nástupištními dlažebními deskami s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu. Mezi těmito deskami a nenástupní hranou je povrch tvořen betonovou dlažbou rozměru 200 x 200 mm tl. 60 mm. V ploše před výpravní budovou je navržena zesílená konstrukce s dlažbou tl. 80 mm kvůli příjezdu automobilů správce k technologiím ve výpravní budově. Těleso nástupiště tvoří po vrstvách tl. 250 mm hutněná nesoudržná zemina. Ukončení nástupiště ze strany od Otrokovic je provedeno monolitickou zídkou z betonu. U nástupiště u koleje č. 3 se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupiště u koleje č. 1 ze strany od Vizovic je provedeno monolitickou zídkou z betonu, na kterou navazuje šikmá rampa služebního přechodu. Rampa je zabezpečena uzamykatelnou brankou. Konec nástupiště u koleje č. 3 je navázán na přístupový chodník podél VB a na zpevněnou plochu před VB. Nenástupní hrana nástupiště v délce 18m podél dynamického zarážedla bude tvořena nástupištními prefabrikáty H130. Zábradlí bude kotveno v samostatných základech a vzdáleno 2,9 m od osy koleje. V prostoru mezi prefabrikátem a zábradlím bude umístěn stožár návěstidla.

Zábradlí je zřízeno na zídkách tvořících ukončení nástupiště a po délce nenástupní hrany jazykové části nástupiště u koleje č. 1. Dále pak na zídce za dynamickým zarážedlem koleje č. 3.

Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištních*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle *NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*.

Orientační systém je součástí SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém.

### Přejezdy a přechody

*SO 01-17-02 ŽST Otrokovice, přechod v km 0,214 (P8222)*

Jednokolejný železniční přechod, ve stávajícím stavu zabezpečený výstražnými kříži, se nachází na chodníku šířky 2m vedoucí od nadjezdu na ul. Objízdne k ul. Nádražní a žst.Otrokovice. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová délky 3,6m a kříží kolej pod úhlem 30°.

Nový dvojkolejný přechod s úhlem křížení 90° je oproti stávajícímu stavu odsunut o cca 20m ve směru na Zlín. Navržená přejezdová konstrukce je celopryžová skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková šířka přejezdové konstrukce 3,0m). Chodník, na přechodu

o volné šířce 2,7m včetně obrubníků, je navržen s krytem z betonové dlažby. Přechod bude zabezpečen novým světelným PZS se závorami.

*SO 01-17-03 ŽST Otrokovice, přechod v km 1,286 (P8224)*

V místě stávajícího jednokolejného železničního přejezdu, zabezpečeného výstražnými kříži, který bude po úpravách sloužit i během stavby jako provizorní, bude zřízen nový železniční přechod navazující na nové či upravované trasy pro pěší na ulici Zlínské a napojující se na chodník k lokalitě Trávníky.

Nový dvojkolejný přechod pro pěší s úhlem křížení 90° je navržen s přejezdovou konstrukcí celopryžovou, skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková šířka přejezdové konstrukce 2,4m). Chodník, na přechodu o volné šířce 2,0m, je navržen s krytem z betonové dlažby. Přechod bude zabezpečen novým světelným PZS se závorami.

*SO 01-17-05 ŽST Otrokovice, zřízení křížení přes vlečky BARUM a TOMA*

Předmětem stavebního objektu SO 01-17-05 jsou kolejové úpravy spojovacích kolejí vleček BARUM a TOMA – vyjmutí a vložení kolejových polí v místě křížení s kanalizací, vyjmutí a vložení kolejových polí na křížení s příjezdem k maniulační jímce, a zřízení přejezdové konstrukce křížení.

Pro návrh úprav bylo zavedeno stavební staničení vlečkových kolejí : pro vlečkovou kolej BARUM byl zaveden km 0,0 v ZV 101, pro vlečkovou kolej TOMA byl zaveden km 0,0 do KO ve výhybce 102ab. Úpravy železničního svršku se týkají koleje BARUM v km 0,0 – 0,210 a koleje TOMA v km 0,006102-0,19921.

Úpravy vlečky BARUM: Směrová a výšková úprava koleje začíná v km 0,0, rekonstrukce svršku je navržena v km 0,054 55-0,07955 a km 0,14847-0,17347. Směrová a výšková úprava končí v km 0,210302. Směrově je pro minimalizaci příčných posunů navržen složený oblouk z poloměrů 199-250-199,35m. Výškově návrh navazuje na výhybku č.101 – klesá 1,21 promile, následuje klesání 11,33 a 11,90 promile.

Úpravy vlečky TOMA : Směrová a výšková úprava koleje začíná v km 0,006102, rekonstrukce svršku je navržena v km 0,05831-0,08331 a km 0,149046-0,17446. Směrová a výšková úprava končí v km 0,199210. Směrově je pro minimalizaci příčných posunů navržen složený oblouk z poloměrů 190-350-208-251,1-350m. Výškově návrh navazuje na výhybku č.102 – vodorovná, dále klesá 10,86 a 11,09 promile.

Součástí objektu je zřízení přejezdové konstrukce křížení. Samotné křížení dráhy s komunikací se nepovažuje za přejezd ve smyslu normy ČSN 736360, jde o uzavřenou dopravní plochu sloužící provozu silničních a kolejových vozidel označenou dopravní značkou IP 25a “Zóna s dopravním omezením”. Konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, délky v ose koleje 8,400 m. Konstrukce musí být homologovaná pro použití na síti SŽDC. Mezi kolejemi (závěrnými zídkami) a vně kolejí od závěrných zídek do vzdálenosti 4,00m od osy koleje (kolmá vzdálenost) bude zřízen zpevněný kryt.

Pod rekonstruovanými úseky kolejí se navrhuje zřízení podkladní vrstvy ze štěrkodrti. Rekonstruováno bude stávající zatrubnění příkopů: Podél vlečky BARUM bude zřízeno zatrubnění příkopu v délce 41,30m s mezilehlou šachtou betonovou DN1000. Podél vlečky TOMA bude zřízeno zatrubnění příkopu v délce 37,00 m. Zatrubnění bude zřízeno z kanalizačních trub betonových DN500. Vtok a výtok bude zřízen seříznutím trouby do sklonu 1:1,5 a odláždění.

*SO 02-17-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 2,682 (P8226)*

Jednokolejný železniční přejezd, ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, se nachází na účelové komunikaci. Úhel křížení je 90°, kolej je v místě křížení v přímé. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 15,64m.

Nově navržená přejezdová konstrukce na komunikaci bude také celopryžová délky 10,8m se závěrnými zídkami. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Přechod pro pěší je veden samostatně, je z celopryžové konstrukce délky 2,7m se závěrnými zídkami. Z obou stran budou v chodníku signální, varovné pásy a vodící pás. Chodník bude z betonové dlažby lemovaný betonovým obrubníkem.

Konstrukce vozovky bude z asfaltbetonu. Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 16,17m.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 02-17-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 3,393 (P8227)*

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v oblouku, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 3,6m.

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 3,6 m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 3,2m včetně obrubníků z betonové dlažby. Celková délka úpravy chodníku je 19,31m. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy a přes koleje vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 02-17-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 3,571 (P8398)*

Jednokolejný železniční přejezd, ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, se nachází na místní komunikaci. Úhel křížení je 90°, kolej je v místě křížení v přímé. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 13,5m.

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová délky 13,5 m se závěrnými zídkami. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Přechod pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m.

Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 15,38.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 02-17-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 3,895 (P8228)*

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v přímé, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 3,6m.

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 2,7m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Celková délka úpravy chodníku je 14,6m. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy, přes kolej vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 02-17-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 4,789 (P8229)*

Jednokolejný železniční přejezd, ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, se nachází na komunikaci III. třídy III/43829. Úhel křížení je 85°, kolej je v místě křížení v oblouku. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 15,8m.

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová délky 15,6 m se závěrnými zídkami včetně přechodové části pro chodce. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Přechod pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd, je z celopryžové konstrukce. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy, v části přes kolej mezi závorami bude vodící pás. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby.

Šířka komunikace na přejezdu je 11,5m. Celková délka úpravy komunikace je 13,6m. Konstrukce vozovky bude z asfaltbetonu.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 02-17-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 5,133 (P8230)*

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v oblouku, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 5,4m.

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 5,4 m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude

použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 4m plus obrubníky. Celková délka úpravy chodníku je 14m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy, v části přechodu mezi kolejemi bude vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 04-17-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 6,557 (P8232)*

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí **veřejně přístupnou účelovou komunikaci včetně oboustranných chodníků**.

Stávající šířka zpevněné komunikace je v místě přejezdu 14,0 m. V projektu je navrženo rozšíření stávající vozovky o šířku cca 5,20 m. Šířka nově navržené komunikace bude 17,5 m. Toto rozšíření je navrženo z důvodu změny řazení jízdních pruhů pro průjezd křižovatkou. Nově budou navrženy dva odbočovací pruhy doleva (směr Zlín) a jeden společný pro jízdu přímo (směr ul. Dlouhé díly) a doprava (směr Otrokovice). Dále je zde vložen dělicí ostrůvek z důvodu zachování stávajícího přechodu pro chodce. Do tohoto ostrůvku š. 3,0 m je rovněž umístěno nové zabezpečovací zařízení (poloviční závory + výstražníky). Jízdní pruh pro vjezd k obchodní pasáži je odsunut na pravou stranu křižovatky. Na přechodu pro chodce bude umístěn SSZ.

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **ve směrových obloucích ( $R_1=3204$  m,  $R_2=3204$ ) s převýšením ( $D=23$  mm)**.

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 2 x 24,0 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

*SO 04-17-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 7,270 (P8233)*

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí **místní obslužnou komunikaci** v ul. U Dřevnice ve Zlíně. Na komunikaci je navržen pravostranný chodník.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu 7,50 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 85°.

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází dvě místní komunikace ul. Dráhy, vedoucí podél koleje. K napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice dochází cca ve vzdálenosti cca 6 m od osy koleje na levé straně přejezdu a cca 8 m od osy koleje na pravé straně přejezdu. Na levé straně přejezdu se připojuje vjezd k objektu RD č.p. 292, k.ú. Zlín a účelová komunikace k nástupišti zastávky Zlín-Louky. Na pravé straně přejezdu je ve vzdálenosti cca 7,0 m od osy koleje situován vjezd na čerpací stanici.

Po levé straně OK je umístěna železniční zastávka Zlín-Louky.

Podél místní komunikace ul. U Dřevnice je veden vpravo chodník š. 1,20 m.

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **ve směrových obloucích ( $R_1=3000$  m,  $R_2=3004$ ) bez převýšením ( $D=0$  mm)**.

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7 m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 2 x 12,0 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

*SO 04-17-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přechod v km 8,004 (P8234)*

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s úhlem křížení 76,6°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Délka přejezdové konstrukce je 3,6 m na obou kolejích. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linii.

*D.2.1.4.13 SO 04-17-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přechod v km 5,846 (P8231)*

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený výstražným křížem. Kolej je v místě křížení v přímé, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je tvořena výdřevou a bet. panely.

Poloha nového přechodu bude oproti stávajícímu posunutá o 18,8m. Přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami délky 2,7 m.

Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Celková délka úpravy chodníku je 13,7m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

*SO 05-17-03 ŽST Zlín střed, přejezd v km 9,609 (P8236)*

Nový přejezd bude převádět dopravu přes 5 kolejí v místě mimo pohyblivé části výhybek. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Souběžně s komunikací bude veden i chodník šířky 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu Svitů.

*SO 05-17-04 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,423 (P8237)*

Nový přechod pro chodce bude převádět chodce přes 4 koleje v místě zhlaví mimo pohyblivé části výhybek. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás.

*SO 05-17-05 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,729 (P8238)*

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s kolmým křížením. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby s tl. 80 mm a osazen bude do silničních obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Přechod pro chodce bude využíván jízdou vozidel Barum Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

## Mosty, propustky, zdi

### Železniční mosty, propustky

*SO 01-19-01 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 155,726*

Objekt je most o jednom otvoru, který slouží pro mimoúrovňové převedení pěší trasy pod dvoukolejnou elektrizovanou tratí Břeclav - Přerov. Nosnou konstrukci mostního objektu tvoří železobetonové desky, uložené na spodní stavbě tvořené otevřeným železobetonovým rámem tvaru „U“ Ukončení mostu vstupními objekty se šikmými rampami a schodištěm, které jsou dilatačně odděleny od vlastní nosné konstrukce. Nosná konstrukce pod kolejí je uložena šikmo pod úhlem 71,12°. Světlá šířka otvoru kolmá je 4,0 m, světlá výška 2,6 m, délka opěr 17,82 m. Rok výstavby mostu 1979.

Přes objekt jsou vedeny traťové koleje č.1 a 2 a výtažná kolej ŽST Otrokovice.

Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1, S1

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejíště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a, které budou vedeny přes objekt podchodu vpravo stávající koleje č.2. Pro tyto koleje bude provedeno rozšíření podchodu, kdy stávající vstupní objekt, tvořený zastřešenou šikmou rampou se odbourá a pod novými kolejemi se provede rozšíření podchodu jednokomorovým uzavřeným železobetonovým rámem délky 10,4 m se shodným profilem otvoru jako stávající část podchodu. Na tuto novou nosnou konstrukci bude navazovat nový samostatný dilatační celek výstupního objektu z podchodu v provedení, odpovídajícím současným požadavkům na pohyb osob s omezenou pohyblivostí. Objekt bude tvořit schodiště, které je situováno do hlavního směru a šikmá, půdorysně lomená rampa, situovaná podél nové koleje č.5a.

*SO 01-19-02 ŽST Otrokovice, železniční most v km 155,509*

Mostní objekt se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v železniční stanici Otrokovice v místě křížení železniční tratě s vodním tokem Dřevnice.

Mostní konstrukce je o 2 polích s délkou přemostění 31,96m. Světlost mostních otvorů je 15,1m (šikmá) a 14,2m (kolmá). V otvoru pole č.1 je vedena cyklostezka a vodní tok Dřevnice, v otvoru pole č.2 je veden vodní tok a chodník pro pěší. Celková délka mostu je 48,67m. Nosnou konstrukci z roku 1999 tvoří betonové desky se zabetonovanými nosníky, prostě uložené. Délka nosných konstrukcí je 16,93m, rozpětí 16,10m. Konstrukční výška nosné konstrukce uprostřed rozpětí pole je 800mm. Spodní stavba je tvořena

betonovými opěrami na mikropilotách. Opěra O1 je šířky 2,13m, opěra O2 š. 2,24m a pilíř š. 1,68m. Hloubka založení je různá. Křídla jsou rovnoběžná různé délky.

Nosná konstrukce i spodní stavba bez závad, lokálně dochází k průsakům v místě dilatačních spár.

Klasifikace dle správce objektu je K1/S1.

Z důvodu rozšíření kolejiště o 2 koleje bude i most rozšířen o 11 m. Bude vybudována nová spodní stavba navazující na stávající a nová nosná konstrukce. Spodní stavba bude ze železobetonu založená na pilotách. Nosná konstrukce o rozpětí 2x 15,83 m bude ze zabetonovaných nosníků.

#### *SO 01-19-03 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 154,986*

Stávající podchod v žst. Otrokovice zajišťuje přístup od výpravní budovy na ostrovní nástupiště č. 4 pomocí schodišť. Podchod byl prodloužen pod kolejištěm do prostoru za železniční tratí. Pro zajištění přístupu osob se sníženou pohyblivostí jsou mimo výstupní schodiště navrženy výtahy. Nosnou konstrukci podchodu tvoří železobetonový rám světlé šířky 4,0m, výšky 2,60m.

Z důvodu zřizování nového ostrovního nástupiště v místě koleje č.3, a přístupu na něj, je navrženo vybourání podchodu od dilatační spáry pod mezi kolejí č.1 a 2. Nový tubus podchodu bude navazovat na tubus stávající, světlé rozměry budou zachovány. Přístup na 3. ostrovní nástupiště bude řešen pomocí dvou schodišťových ramen a výtahu umístěného doprostřed podchodu. Dále bude zřízen přístup na nově zřizované 2. ostrovní nástupiště mezi novými kolejemi č.5 a č.9 jedním schodištěm a výtahem. K výpravní budově bude zřízeno nové schodiště a nový výtah. Rozměry výtahových kabin umožní i přepravu kol. Do sběrných jímek před výtahovými šachtami budou umístěna stacionární čerpadla. Bude provedena sanace vnitřních prostor stávající části. Nový výtah situovaný v ose podchodu je navržen prosklený. Výtahy jsou navrženy v nadzemní části prosklené.

#### *SO 01-19-04 ŽST Otrokovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 155,900*

Most tvoří železobetonový most o sedmi polích s dvoupřuhovou komunikací, který vede místní sběrnou komunikaci „Nadjezd“ přes traťové koleje a výtaznou kolej žst. Otrokovice. Železniční koleje jsou vedeny ve druhém mostním otvoru při pohledu ve směru km (to je směrem na Přerov). Zábradlí na mostě městského typu se svislou výplní. Nad stávajícími kolejemi jsou zřízeny svislé protidotykové zábrany které jsou již z hlediska současných předpisů nevyhovující (absence plné výplně v dolní části).

Stávající svislé protidotykové zábrany budou rozebrány a na mostě se provedou nové zábrany v rozsahu všech převáděných kolejí a zesilovacího vedení. Jako ochrana proti nebezpečnému dotyku se na most v místě elektrizovaných kolejí osadí vně zábradlí protidotykové zábrany výšky 2000mm. Zábrany proti nebezpečnému dotyku jsou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje sítě k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm.

#### *SO 02-19-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 1,850*

Most (D55.001) tvoří dva mosty děleného čtyřpruhu a jedna mostní konstrukce dvoupřuhové nájezdové rampy směr Zlín – Přerov. Mezi nosnými konstrukcemi dálničního mostu je zrcadlo šířky 300mm. Dvoukolejná železniční trať je vedena třetím mostním otvorem při pohledu ve směru km (to je od Otrokovice ke Zlínu).

Vnější zábradlí obslužných chodníků na dálničním mostě je tvořeno svislými sloupky z I 80 s madlem z U100 s výplní z pásoviny – svislé pruty pl. 35/10mm, mezi vodorovnými pásnicemi 40/10mm. Sloupky zábradlí jsou k římse přišroubovány pomocí patních plechů 200/20014mm.

Zábradlí mostního zrcadla dálničního mostu a konstrukce mostu nájezdové rampy tvoří zábradelní svodidlo NH 4-1, které tvoří sloupek z U140, výšky 1,0m s madlem z trubky ø 82,5mm a třemi příčlemi z trubky ø 51mm. Sloupky svodidla jsou k římse přišroubovány pomocí patních plechů 420/14mm.

Proti dotyku se na mostní konstrukce v místě nově elektrizovaných kolejí osadí svislé protidotykové zábrany výšky 2000mm, zábrany budou umístěné vně zábradlí. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje zábrany k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm. Na každé římse mostů budou provedeny protidotykové zábrany v minimální délce 12,4 m.

#### *SO 02-19-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 2,121*

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes vodoteč z kanalizačního sběrače v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na propustku je v přímé. Niveleta koleje klesá 0,54‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60kmh<sup>-1</sup>.

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří prefabrikované rámové dílce o světlosti 1600x1800mm. Výška přesypávky je cca 1600mm. Vzdálenost osy koleje k zábradlí je minimálně 4285mm (vpravo trati), resp. 4450mm (vlevo trati).

Volná výška pod mostem je min. 1,60m. Základová spára je situována v jílech F4/F8 (dle archivní dokumentace).

Propustek nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1.

Vzhledem ke zdvihu nivelety koleje a zdvoukolejnění trati bude propustek rozšířen o 5 rámových prefabrikátů DZR světlosti 1600x1800mm o délkách 1500mm.

Nosnou konstrukci tvoří stávající ŽB rámové prefabrikáty typu DZR o světlosti 1600x1800mm o délkách 1500mm. Stávající nosná konstrukce o délce 8,95m bude rozšířena o 4 rámové prefabrikáty vlevo a o 1 vpravo na šířku mostního objektu 16,45m. V prefabrikátech je provedena vrstva spádového betonu (230-165mm) a světlá výška je tak snížena na 1,56m.

Bude provedena nová izolace asfaltovými pásy s měkkou ochrannou vrstvou. Nová izolace bude provedena i na původní části propustku.

ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu není realizována.

Spodní stavba pod propustkem bude zachována. Dojde k ubourání šikmých křídel a rovnoběžných čel propustku.

Budou provedeny nové základy tl.300mm z betonu C25/30 pod novými ŽB rovnoběžnými čely včetně říms z betonu C30/37. Na římsách bude provedeno zábradlí z válcovaných úhelníků výšky 1100mm.

Bude provedeno nové odvodnění drenážní trubkou DN150.

Na vtoku a výtoku bude provedeno nové odláždění a předláždění lomovým kamenem do betonu.

Pro realizaci bude pravděpodobně nutné dočasné snížení hladiny spodní vody pomocí vakuového čerpání čerpacími jehlami nebo pomocí studní.

#### *SO 02-19-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 2,160*

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes meliorační kanál v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v přímé. Niveleta koleje klesá 1,09‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 63°. Traťová rychlost je 60 kmh<sup>-1</sup>.

Most z roku 2004, nosnou konstrukci tvoří prostá železobetonová deska. Rozpětí je 6,5 m, tloušťka desky 600 mm uprostřed rozpětí. Šířka desky je 5800 mm. Šířka mezi zábradlím je 5600 mm. Nosná konstrukce je uložena na ozubech na spodní stavbu, osazených ve žlábcích v úložných prazích. Opěry jsou betonové založené na šterkopískovém polštáři.

Z důvodu zdvoukolejnění stávající jednokolejné trati dojde k vybourání římsy vlevo stávající konstrukce (včetně odpovídající části úložných prahů) a k rozšíření mostního objektu pod koleji č.2. Nová nosná konstrukce bude shodná se stávající – ŽB deska uložena přes ozub na nových úložných prazích. Tloušťka ŽB desky je navržena 600 mm (+ 60 mm izolace s tvrdou ochrannou na rubové straně desky). Z úložných prahů budou vytažena železobetonová rovnoběžná křídla. Stávající římsa vpravo u koleje č.1 bude nadbetonována 0,4 m z důvodu zvýšení TK koleje. Na římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí s jedním madlem a dvěma příčlemi výšky 1100 mm nad pochozí plochou římsy. Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené ŽB desky. Na rubové straně úložných prahů bude vytvořen nový odvodňovací systém. Tento systém spočívá v osazení perforovaná HDPE trubka ø150 mm do rubové části úložného prahu, která bude obsypána drenážím šterkem. Tato trubka bude uložena příčně ke koleji ve sklonu 4% k podélnému vyvedení drenáže skrz nový úložný práh, kde bude vyústěna. Veškeré rubové části železobetonových částí budou opatřeny izolací proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou (rubová část ŽB desky), resp. s měkkou ochrannou vrstvou (ostatní plochy).

Z důvodu malé únosnosti základových půdy a vysoké úrovně hladiny podzemní vody je navrženo založení nosné konstrukce na pilotách Ø 900 mm, délky 9,0 m, zapuštěných do železobetonových úložných prahů. Nové úložné prahy jsou šířky 2,0 m a výšky 1,3 m.

#### *SO 02-19-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 3,382*

Stávající most o jednom otvoru převádí 1 kolej přes trvalý vodní tok – Hledínovský potok u zastávky Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v oblouku R=630 m, úhel křížení je 82°. Stávající nosná konstrukce je z roku 2012 a je tvořena monolitickou železobetonovou deskou tl. 510 mm, která je uložena pomocí ozubu na opěry tl. 1,2m. Světlost mostu je 6,0m a kolmé rozpětí 6,95m. Opěry jsou založeny na

velkopřůměrových pilotách o průměru 1200mm délky 10 m. Most je na vtoku a výtoku ukončen rovnoběžnými křídly s římsou a zábradlím.

V novém stavu dochází v daném úseku ke zdvoukolejnění trati a je navrženo rozšíření mostní konstrukce. Vedle stávajícího mostu bude vybudována nová konstrukce stejného typu, tzn. ŽB deska prostě uložená na ozub o kolmém rozpětí 6,95m a světlosti 6,0m. Nově navržená konstrukce mostu bude od stávajícího mostu oddělena dilatační spárou. Je zvolen stejný systém založení jako u stávající konstrukce pod kolejí č. 1, a to založení na velkopřůměrových pilotách průměru 1200mm délky 10 m, opěry jsou navrženy v tloušťce 1,2 m. Na výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly s římsou a zábradlím. Koryto pod novou konstrukcí mostu, a také v prostoru svahů a dna na výtoku bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Na ponechané konstrukci mostu bude provedeno nové ZKPP, sanace stávající římsy a obnova vrchního nátěru zábradlí.

#### *SO 02-19-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 3,633*

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes odvodňovací příkop v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v přímé. Niveleta koleje klesá 0,40‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60 kmh<sup>-1</sup>.

Propustek z roku 1950 převádí jednu kolej přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi v tl. 190mm, která je z rubové strany překryta izolací. Opěry jsou z betonového zdiva tl. 1,2m. Volná výška na vtoku je 1,205m, na výtoku 1,103m. Vizualně je zdivo opěr, čelního zdiva a říms popráskané, vyskytují se zde četné trhliny.

Klasifikace dle správce objektu je 2.

Zatížitelnost nosné konstrukce  $Z_{uic} = 0,98$ .

Nová nosná konstrukce je navržena z železobetonových patkových trub pevnostní řady C50/60, sklonu 0,7‰, pro prostředí XF4, DN 1200, spojených těsněným spojem, tj. pryžovým profilem osazeným v hrdle trouby. Na obou stranách je trouba ukončená svislými čely.

Na celý propustek je použito 10 kusů typových prefabrikátů. Trouby budou loženy na podkladní vyrovnávací betonovou vrstvu tl. 250 mm.

Vtok i výtok propustku je navržen prostřednictvím masivního ŽB rovnoběžného křídla, které má délku 6,0 m. Výška křídla je konstantní 2,35 m, tloušťka 0,8 m. Základ má rozměr 6,0x1,0 m. Římsa na křídle má rozměr 500x300 mm. Její horní povrch je v podélném směru navržen ve vodorovné na úrovni 201,052 m n.m. V příčném směru má římsa sklon 4‰ za rub zdi. Okolí vtoku i výtoku včetně svahových kuželů je odlážděno lomovým kamenem.

Křídla včetně říms jsou navržena z betonu C 30/37 (90d) – XC4, XF3 (CZ, F.2) – C1 0,40 – Dmax32 - S3 dle ČSN EN 206-1/Z3. Max. průsak vody bude při zkoušce dle ČSN EN 12 390-8 bude 20 mm. Betonářská výztuž se zaručenou svařitelností B500B.

#### *SO 02-19-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,285*

Stávající trubní propustek světlosti DN 500 mm. Propustek je vlevo trati ukončen rovnoběžným křídlem a vpravo trati šachtou, do které přitéká směrem od Otrokovíc trouba DN 800 směrem od Zlína trouba DN 600. Čelní zdivo a římsa jsou betonová.

Na základě vyhovujícího stavu nosné konstrukce je navrhnutá sanace římsy na výtoku a pročištění koryta v celé délce propustku. Z důvodu lepší ověřitelnosti skutečného stavu propustku budou zřízené dvě mezilehlé monolitické revizní šachty. Š1 bude umístěna po pravé straně ve směru staničení od koleje č. 1 s půdorysnými rozměry 1,4m x 1,6m a Š2 mezi kolejí č. 2 a vlečkovou kolejí o půdorysných rozměrech 1,1m x 1,5m.

#### *SO 02-19-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,492*

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa. Na vtokové straně je propustek propojen se silničním a zasypán. Tloušťka desky je 190mm, která je z rubové strany překryta izolací. Tloušťka šterkového lože je pod kolejí č.1 0,64m, pod kolejí č.2 0,482m. Opěry jsou z betonového zdiva tloušťky dle archivní dokumentace 0,90m. Opěry jsou z betonového zdiva tloušťky dle archivní dokumentace 0,90m. Na výtokové straně (vlevo trati) je propustek ukončen rovnoběžnými kamennými křídly.

Vzhledem ke skutečnému stavu se navrhuje sanace objektu. Stávající nosná konstrukce – železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi bude v rámci sanace ponechána, provede se nová izolace pod



kol.č.1 a č.2.. Rovněž, se navrhuje z důvodů odstranění nánosů, přečištění propustku tlakovou vodou v celé jeho délce

*SO 02-19-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,688*

Jedná se o trubní propustek převádějící srážkovou vodu z jedné strany železniční trati na druhou. Je z roku 2006, kdy byla provedena přeložka trati v souvislosti s rozšířením silnice I/49. Konstrukce propustku je tvořena z patkových železobetonových trub DN 800 s rovnoběžnými křídly se zábradlím. Šířka propustku je 7,3m. Výška přesypávky včetně kolejového lože je cca 2,0m. Vpravo na propustek navazuje silniční propustek, vlevo trubní propustek pod vlečkovou kolejí. Jsou zaústěny drážní příkopy. Hodnocení správce 1.

V novém stavu dochází k posunu stávající koleje vlevo o cca 1,1m a přidání druhé koleje vlevo. Navrhuje se odbourání stávajícího křídla vlevo a prodloužení propustku stejnými dimenzemi (ŽB trouby DN 800). Propustek bude vlevo ukončen železobetonovou revizní šachtou, která bude navazovat na ponechaný propustek pod vlečkovou kolejí. Světlé rozměry šachty budou 900x1300 mm. Nahoře bude šachta ukončena kompozitní mříží na celý otvor šachty. Šachta bude osazena stupadly.

*SO 02-19-09 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 5,140*

Most o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976) v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostě je v oblouku R=400m, D=35mm. Niveleta koleje stoupá 1,72‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je 75°. Traťová rychlost je 60kmh<sup>-1</sup>.

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří ŽB prefabrikované rámové dílce o světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm. Výška kolejového lože pod prazcem je 400mm. Vzdálenost osy koleje k ose zábradlí je 4830mm (vlevo trati), resp. 4880mm (vpravo trati).

Volná výška pod mostem je min.2,49m. Základová spára opěr je ve šterečích G3 s příměsí jemnozrné zeminy (dle archivní dokumentace).

Most nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1,S1.

Vzhledem ke zdvoukolejnění trati bude propustek rozšířen o 2 rámové prefabrikáty DZR světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm.

Nosná konstrukce mostu bude zachována. Dojde k ubourání římsy vlevo. Nosnou konstrukci tvoří stávající ŽB rámové prefabrikáty typu DZR o světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm. Koryto je odlážděno lomovým kamenem do betonu v příčném sklonu 4,5%. Stávající nosná konstrukce o délce 12,255m bude rozšířena o 2 rámové prefabrikáty vlevo na šířku mostního objektu 15,2m. Světlá výška pod mostem zůstane zachována na 2,49m.

Bude provedena nová izolace asfaltovými pásy s tvrdou ochrannou vrstvou v horní části rámu a s měkkou ochranou ve zbývajících částech. Nová izolace bude provedena i na původní části mostu.

Vlevo bude provedena nová ŽB římsa z betonu C30/37 s novým zábradlím městského typu.

Spodní stavba mostu bude zachována. Budou provedeny nové základy z betonu C25/30 pod novými rámovými prefabrikáty. Navazující zárubní zdi koryta budou ubourány v rozsahu nutném pro rozšíření mostu.

Bude provedeno nové odvodnění rubu opěr drenážní trubkou DN200.

ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu je realizována. Před a za mostem je vytvořen výkop pro ZKPP. Délka ZKPP je uvažována dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek (2008) v délce 7,0 + 5,0 m výběh.

Na výtoku bude provedeno předláždění lomovým kamenem do betonu v rozsahu narušení koryta kvůli rozšíření mostu.

Pro realizaci bude pravděpodobně nutné dočasné snížení hladiny spodní vody pomocí vakuového čerpání čerpacími jehlami nebo pomocí studní.

*SO 02-19-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 5,595*

Propustek převádí tři koleje přes odvodňovací příkop. Propustek se nachází v obvodu odbočky Zlín - Malenovice, koleje jsou ve směrovém oblouku. Niveleta stoupá 6,58 ‰. Traťová rychlost na propustku je 60 km/h. Římsy propustku jsou bez zábradlí.

Vpravo propustek navazuje na silniční propustek. Vlevo je koryto bez odtoku, otvor je značně zanesen.

Nosnou konstrukci tvoří prostá deska se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí je 1,2m, celková délka desky činí 1,80m. Šířka desky je 15 800mm. Opěry jsou betonové, předpokládané tloušťky 600mm. Světlost otvoru je 600mm.

Přestavba propustku na troubu DN800 s dobetonovaným dnem. Vybudování šachty mezi kolejí č. 1 a rušenou kolejí č.3 (napojení na ponechanou část stávajícího propustku). Ukončení propustku vlevo čelní zídka s římsou.

*SO 04-19-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 5,951*

Klenbový propustek světlosti 2000mm převádí jednu kolej přes občasnou vodoteč. Šířka propustku je 9,05m. Opěry jsou betonové, nosná konstrukce je tvořena betonovou klenbou tl. 490mm. Opěry mají tloušťku 1050mm.

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku a značnému posunu stávající koleje je navržena rekonstrukce propustku. Stávající nosná konstrukce – betonová klenba bude odstraněna a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlé šířky 2,0m, světlé výšky 1,5m. Na propustku je navrženo otevřené kolejové lože, ukončení na vtoku řešeno zkoseným prefabrikátem s ŽB římsou bez zábradlí. Na vtoku je propustek navázán přes šachtu na propustek silniční.

*SO 04-19-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,168*

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku a značnému posunu stávající koleje je navržena rekonstrukce propustku. Stávající nosná konstrukce bude odstraněna a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlé šířky 2,0m, světlé výšky 1,0m. Na propustku je navrženo otevřené kolejové lože, vtok i výtok bude odlážděn a ukončen šikmými prefabrikáty s ŽB římsami bez zábradlí.

*SO 04-19-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,685*

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč (ID10186638) v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v oblouku  $R=1050m$ ;  $D=22mm$ . Niveleta koleje klesá 1,420‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60kmh-1.

Šířka propustku pod kolejí je 10,29m. Propustek se skládá ze tří částí – původní kamenné klenby a opěr šířky 5760 mm z roku 1899, betonové klenby a opěr z třicátých let šířky 3610 mm a dobetonovaného čela šířky 750 mm z roku 2002.

S ohledem na posun koleje mimo stávající propustek bude provedeno odstranění stávajícího propustku a provedení nového propustku pod novou polohou koleje. Nosná konstrukce bude tvořena prefabrikovanými ŽB rámy 1600x1700mm, tloušťka stěny 200mm. Délka prefabrikátu bude 2000mm. Propustek bude na vtoku i na výtoku zakončen prefabrikáty se šikmými čely. Spodní stavbu bude tvořit ŽB plošný základ tloušťky 300mm.

*SO 04-19-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,903*

**Stávající stav:**

Propustek o jednom otvoru slouží k převedení srážkové vody. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa z roku 1950 o rozpětí 1,3 m a tloušťce 190 mm. Deska je z rubové strany překryta izolací. Volná výška je na vtoku 0,3 m, na výtokové straně je 1,2 m, kolmá světlost je 1,0 m. Tloušťka opěr je podle archivní dokumentace 1,0 m. Na propustku chybí zábradlí, římsy jsou porostlé mechem, svahy na výtokové straně jsou podmáčené a sypou se. Zatížitelnost nosné konstrukce je nevyhovující.

**Nový stav:**

Propustek bude nahrazen novou konstrukcí, a to železobetonovými prefabrikovanými troubami světlosti 1,0 m. Pro zpomalení proudění vody bude vpravo trati na vtokové straně zřízena železobetonová šachta. Na výtoku je propustek zakončen šikmým čelem. Trouby budou osazeny na základový beton tloušťky 200 mm. Bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu v místě vtoku do šachty (mezi silničním propustkem a novým železničním propustkem) a na výtoku.

*SO 04-19-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,262*

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes kanalizaci v mezistaničním úseku Zlín–Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v oblouku  $R=1400m$ ;  $D=0mm$ . Niveleta koleje stoupá 2,69‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 72°. Traťová rychlost je 60kmh-1.

Nosnou konstrukci z roku 1968 tvoří železobetonové osmihřanné trouby DN1000, které jsou přesypány cca 1,2m. Trouby jsou kladeny na betonový základ tl. 300mm. Propustek je dle archivní dokumentace na

vtoku i výtoku zaústěn do čtvercových kanalizačních šachet o půdorysných rozměrech 900x900mm. Na kanalizační šachty navazuje kanalizace o světlosti 800mm. Stav objektu nelze posoudit.

Klasifikace dle správce objektu je 99.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce  $Z_{UIC}$  nebyla stanovena.

Nový stav

Z důvodu zdvojkolejnění trati a nevyhovujícího šířkového uspořádání je navržena komplexní přestavba objektu. Stávající nosná konstrukce bude odbourána v plném rozsahu.

Nová nosná konstrukce je navržena z železobetonových patních trub DN1000. Na vtokové i výtokové straně je propustek ukončen konstrukcí šachty. Na šachty je napojena městská kanalizace o vnitřním průměru 0,8m. Trouby budou osazeny na ŽB základ tloušťky 200mm.

#### *SO 04-19-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,015*

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Slanický potok v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v přechodnici oblouku  $R=1100$  m;  $D=0$  mm. Niveleta koleje klesá 0,930‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 74°. Traťová rychlost je 60 km/h. Nosná konstrukce z roku 1939 je tvořena betonovou klenbou. Tloušťka klenby je 600 mm, volná výška 0,951m. Kolmá světlost je 1,52m. Spodní stavba je tvořena betonovými masivními opěrami plošně založenými. Křídla na vtoku a výtoku jsou betonová rovnoběžná s římsou a zábradlím. V prostoru na výtoku se nachází trubní propustek pod zrušenou vlečkovou kolejí.

V novém stavu je navrženo vzhledem ke zdvojkolejnění daného úseku a vzhledem k nevyhovující zatížitelnosti vybourání stávajícího propustku a nahrazení novou ŽB monolitickou rámovou mostní konstrukcí. Dle hydrotechnického výpočtu je navržena volná výška mostu 2,400m, kolmá světlost 4,200m. Rámová konstrukce bude rozdělena na dvě samostatné části pod každou kolejí, které budou vzájemně oddělené dilatační spárou. Nosná konstrukce rámu bude založena plošně na základové desce. Na vtoku a výtoku budou provedena rovnoběžná ŽB křídla monoliticky spojená s konstrukcí rámu. Vlevo i vpravo trati bude osazeno na mostní římsě ocelové úhelníkové zábradlí. Koryto uvnitř rámu, a také před a za mostem bude odlážděno lomovým kamenem do betonu a je součástí samostatného objektu. V prostoru na výtoku je navrženo vybourání stávajícího trubního propustku pod zrušenou vlečkovou kolejí a provedení nových úprav koryta.

#### *SO 04-19-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční most (podchod) v km 8,700*

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 400 mm, tloušťka horní příčle bude 450-410 mm a dolní příčle bude 400 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střeovitěm sklonu 2,0%. Světlá výška nové části podchodu je 2800 mm z důvodu umístění informačního systému. U horní příčle je navíc připočten prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce schodišť bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště vlevo bude provedeno jako dvouramenné s mezipodestou, schodiště vpravo jako jednoramenné s mezipodestou. V každém schodišti bude 15+15 stupňů. Šířka stupně 300 mm a výška 150-160 mm.

Nové výtahové šachty budou umístěna vždy naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1700x2500 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

V místě schodišť bude umístěna dvě madla výšky 900 mm a 600 mm.

Celý podchod je protažen pod kolejemi č.1 a 2. Vpravo navazuje na konstrukci silničního podchodu (SO 04-19-62) a vlevo je ukončen schodištěm a výtahovou šachtou.

#### *SO 05-19-01 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,282*

Vzhledem ke zdvojkolejnění trasy a výškovému posunu se navrhuje kompletní přestavba mostu. Přestavba zahrnuje celkové odbourání dosavadního mostu a výstavbu nového mostního objektu s uzavřeným kolejovým ložem. Nová nosná konstrukce bude ŽB polorám o světlosti 6,4m z betonu třídy C30/37 a z výztuže B500B. Založení objektu bude vzhledem k vysoké hladině podzemí vodě realizováno v larssenové stěně. Podjezdná výška nemusí dosahovat normové hodnoty (majitel komunikace souhlasí se zachováním stávající světlé výšky). Pro kabelovou trasu bude navržena rovněž ŽB konstrukce oddilátována od samotného polorámu. Křídla jsou rovnoběžná, zavěšená.

*SO 05-19-02 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,997*

Stávající konstrukce mostu bude zdemolována v plném rozsahu a nahrazena novou konstrukcí – ŽB polorámem o světlé šířce otvoru 4,5m z betonu C30/37 a výztuže B500B. Most bude založen plošně v úrovni šterků s příměsí jemnozrnných zemin. Odvodnění na rubu opěr bude svedeno do odvodnění ŽST. Zlín-střed. Veškeré sítě budou během výstavby umístěny doprostřed mostního otvoru na pracovní plošinu v úrovni dna. K vytvoření této plošiny je potřeba pažit stavební jámu potřebnou pro provedení spodní stavby mostu pomocí samozavrtávacích mikropilot s injektážní směsí po osových vzdálenostech 0,5m. Po dokončení výstavby se sítě definitivně zavěsí na stěny ŽB polorámu. Nová konstrukce mostu bude respektovat stávající osu s výjimkou ukončení na pravé straně ve směru staničení, kde dojde k půdorysnému narovnání objektu (ve stávajícím stavu se světlost otvoru zde rozšiřuje a opěry mostu navazují na opěrnou zeď na hranici drážního pozemku). Konstrukce mostu bude končit na hranici drážního pozemku a k zachycení zemního tlaku drážního tělesa budou použity rovnoběžná a šikmá ŽB křídla.

*SO 05-19-03 ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202*

část A ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202 SŽDC

Jedná se o novostavbu podchodu.

Základní rozměry tubusu podchodu jsou následující: světlá šířka 5000mm, světlá výška v podchodu min. 2800mm, podlaha je spádována příčně střežovitě 1,0% směrem k podélným odvodňovacím žlábkům. Bezbariérový přístup je zajištěn výtahovými šachtami.

Na nástupiště č.2 je výstup řešen pomocí schodiště šířky 2260mm mezi stěnami a výtahem pro 13 osob.

Na nástupiště č.3 je výstup řešen pomocí schodiště šířky 2260mm mezi stěnami a výtahem pro 13 osob.

Podchod dále navazuje na výpravní budovu v žst. Zlín-střed a na část podchodu města Zlín.

Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám pod koleje a pod nástupišti a jako monolitická polorámová konstrukce v místě schodiště.

Stěny rámu jsou tloušťky 500mm, spodní deska 500mm, horní deska se střežovitým sklonem 2,0% je proměnné tloušťky 500–560mm (v této výšce je zahrnut i slabě vyztužený prostor výšky 100mm pro osvětlení a kabelové rozvody).

Konstrukce je založena v částečně otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako ŽB vana tloušťky 500mm.

*SO 05-19-03 část B ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202 město Zlín*

Jedná se o novostavbu podchodu.

Základní rozměry tubusu podchodu jsou následující: světlá šířka 5000mm, světlá výška v podchodu min. 2800mm, podlaha je spádována příčně střežovitě 1,0% směrem k podélným odvodňovacím žlábkům.

Bezbariérový přístup je zajištěn přístupovým chodníkem.

Výstup řešen pomocí chodníku šířky 2500mm mezi stěnami.

Podchod dále navazuje na část podchodu SŽDC.

Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám pod koleje a pod nástupišti a jako monolitická polorámová konstrukce v místě chodníku.

Stěny rámu jsou tloušťky 500mm, spodní deska 500mm, horní deska se střežovitým sklonem 2,0% je proměnné tloušťky 500–560mm (v této výšce je zahrnut i slabě vyztužený prostor výšky 100mm pro osvětlení a kabelové rozvody).

Konstrukce je založena v částečně otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako ŽB vana tloušťky 500mm.

*SO 05-19-04 ŽST Zlín střed, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 10,344*

Most tvoří železobetonový most s neděleným čtyřpruhem, který vede městskou komunikaci přes kolejiště a řeku Dřevnici. Kolejiště žst. Zlín střed je vedeno čtvrtým mostním otvorem při pohledu ve směru km (to je směrem na Vizovice). Zábradlí na mostě je tvořeno svislými sloupky z uzavřeného profilu 80/60mm s madlem z uzavřeného profilu 100/60 s výplní z pásoviny – svislé pruty pl.40/10mm, mezi vodorovnými pásnicemi 40/10mm. Sloupky zábradlí jsou uchyceny kotevními šrouby k římsě. Na mostních římsách jsou v úrovni zábradlí osazeny trakční stožáry elektrické trakce pro trolejbusovou dopravu. V místě těchto stožárů je zábradlí přerušeno.

Proti dotyku se na most v místě elektrizovaných kolejí osadí svislé protidotykové zábrany výšky 2000 mm. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla

dodržena prostorová vzdálenost od okraje zábran k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm. Na každé římsě mostů budou provedeny protidotykové zábrany v minimální délce 32,64.

Silniční mosty, propustky

*SO 02-19-61 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, lávka pro pěší u mostu v km 5,140*

Objekt se nachází v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice v extravilánu. Objekt převádí komunikaci pro pěší a cyklistickou dopravu na nástupiště zast. Zlín-Malenovice přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976).

Nosnou konstrukci lávky tvoří sprážená ŽB deska tl. 150-215mm z betonu C30/37, která je sprážená s dvojicí válcovaných nosníků IPE500-S355J2+N. Lávka je uložena na pevných a pohyblivých tangenciálních ložiscích. Rozpětí nosné konstrukce je 8,5m a šířka sprážené desky je 3,3m. Sprážená deska má podélný i příčný sklon 2,0%. ŽB deska bude opatřena pochozí izolací. Celková šířka lávky je 3,3m. Lávka se směrem k Vizovicím navazuje na opěrnou zeď SO 02-19-51 a směrem na Otrokovice na chodník u železničního přechodu SO 02-18-03.

Spodní stavbu mostu tvoří ŽB opěry z betonu C30/37, které jsou založené na pilotách  $d=600\text{mm}$ , délky 5,0m z betonu C25/30. Šířka opěr je 1,25m a výška 1,935m. Dojde k výstavbě nových ŽB říms z betonu C30/37 nad částí vybouraných zárubních zdí.

*SO 04-19-61 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova*

#### **SO 04-19-61 část A T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, most Příčka**

Objekt se skládá z mostní konstrukce, která nese mimoúrovňovou křižovatku „Prštenská příčka“.

Mostní objekt je tvořen dvěma větvemi:

Větev „Příčka“ od ulice L. Váchy k ulici Malotova překračuje dva jízdní pásy místní komunikace Třída Tomáše Bati, modernizovanou dvoukolejnou trať SŽDC Otrokovice – Vizovice, vlečkovou kolej, účelovou komunikaci k obchodnímu domu a parkoviště. Tato větev převádí 3 jízdní pruhy a jednostranný chodník a cyklostezku na římsě.

Větev „Jižní rampa“ je kolmá na Příčku a nese přípojovací pruhy bez chodníků umístěné nad středním dělicím pásem mezi protisměrnými jízdními pásy Třídy Tomáše Bati. V místě křížení obou větví je situována průsečná křižovatka.

Mostní objekt je navržen jako spojitá monolitická konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. Větev příčka má rozpětí polí 15,0+18,75+19,25+17,0+21,0+23,0+24,5+24,5+20,0 m, větev Jižní rampa 18,0+23,0+23,0+22,9+19,9+20,0+20,0+16,0 m. Příčný řez má tvar desky s konzolami, šířka mostu je 16,35 m pro větev Příčka a 8,60 m pro větev Jižní rampa. Spodní stavba mostu se skládá z krajních masivních ŽB opěr a mezilehlých ŽB podpěr, podpěry jsou tvaru sloupů, případně dvojice sloupů spojených stěnou. Založení je hlubinné na vekoprůměrových vrтанých pilotách  $\varnothing 1,20\text{ m}$ .

Nosná konstrukce bude tvořit jeden dilatační celek, dilatační pohyby jednotlivých větví budou realizovány od pevné podpěry v místě křížení větví k mostním závěrům u krajních opěr.

Bezpečnostní zařízení na mostě bude tvořeno ocelovým mostním zábradlím výšky 1,10 m na římsách, případně 1,30 m podél cyklistických pruhů. Na mostě budou na líci říms na nálitcích stožáry VO a SSZ s předpokladem možnosti budoucího osazení trolejového vedení trolejbusů. V chráničkách říms budou vedeny kabely VO a SSZ.

#### **SO 04-19-61 část B T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vlevo**

Opěrná zeď je navržena v délce 54,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštné. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 5 dilatačních celků délky 6,0+12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek B1 a B2) a hlubinné na pilotách  $\varnothing 0,60\text{m}$  dl. 7,0m (dilatační celek B3, B4 a B5). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehklých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

#### **SO 04-19-61 část C T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vpravo**

Opěrná zeď je navržena v délce 54,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštné. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 5 dilatačních celků délky 6,0+12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek C1 a C2) a hlubinné na pilotách  $\varnothing 0,60\text{m}$  dl. 7,0m (dilatační celek C3, C4 a C5). Piloty jsou vetknuty

na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část D T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vlevo**

Opěrná zeď je navržena v délce 48,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštné. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 4 dilatační celky délky 12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek D4) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek D1, D2 a D3). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část E T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vpravo**

Opěrná zeď je navržena v délce 48,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštné. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 4 dilatační celky délky 12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek E4) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek E1, E2 a E3). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část F T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice L. Váchy**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštné, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice L. Váchy k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštné.

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď hlubinně založenou na pilotách Ø0,90m.

Délka zdi:	25,90 m
Výška zdi nad terénem:	1,32- 3,44 m nad upraveným terénem
Výška zdi od základové spáry:	2,65 – 4,34 m
Druh převáděné komunikace	sdržený chodník s cyklostezkou, místní komunikace MO2 11,0/7,0/40

**SO 04-19-61 část G T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď Dřevnice**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštné, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice Přímé a Malotovy k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštné.;

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď plošně založenou.

Délka zdi:	126,86 m
Výška zdi nad terénem:	0,75 – 3,02 m nad upraveným terénem
Výška zdi od základové spáry:	1,60 – 5,59 m
Druh převáděné komunikace	místní komunikace: ul. Malotova: MO2 7,0/7,0/30, ul. Přímá: MO2 7,5/7,5/30

**SO 04-19-61 část H T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice Přímá**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštné, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice Přímé k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštné.

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď hlubinně částečně založenou na pilotách Ø0,90m, částečně založenou plošně.

Délka zdi:	69,79 m
------------	---------

Výška zdi nad terénem:	0,25 – 4,51 m nad upraveným terénem
Výška zdi od základové spáry:	1,13 – 5,39 m
Druh převáděné komunikace:	sdužený chodník s cyklostezkou, místní komunikace MO2 7,5/7,5/30

*SO 04-19-62 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, silniční most (podchod) v km 8,700*

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 400 mm, tloušťka horní příčle bude 450-410 mm a dolní příčle bude 400 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střeovitým sklonu 2,0%. Světlá výška nové části podchodu je 2800 mm z důvodu umístění informačního systému. U horní příčle je navíc připočten prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce schodiště vlevo bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště bude provedeno jako jednoramenné s mezipodestou. Ve schodišti bude 15+15 stupňů. Šířka stupně 300 mm a výška 150 mm.

Nová výtahová šachta bude umístěna naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1700x2500 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

V místě schodiště bude umístěna dvě madla výšky 900 mm a 600 mm.

Celý podchod je protažen pod silniční komunikací a novou nájezdovou rampou mimoúrovňového silničního křížení. Vlevo navazuje na konstrukci železničního podchodu (SO 04-19-07) a vpravo je ukončen schodištěm a výtahovou šachtou.

## Zdi

*SO 01-19-51 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vpravo v km 155,552 - 155,738*

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejí ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a, které budou vedeny přes objekt podchodu vpravo stávající koleje č.2. Stavební objekt řeší zajištění rozšířeného zemního tělesa pro zamezení záborů cizích pozemků. Je navržena monolitická úhlová železobetonová opěrná zeď délky 191,8 m na pilotovém základě z vrtaných velkopřůměrových železobetonových pilot. Výška zdi 3,69 a 4,69 m. Zeď je rozdělena na dilatační celky délky cca 18,5 m. Trakční stožáry budou osazeny na pilíře, vybetonované v lici zdi. Zeď bude odvodněna do kolejí do podélného trativodu za rubem zdi. Vedení kabelových tras je uvažováno pod drážní stezkou za rubem zdi. Zábradlí bude ocelové svařované.

*SO 01-19-52 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 155,865 - 155,943*

Zarubní zeď se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v mezistanicím úseku Otrokovice - Tlumačov.

Vpravo trati v zářezovém svahu bude vybudována pilotová stěna výšky max 2,9 m nad kolejí. Zeď bude přerušena v místě silničního nadjezdu, kde základ silničního pilíře podchycen tryskovou injektáží a terén upraven odlážděním svahu. Celková délka zdi je 106 m.

*SO 02-19-51 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,149-5,277*

### **Stávající stav:**

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

### **Nový stav:**

Z důvodu výstavby nového nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice je zde navržena nová opěrná zeď celkové délky 127,2 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C35/45, B500B; na začátku staničení má zeď tvar U pro zajištění přístupového chodníku. Výška zdi je proměnná s maximem 2,5 m. Do zdi je po celé délce kotvena PHS.

*SO 03-19-51 Odb. Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,684-5,730*

### **Stávající stav:**

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

### **Nový stav:**

Vzhledem k výraznému posunu tělesa železničního spodku směrem ke stávající pozemní komunikaci je vlevo od koleje navržena nová opěrná zeď délky 46,0 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C30/37,

B500B. Výška zdi je proměnná s maximem 3,3 m. Šířka základu je 2,6 m. Po celé délce zdi je do římsy osazeno nové ocelové zábradlí z úhelníků. V blízkosti trakčních stožárů je základ zdi lokálně zmenšen, aby bylo stožár možné založit na vlastní základovou patku.

*SO 04-19-52 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď*

Jedná se o opěrnou zeď, která primárně zajišťuje oddělení jednotlivých nástupišť a bezpečné překonání výškového rozdílu cca 0,5 m mezi nástupišti. Opěrná zeď se nachází v prostoru mezi železničním nástupištěm Zlín-Prštné a přiléhající autobusovou/trolejbusovou zastávkou MHD s nástupištěm. V novém stavu vznikne mezi nástupištěm na pozemní komunikaci a železničním nástupištěm výškový rozdíl cca 0,5 m, který je po dohodě s architektem řešen opěrnou zdí, která bude výškově vytažena na výšku 1,1m nad pochozí plochu autobusového nástupiště. Bude sloužit k oddělení cestujících na žel. nástupišti od automobilové dopravy. Pro vhodnější architektonické řešení je pohledová část opěrné zdi navržena s otiskem matrice s imitací dřeva.

*SO 05-19-51 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,070-9,160 (u koleje č.4c)*

Opěrná zeď se nachází ve staničním obvodu, přilehlá kolej 4c. Zeď je navržena jako železobetonová monolitická z betonu C30/37. Opěrná zeď tvaru „L“, tvořena základem a dříkem bez římsy. Zeď je osazena ocelovým zábradlím se třemi madly, výšky 1100 mm. Zeď je opatřena izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě s měkkou ochrannou vrstvou. Pod základem bude vrstva podkladního betonu tl. 100 mm. Celková délka zdi bude 90 m.

*SO 05-19-52 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,270-9,570 (mezi kolejí č.2 a 21s)*

Opěrná zeď se nachází ve staničním obvodu, přilehlá kolej č.2. Zeď je navržena jako železobetonová monolitická z betonu C30/37. Opěrná zeď tvaru obráceného „T“, tvořena základem a dříkem bez římsy. Zeď je opatřena izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě s měkkou ochrannou vrstvou. Pod základem bude vrstva podkladního betonu tl. 100 mm. Celková délka zdi bude 300 m.

## Ostatní inženýrské objekty

### Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení

V úseku železniční trati mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice je mnoho případů kolize stavby a stávajících sdělovacích sítí nedrážních operátorů. Jedná se jak o metalické tak i optické kabely. Před započítím zemních prací budou stávající sítě vytyčeny a bude ověřena hloubka jejich uložení. Nádledně bude provedeno jejich provizorní nebo definitivní přeložení/převěšení nebo jejich ochrana ve stávající trase. Přeložky budou prováděné stranové a hloubkové.

V případě metalických kabelů dojde v nezbytné míře k jejich náhradě novými kabelovými délkami. Nové kabelové délky odpovídající dimenze a konstrukce budou naspojovány na stávající kabely a budou uloženy do nové kynety v nekolidující trase.

V případě optických kabelů bude nejprve vytvořena nová trasa z HDPE trubek příp. mikrotrubiček, v nekolidující trase. Následně dojde k zafouknutí nové kabelové délky mezi nejbližšími spojkami, nebo nejbližším ukončením optického kabelu, do nové trasy a přepojení provozu na nový optický kabel.

Technologické skříně a zemní komory, které budou dotčeny stavbou, budou, před započítím zemních prací nahrazeny novými skříněmi/komorami umístěnými mimo prostor stavebních prací.

Kabelovody/ teplovody částečně zasažené stavebními pracemi budou překryty novou roznášecí deskou. Sdělovací kabely ukotvené na zdech a stropech takových kabelovodů budou uvolněny a uloženy na dno kabelovodu a budou mechanicky ochráněny dělenou chráničkou. V případech, kdy bude přeložen celý teplovod do nové trasy (nové hloubky) budou sdělovací kabely před stavebními pracemi přeloženy mimo teplovod do provizorní (definitivní) trasy.

Na překládaných kabelech budou provedena měření, před překládkou, po překládce v nové trase a po zásypu a terénních úpravách na nové trase. Jednotlivé přeložky musí být koordinovány mezi sebou a také se stavebními postupy v dané oblasti.

*SO 01-10-01 ŽST Otrokovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů*

Během stavby v oblasti stanice Otrokovice dojde ke kolizi se stávajícími sdělovacími kabely. Kabely, které musejí být během stavby v provozu, budou přeloženy.



*SO 01-10-02 ŽST Otrokovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů*

V oblasti žst. Otrokovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely a sdělovací zařízení nedrážních operátorů: EON, UPC, Cetin, TEHOS, město Otrokovice, Internext. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: UPC, Cetin, TEHOS, Zlín net, České radiokomunikace, T-Mobile, EON. Sdělovací kabelizace, která je v kolizi s výstavbou železničního tunelu bude během stavby provizorně převedena přes novou kabelovou lávku, která bude zřízena přes stavební jámu tunelu. Po dokončení tunelu bude tato kabelizace uložena do nových definitivních zemních tras

*SO 02-10-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů*

Během stavby v T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice dojde ke kolizi se stávajícími sdělovacími kabely. V rámci přeložek bude položený provizorní traťový kabel 10XN, ze kterého budou napojeny VTO u přejezdů.

*SO 02-10-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů*

V traťovém úseku Otrokovice – Zlín-Malenovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin, EON. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Zlín net, Cetin.

*SO 03-10-01 Odb. Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů*

Během stavby v odb. Zlín-Malenovice dojde ke kolizi se stávajícími sdělovacími kabely. V rámci přeložek bude položený provizorní traťový kabel 10XN, ze kterého budou napojeny VTO u přejezdů a provizorní dopravní kaceř.

*SO 04-10-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů*

Během stavby v t.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed dojde ke kolizi se stávajícími sdělovacími kabely. V rámci přeložek bude položený provizorní traťový kabel 10XN, ze kterého budou napojeny VTO u přejezdů.

*SO 04-10-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů*

V traťovém úseku Zlín-malenovice – Zlín-střed budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin, UPC. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Zlín net, Cetin, Internext, Avonet, UPC, T-Mobile.

Sdělovací kabelizace, která je v kolizi s výstavbou mimoúrovňového křížení Prštenská příčka bude během stavby vedena v provizorních/definitivních trasách s případnou dodatečnou ochranou proti pojiždění těžké stavební techniky.

*SO 05-10-01 ŽST Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů*

Během stavby v žst. Zlínstřed dojde ke kolizi se stávajícími sdělovacími kabely. Kabely, které musí být během stavby v provozu, budou přeloženy. V rámci přeložek bude položený provizorní traťový kabel 10XN, ze kterého budou napojeny VTO u přejezdů.

*SO 05-10-02 ŽST Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů*

V oblasti žst. Zlín střed budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Alpiq, Cetin, UPC. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Alpiq, Zlín net, Avonet, Internext, Mitas, T-Mobile, Dial Telecom, Cetin, UPC.

Sdělovací kabelizace, která je v kolizi s výstavbou nové výpravní budovy v žst. Zlín střed bude ochráněna/přeložena v rámci výstavby výpravní budovy, která je vedena jako samostatná stavba.

*SO 90-10-01 T.ú. Otrokovice - Zlín střed, přeložka kabelu ČDT a přemístění související technologie*

V současné době jsou podél trati v úseku žst. Otrokovice - žst. Zlín střed položeny dvě HDPE trubky ČD-T s optickými kabely ČD-T o kapacitách 36 a 72 vláken položeny. Pro Spravu železnic jsou v těchto kabelech k dispozici vyhrazená vlákna. Tyto optické kabely budou v celém úseku zasaženy stavbou. Z důvodu stavebních zásahů prakticky v celém úseku tratě bude v úseku Otrokovice – Zlín položený provizorní kabel o kapacitě 144 vláken, který provizorně nahradí oba stávající optické kabely ČD-T. Ve všech místech ukončení nebo vyvedení tohoto kabelu je nutné zajistit i provizorní zapojení těchto kabelů včetně navazující distribuce. Pro kabel bude vybudovaná provizorní podpovrchová kabelová trasa, která bude vedena mimo stavbu. S ohledem na stavební postupy budou využity stávající kabely ČD-T, které se naspojkují na provizorní kabel. Po vybudování hlavní kabelové trasy a položením dvou HDPE trubek pro

kabely ČD-T budou do provozní trubky zafouknuty nové optické kabely o kapacitách 36 a 72 vláken. Z těchto kabelů budou napojeni zákaznické subjekty, které jsou v dnešní době napojeny na kabely ČD-T. Dále budou v žst. Otrokovice přeměrovány stávající optické kabely ze směru Napajedla a Tlumačov do nového kabelovodu.

*SO 90-10-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, ochrana slaboproudých sítí proti indukčním vlivům trakce*

### **Ochrany budou provedeny pouze mezi žst. Otrokovice a RD u přechodu v žkm 10,675.**

V rámci stavby dojde k vybudování střídavé trakce 25kV, 50 Hz mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice. Tato střídavá trakce způsobuje ve svém okolí elektromagnetická pole, které indukuje v souběžných a křížujících sdělovacích vedení napětí a proudy, které se mohou projevit jako nebezpečné nebo rušivé ovlivnění metalických sdělovacích sítí místních telekomunikačních správců. Z důvodů ochrany sdělovacích vedení před výše uvedenými vlivy budou vyměněny úseky sdělovacích kabelů s nevyhovující ochranou za nové s kabely s pancířem, případně po dohodě s operátorem bude nevyhovující kabel nahrazen prázdnou HDPE trubkou ve stávající trase nevyhovujícího kabelu. Výměna/náhrada se bude týkat sdělovacích kabelů operátora Cetin.

### **Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení**

V rámci přeložek silnoproudých sítí budou ve stupni DSP této PD zpracovávány pouze SO sítí, které nejsou ve vlastnictví a v provozování provozovatele distribuční sítě EoN. Veškeré SO týkající se přeložek zařízení distribuční soustavy budou oproti stupni DUR vyřazeny. PD se bude zabývat pouze návaznostmi.

*SO 01-11-01 ŽST Otrokovice, úpravy VO města Otrokovice*

Majitelem upravovaných kabelů a zařízení je město Otrokovice.

#### **A) Úprava osvětlení v podchodu v km 155,726**

V železničním kilometru 155,726 dojde vlivem rozšíření kolejiště ke stavebním úpravám podchodu, které si vyžádají i úpravu jeho osvětlení. Nově bude výstup na Tř. Tomáše Bati vybaven schodištěm a bezbariérovým přístupem, který povede podél kolejí. Obě tyto upravované části budou vybaveny novým osvětlením.

#### **B) Přeložka veřejného osvětlení cyklostezky pod železničním mostem přes řeku**

V železničním kilometru 155,5 železniční trať Přerov - Břeclav, kde přes řeku Dřevnici vede železniční most, vede pod tímto mostem cyklostezka osvětlená veřejným osvětlením. Vlivem rozšíření železničního mostu, dojde k úpravě cyklostezky i k dotčení veřejného osvětlení. V rámci tohoto objektu dojde k výměně a přemístění jednoho osvětlovacího stožáru, který ve stávajícím stavu se dostane do kolize s upravovanou cyklostezkou a dojde k přeložení kabelu VO v rozsahu úpravy cyklostezky.

#### **C) Přeložka veřejného osvětlení chodníku mezi ulicemi Nádražní a Objízdná**

V rozmezí km 154,7 – 154,6 železniční trať Přerov – Břeclav dojde vlivem výstavby nových trakčních stožárů a výstavby kabelovodu, k zásahu do veřejného osvětlení, které osvětluje chodník pro pěší spojující ulice Nádražní a objízdnu. Dotčené stožáry veřejného osvětlení budou vyměněny a přemístěny na druhou stranu chodníku. Kabel bude vyměněn a zatažen do prvního stávajícího stožáru, který nebude výstavbou dotčen.

#### **D) Přeložka osvětlení na ulici Objízdná u křižovatky s tř. Osvobození**

Na ulici objízdná v rozmezí km cca 0,450 – 0,758 dojde vlivem budování nového železničního tunelu, budování nové kanalizace a výměně stožárů trakčního vedení DSZO k zásahu stávajícího veřejného. Dotčené stožáry veřejného osvětlení budou vyměněny za nové a umístěny s ohledem na nový stav a svítidla na trakčních stožárech budou vyměněna a instalována na nové trakční stožáry.

*SO 01-11-02 ŽST Otrokovice, přeložky rozvodů DSZO*

Předmětem tohoto SO je pokládka nového napájecího kabelu DSZO z měřírny DSZO k novému trakčnímu stožáru DSZO č. 2 u nového železničního tunelu.

V rámci tohoto SO dojde k položení kabelového žlabu pro kabely napájecí kabely DSZO u křížení nového železničního tunelu s třídou Osvobození. Kabelový žlab bude přichystán v chodníku vedoucím z třídy Osvobození k zastávce MHD Kvítkovice-Zlínská ve směru ze Zlína do Otrokovic v rozsahu křížení

chodníku s železničním tunelem. Dále budou v rámci tohoto objektu připraveny dvě chráničky pod komunikací ulice Zlínská, které budou pod komunikací zataženy protlakem. Přechod pod komunikací bude proveden přibližně v železničním km 0,793 železniční trati Otrokovice – Vizovice. V rámci navazující investice DSZO, s.r.o. budou do společné kabelové trasy s kabely veřejného osvětlení, která bude realizovaná v rámci objektu SO 02-11-01 a SO 01-11-01 této stavby, položeny i nové napájecí kabely DSZO z měřírny na ulici Spojovací k novému stožáru trakčního vedení č.2 DSZO u křižovatky komunikací I/55 a I/49, který bude instalován v rámci objektu SO 01-01-06 této stavby. Pod komunikací ulice Zlínská a přes křížení nového železničního tunelu a třídy Osvození tyto nové kabely projdou v připraveném žlabu a chráničkách, které, jak bylo zmíněno výše, budou připraveny v rámci tohoto SO.

*SO 01-11-03 ŽST Otrokovice, přeložky rozvodů E.ON*

*SO 02-11-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úpravy VO města Otrokovice*

A) Přeložka veřejného osvětlení na ul. Zlínská v rozmezí km 0,8 – 1,3 tratě Otrokovice Vizovice.

Vlivem výměny trakčních stožárů DSZO, dojde k zásahu do rozvodů veřejného osvětlení. Se správci veřejného osvětlení i se správci trakčních stožárů DSZO bylo dohodnuto, že nové trakční stožáry DSZO budou osazeny i výložníky s novými svítidly. Staré stožáry veřejného osvětlení budou v rozsahu trakčních stožár č.18, 20, 22, 24, 26, 28, 30 – 46 demontovány a nahrazeny právě svítidly na těchto trakčních stožárech. Za trakčním stožárem č. 46 dojde k naspojování nového kabelu veřejného osvětlení na kabel stávající.

Oproti stupni DUR je navrženo osvětlení přechodu na konci SO-01-11-01 A 2 LED svítidly pro osvětlení přechodu a na stožárech výšky 6m.

B) Vybudování nového veřejného osvětlení nové místní komunikace Otrokovice–Trávníky a začlenění nového osvětlení do stávajících rozvodů VO

Vlivem plánovaného zdvoukolejnění a zrušení stávajícího železničního přejezdu v km 1,286 železniční tratě Otrokovice – Vizovice je nutné v rámci stavby vybudovat novou místní komunikaci pro obytné domy a firmu NOVATEX. V závislosti na požadavek města je v rámci tohoto SO vybudované nové osvětlení pro tuto novou místní komunikaci. Veřejné osvětlení této nové komunikace bude tvořeno 8 metrovými stožáry se svítidly LED a bude napojeno z jedné strany přes novou rozpojovací skříň VO na stávající osvětlení přístupové cesty na železniční zastávku Otrokovice-Trávníky z ulice SNP a z druhé strany pak přes novou rozpojovací skříň u stávajícího stožáru u křižovatky ulic SNP a Luční tak, aby správce mohl v případě poruchy napájet osvětlení z jedné, či druhé strany.

*SO 02-11-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přeložky rozvodů DSZO*

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích kabelů DSZO z měřírny DSZO k novým stožárům trakčního vedení č. 33 a 35 na ulici Zlínská V rámci výměny trakčních stožárů DSZO na ulici Zlínská v Otrokovicích dojde i k porušení stávajících napájecích kabelů DSZO, které je potřeba přeložit z měřírny DSZO na ulici Spojovací a přivést k novým odpojovačům na stožárech č. 33 a 35.

*SO 02-11-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava rozvodů nn a osvětlení kolejiště ZPS*

Předmětem tohoto SO je demontáž 20 ks stávajících stožárů osvětlení vlečky ZPS-TRANSPORT,a.s. Z důvodu kolejových úprav na vlečce ZPS-TRANSPORT dojde k zásahu do osvětlení této vlečky. Po dohodě s vlastníkem bylo odsouhlaseno, že osvětlení bude v rámci stavby demontováno bez náhrady z důvodu provádění nakládky a vykládky pouze v denní době.

V rámci tohoto SO dojde nejprve k odkupu a následně k demontáži 20 ks stožárů typu JŽ. Dále pak budou zaslepeny stávající napájecí kabely.

*SO 02-11-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín*

A) Přeložka kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín u žel. zastávky Zlín-Malenovice zastávka Z důvodu budování nového nástupiště na železniční zastávce Zlín-Malenovice zastávka dojde vlivem usazování nové opěrné zídky k porušení kabelového vedení veřejného osvětlení. Z tohoto důvodu bude kabelové vedení v rozsahu stavebních prací na zastávce přeloženo.

B) Přeložka kabelového vedení veřejné osvětlení města Zlín u přejezdu v km 3,568.

Vlivem zdvoukolejnění a rekonstrukce přejezdu v km 3,568 dojde k porušení kabelu veřejného osvětlení města Zlín, který u tohoto přejezdu přechází kolejiště. Z toho důvodu budou stožáry na opačných stranách

kolejiště v tomto kilometru propojeny novým kabelem, jehož uložení bude respektovat nový stav kolejiště.

C) Výměna stožáru a přeložka kabelu veřejného osvětlení města Zlín u přejezdu v km 4,789

Vlivem zdvoukolejnění a rekonstrukce přejezdu v km 4,789 dojde k porušení kabelu a ke kolizi s jedním stožárem veřejného osvětlení města Zlín. Z toho důvodu dojde k přeložení kabelu jak pod kolejí, tak i pod komunikací u křižovatky třídy 3. Května a ulice Tečovská. Dále pak dojde k výměně a přesunu stožáru veřejného osvětlení, který je v kolizi s nově upraveným kolejištěm. Nový stožár bude umístěn v dostatečné vzdálenosti do nově upraveného kolejiště. Křížení silnice III/43829 inž. sítěmi bude řešeno jako kolmé s hloubkou uložení min. 1,2m od nivelety silnice a 0,8m od dna silničního příkopu.

D) Přeložka kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín v oblasti upravovaného žel. mostu v km 5,140

Z důvodu úpravy železničního mostu v km 5,140 dojde poškození kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín. Z tohoto důvodu bude kabelové vedení v rozsahu mezi dvěma stávajícími osvětlovacími stožáry přeloženo.

*SO 02-11-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přeložky rozvodů E.ON*

*D.2.1.6.2.10 SO 04-11-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín*

A) Přeložka a doplnění veřejného osvětlení u železničního přejezdu v km 6,557

V železničním km 6,557 železniční tratě Otrokovice – Vizovice dojde v rámci stavby k rekonstrukci železničního přejezdu a k jeho rozšíření o další odbočovací pruh směrem na Zlín včetně části navazující komunikace u pasáže dojde ke kolizi s částí veřejného osvětlení v tomto prostoru. Oproti stupni DUR budou vyměněny dva stožáry VO nejbližší přejezdu a svítidlo navazující na vzdálenější stožár od přejezdu. Na druhé straně budou doplněny tři stožáry. To vše z důvodu dostatečného osvětlení nově rozšířené komunikace.

B) Přeložka veřejného osvětlení u železničního přejezdu v km 7,270

U přejezdu v železničním km 7,270 dojde v rámci stavby k úpravě přejezdu a úpravě komunikace u křižovatky ulic U Dráhy a U Dřevnice. Vlivem těchto úprav dojde i k demontáži dvou podpěrných bodů a jedné nástřešní konzole společnosti E.ON, na kterých jsou umístěna dvě svítidla veřejného osvětlení. Z tohoto důvodu dojde k instalaci dvou nových stožárů veřejného osvětlení a k přeložce kabelového vedení veřejného osvětlení v dotčené oblasti.

C) Přeložka a doplnění veřejného osvětlení u nadjezdu Prštenská příčka

V rozmezí železničním km 8,34-8,78 dojde k výstavbě nového mimoúrovňového křížení komunikace I/49 se stávající železniční tratí a ulicí L. Váchy. Budování tohoto nadjezdu zapříčiní značný zásah do rozvodů veřejného osvětlení. V celé oblasti dotčené stavbou dojde k výměně stožárů a svítidel veřejného osvětlení a k nové kabelizaci veřejného osvětlení. Na úrovňové části třídy Tomáše Bati budou nová svítidla veřejného osvětlení instalována na nové trakční stožáry. Na mimoúrovňové části Prštenské příčky pak budou instalovány nové bezpatkové stožáry s osvětlením na připravené rámečky na tělese nadjezdu. Kabely k těmto stožárům budou vedeny v předem připravených chráničkách v tělese nadjezdu s výstupy k jednotlivým stožárům. Dále bude v rámci výstavby nadjezdu Prštenská příčka vybudována nová silniční světelná signalizace. Pro ni bude v rámci tohoto objektu vybudována přípojka z rozvaděče osvětlení u Magistrátu města Zlína. Přípojka povede pod komunikací nového sjezdu z nadjezdu a na druhé straně ulice L. Váchy bude zakončena ve skříní silniční světelné signalizace.

*SO 04-11-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů DSZO*

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích kabelů DSZO u nadjezdu Prštenská příčka.

V rozmezí železničního km 8,34-8,78 dojde k výstavbě nového mimoúrovňového křížení komunikace I/49 se stávající železniční tratí a ulicí L. Váchy. Tato výstavba mimoúrovňového křížení si vyžádá v uvedené oblasti úpravu trolejového vedení, včetně trakčních podpěr a napájecích a zpětných kabelů. V rámci tohoto SO dojde k přeložení napájecích a zpětných kabelů DSZO, které budou dotčeny touto mimoúrovňového křížení.

Směrem od Otrokovic budou v žkm 8,34 na 2 stávající kabely 1-AYY 1x500mm<sup>2</sup> naspojovány 2 kabely nového stejného typu. Nové kabely budou vedeny v zemi až k novému trakčnímu stožáru s odpojovací č. 44, který nahradí trakční stožár stávající.

*SO 04-11-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava VO parkoviště NWT*

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení v majetku NWT, a.s. dotčené výstavbou nového nástupiště železniční zast. Zlín-Prštné. Vlivem zdvoukolejnění železniční trati Otrokovice – Vizovice v úseku Otrokovice – Zlínstřed dojde na zastávce Zlín-Prštné k vybudování nového nástupiště obsluhující druhou kolej. Toto nové nástupiště je v kolizi se stávajícím osvětlením parkoviště objektu NWT. Z tohoto důvodu dojde k výměně a posunutí dvou stožárů a k přeložení napájecího kabelu tohoto osvětlení v rozsahu železničních km 8,528 - 8,630.

*SO 04-11-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů E.ON**SO 04-11-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů ALPIQ*

Předmětem tohoto SO je přeložka kabelového vedení ALPIQ mezi budovou č. 123 areálu SVIT a obchodním domem Albert.

Mezi budovou č. 123 areálu SVIT a obchodním domem Albert jsou ve stávající době vedeny kabely vn (2ks kabelů AYKCY 3x120 6kV), kabely nn (2ks CYKY 12Cx4) a kabely sdělovací (2ks JYSTY 10x0,8). V rámci výstavby nadjezdu Prštnská příčka dojde k porušení, těchto kabelů a proto budou v rámci tohoto objektu přeloženy tak, aby jejich nové uložení respektovalo nové komunikační i kolejové řešení tohoto prostoru.

*SO 04-11-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů ČS MOL v km 8,750*

Předmětem tohoto SO je přeložka kabelových rozvodů a osvětlení v majetku čerpací stanice MOL naproti obchodnímu domu ALBERT.

V železničním km cca 8,8 se nachází u třídy Tomáše Bati čerpací stanice MOL.

V rámci stavby nadjezdu Prštnská příčka dojde k zásahu do osvětlení této čerpací stanice a k zásahu do elektrické přípojky pro tuto čerpací stanici. Vlivem toho dojde k výměně dvou stožárů osvětlení, které jsou v současném stavu v kolizi s plánovaným nadjezdem. Ke stožárům budou položeny nové kabely ze sousedních stávajících stožárů, které nebudou stavbou dotčeny. Dále pak bude položena nová kabelová přípojka nn pro čerpací stanici ze stávající skříně E.ON, která se nachází naproti čerpací stanice na ulici L. Váchy.

*SO 04-11-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů Albert v km 8,750*

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení v majetku obchodního domu Albert dotčené přeložkou kanalizace a vodovodu.

U oplocení prostoru pro vykládku zboží z kamionů pro obchodní dům Albert v městské části Zlín-Prštné je situovány celkem 5 stožárů s reflektory instalovanými na výložnicích. V rámci výstavby mimoúrovňové křižovatky Prštnská příčka dojde k přeložkám vodovodního řádu i kanalizace ve značném rozsahu. Vlivem těchto přeložek je nutné jeden stožár s reflektory demontovat a přesunout do polohy, kde nebude v kolizi s vodovodem ani s kanalizací. Od tohoto stožáru pak budou položeny nové kabely k sousedním stožárům, které nebudou přeloženy.

*SO 05-11-01 ŽST Zlín střed, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín*

Předmětem tohoto SO je:

**A) Přeložka veřejného osvětlení na železničním mostě přes ulici Devadesátá**

V rámci stavby dojde k rekonstrukci části železničního mostu přes ulici Devadesátá. Ve stávajícím stavu jsou na tomto mostě instalována 2 svítidla. Tato svítidla budou po dokončení opravných prací vyměněna a budou napojena novým kabelem ze sousedního stožáru veřejného osvětlení.

**B) Přeložka veřejného osvětlení u přejezdu v km 9,609 železniční trati Otrokovice – Vizovice**

V rámci stavby dojde k rekonstrukci kolejiště i přejezdu v km 9,609. Z toho důvodu dojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí včetně veřejného osvětlení. Nově budou instalovány dva stožáry veřejného osvětlení na obou koncích přejezdu na straně ve směru na Otrokovice. Tyto stožáry budou spojeny kabelem, vedeným pod novým kolejištěm a oba budou připojeny na stávající stožáry veřejného osvětlení, tak aby byly začleněny do stávajících rozvodů veřejného osvětlení.

**C) Přeložka veřejného osvětlení u nové výpravní budovy ŽST Zlín střed.**

Z důvodu vybudování nové výpravní budovy ŽST Zlín střed a velkým úpravám v prostoru autobusového nádraží bude velká část veřejného osvětlení demontována a nahrazena osvětlením novým. Nově budou

osvětleny nové přístupové chodníky jak ze směru od Baťova areálu, tak ze směru od ulice Vodní a bude osvětlen i prostor před novou výpravní budovou. Nové veřejné osvětlení bude napojeno z posledního stávajícího stožáru veřejného osvětlení na ulici Trávník před křižovatkou ulic Trávník, Vodní a Bartošova ve směru od autobusového nádraží.

#### D) Přeložka veřejného osvětlení na Benešově nábřeží

Z důvodu přeložky stávajícího tělesa „mlýnského náhonu“ ve vlastnictví ALPIQ Generation (CZ), s.r.o. dojde k úpravě pozemní komunikace na Benešově nábřeží, která bude mít dopad i na stávající vedení a stožáry veřejného osvětlení. Z toho důvodu budou vyměněny a přesunuty 3ks + 1 ks osvětlovacích stožárů a bude vyměněn kabel veřejného osvětlení v rozmezí km 10,394 – 10,663. Přejechod přes komunikaci Benešovo nábřeží bude doplněn o 2 ks stožárů s osvětlením pro přechod přes komunikaci, jehož provedení bude dle městských standardů pro veřejné osvětlení Zlín. Dále bude veřejné osvětlení doplněno o 4 ks nových stožárů u přechodů přes koleje v km 10,423 a v km 10,729. Z posledního nového svítidla u přechodu v km 10,429 bude navíc veden kabel pod komunikací do stávajícího osvětlovacího stožáru u přechodu na ulici Vodní.

*SO 05-11-02 ŽST Zlín střed, přeložky rozvodů E.ON*

*SO 05-11-03 ŽST Zlín střed, přeložky rozvodů ALPIQ*

#### A) Přeložka a demontáž kabelů vedoucích po stěně železničního mostu přes ulici Devadesáta

Ve stávajícím stavu jsou po stěně železničního mostu na ulici Devadesáta vedeny 2 silové kabely a jeden ovládací kabel pro soumrakové čidlo. V rámci stavby dojde k rekonstrukci části železničního mostu. Silové kabely dle správce nejsou již v provozu a lze je tedy v rozsahu mostu demontovat a oba konce zaslepit. Kabel vedoucí k soumrakovému čidlu, bude před započítím prací přeložen a po skončení opět umístěn na stěnu mostu. Pokud bude zjištěno, že i on již není funkční, bude demontován bez náhrady stejně jako oba silové kabely.

#### B) Přeložka části osvětlení vykládkové koleje ALPIQ u skládky uhlí

Z důvodu kolejových úprav vykládkové koleje ALPIQ u teplárny ALPIQ dojde k výměně a posunu jednoho stožáru osvětlení této vykládkové koleje. Nový stožár bude umístěn tak, aby respektoval nové kolejové řešení. Tento nový stožár bude v rámci přeložky napojen novým kabelem do sousedního stávajícího stožáru.

#### C) Přeložka kabelů vedoucích ve staré části energokanálu pod kolejištěm do nové části energokanálu

Ve stávajícím stavu kříží železniční trať v km 9,690 množství silových kabelů ve staré části energokanálu, který je pod kolejí založen mělce. Z důvodu úpravy celého kolejiště budou tyto kabely přeloženy do nové části energokanálu, který je uložen v dostatečné hloubce. Přeložka bude provedena kabely stejného typu, jako jsou kabely stávající a ty budou na obou stranách kolejiště, v místech kde se obě části energokanálu protínají, naspojovány na kabely stávající.

#### D) Přeložka kabelů v kolektoru „Myší díra“

Ve stávajícím stavu kříží kolejiště v km 9,967 kolektor „Myší díra“. Na stropu tohoto kolektoru jsou vedeny dva kabely měření, jeden kabel AYKY 4x16 pro rozvaděč kondenzační jímky a kabel pro osvětlení tohoto kolektoru. V rámci rekonstrukce kolejiště bude snesen strop kolektoru a nahrazen novou krycí deskou. Po dobu výstavy budou tyto kabely přeloženy a sneseny ze stropu a uloženy ve žlabech. Po dokončení rekonstrukce budou opět připevněny ke stropu a bude instalováno i nové osvětlení kolektoru.

*SO 05-11-04 ŽST Zlín střed, přeložky VO a rozvodů AN*

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení a rozvodů autobusového nádraží ve Zlíně.

V rámci stavby dojde ke značným stavebním úpravám autobusového nádraží Zlín. Bude vybudováno nové nástupiště místo stávajících odstavných míst u objektu sousedícího s nadjezdem Gahurova. V tomto prostoru budou demontovány 3ks stožárů osvětlení autobusového nádraží a nahradí je 4ks nových stožárů, které budou zakomponované do nových nástupišť. Dále pak dojde k nezbytným přeložkám rozvodů nn spojených s přestavbou autobusového nádraží.

Hydrotechnické objekty

*SO 01-34-01 Žst Otrokovice, úprava protipovodňové stěny u mostu v km 155,509*

V řešené lokalitě se nachází stávající železniční most přes řeku Dřevnici v km 155,509.

Na tento most navazuje protipovodňová ochranná železobetonová zeď, vybudovaná v rámci akce „Dřevnice km 1,724 - 3,550, zajištění průtočnosti koryta - I. Etapa“ v roce 2004. Samotná protipovodňová ochranná železobetonová zeď je trasována na pravém břehu toku Dřevnice, od železničního mostu přes řeku Dřevnici cca. 350 m proti toku a slouží k protipovodňové ochraně přilehlého území při zvýšených průtocích v korytě řeky.

Výstavba nové opěrné zdi zabezpečí protipovodňovou ochranu okolního území po demolici protipovodňové zdi, kterou je nutné odstranit z důvodu rozšíření existujícího mostního objektu.

Po demolici části protipovodňové ochranné zdi nebude zabezpečena ochrana před zvýšenou hladinou řeky Dřevnice, ani zabezpečen svah, který leží blízko místní komunikace; je navržena monolitická železobetonová konstrukce pro její stabilizační a těsnící funkci.

*SO 04-34-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava toku Slanického potoka pod žel. mostem v km 8,015*

Předmětná stavba se nachází na Slanickém potoku - levostranném přítoku řeky Dřevnice ve Zlíně v místní části Prštné.

Koryto Slanického potoka bude upraveno tak, aby navazovalo na stávající silniční mosty a nový železniční most.

V současné době Slanický potok od výtoku z propustku pod silnicí I/49 (Otrokovice – Zlín) teče asi 8 m v otevřeném korytě, dále následuje propustek pod železniční tratí v délce asi 9,2 m, za propustkem následuje 3,9 m otevřené koryto a propustek pod železniční vlečkou v délce 7 m. Pod železniční vlečkou je tok Slanického potoka veden v otevřeném korytě v délce 17 m a opět následuje propustek pod místní komunikací ulice Jateční.

Koryto Slanického potoka má ve dně proměnnou šířku od 0,80 m do 2,0 m. Svahy koryta mají sklon od 1:1,3 do 1:2,5 jsou neopevněné zatravněné. Podélný sklon dna je 2%.

Z důvodů zdvoukolejnění železniční tratě a zrušení koleje vlečky a také stanovenému povodňovému průtoku Q100 se stávající propustky pod železniční tratí a vlečkou zruší a vybuduje se nový železniční most se světlou šířkou 4,20 m a světlou výškou na vtoku pod most 2,14 m. Vzhledem k nově budovanému mostu je potřeba také upravit koryto vodního toku, aby hydraulicky navazovalo na nový železniční most.

*SO 06-34-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava náhonu***Bude provedena pouze přeložka STOKAN1 – km 10,296-10,626 – DN1500 TZH v délce 333,8 m Stoka N1**

Stávající Náhon je veden v tomto staničení tak, že dochází ke kolizi s rozšířeným kolejovým polem a náhon kříží železniční trať. Stávající náhon je vymístěn mimo kolejiště a je nahrazen přeložkou z trub TZH DN1500 v délce 333,8m. Na trase je celkem 5ks typových prefabrikovaných šachet. Šachty napojené na stávající háhon budou s monolitickým dnem.

Stávající náhon bude demontován v celé délce přeložky tj. rozebráním stávajících šachet a zaplněním cementopopilkovou směsí (KOPOS). Délka cca 325m

**Potrubní vedení***SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů*

V rámci objektu SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 209,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 155,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 01-22-01\_01 (km 0,614)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s komunikací I/55 ulice Napajedelská. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati a komunikace I/55, s tím že železniční trať bude v tomto úseku zahloubena a umístěna do tunelu. Stávající plynovod je v místě křížení uložen v chrániče, v rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. Stávající plynovodní síť není v místě plánované přeložky dle údajů od provozovatele zaokruhaná, jedná se o koncovou část řadu, na kterou je napojen přilehlý průmyslový areál a rodinné domy. Z tohoto důvodu je nutné, po dobu stavby, zajistit provizorní zásobování těchto objektů plynem, a to vybudováním provizorní přeložky STL plynovodu, která bude pro provedení tunelu nahrazena finální přeložkou plynovodu. Po dokončení tunelu bude provedena finální přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6

Ø160/9.1mm. V místě křížení železničního tunelu bude plynovod uložen do ochranné trubky, v místě křížení komunikace III/36746 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 01-22-01\_02 (km 0,937)

Stávající NTL plynovod PE dn63mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic zásobuje nemovitosti parc.č.. 203 a parc.č.185 plynem. V rámci stavby modernizace trati je navrženo vybudování nové obslužné komunikace, která bude tento stávající plynovod křížit a dojde ke snížení krytí stáv. plynovodu. V rámci této stavby je navržena výšková přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm a přeložka NTL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm (k objektu na parc. č. 185).

- Přeložka přípojky NTL plynovodu pro TB Otrokovice - SO 01-22-01\_03 (km 154,980)

Stávající NTL plynovodní přípojku z PE dn63mm pro budovy nádraží Otrokovice bude nutno přeložit, a to z důvodu stavebních úprav nádraží Otrokovice a budování nové výpravní budovy v nové poloze. Navrženo je vybudování přeložky NTL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm, která bude zásobovat plynem technologickou budovu nádraží Otrokovice. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN50, za uzávěrem bude osazena nová NTL plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude navazovat vnitřní areálový rozvod plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm, který bude zásobovat plynem stávající objekt TB Otrokovice.

- Přeložka STL plynovodu - SO 01-22-01\_04 (km 155,560)

Stávající STL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s tokem Dřevnice. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejíště o dvě koleje a tím i rozšíření drážního tělesa, vč. mostu přes řeku Dřevnici. V rámci tohoto návrhu dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 01-22-01\_05 (km 155,760)

Stávající NTL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s ulicí tř. Tomáše Bati. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejíště o dvě koleje a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci tohoto návrhu dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu a také přeložku stávající NTL přípojky ocel DN40 k domu na parc. č.373. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající NTL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení NTL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm, přípojka bude obnovena až po HUP.

*SO 01-27-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací*

#### **SO 01-27-01 část A ŽST Otrokovice, přeložka hlavního kanalizačního sběrače**

Hlavní části:

##### **-Výustní objekt do řeky Dřevnice**

-**Stoka A** – železobeton DN 1600 s čedičem po obvodu trouby (hlavní stoka) – DL.1366,10m

materiál po trase TZP-Q 160/200 CV 360° – délka 1282,7m, pro křížení s vlečkami Barum a Toma (mezi šachtami Š2 a Š3-úsek délka 31,4m) a pro křížení s železniční tratí Přerov Břeclav (mezi šachtami Š16 a Š17-úsek délka 52m) - TZP-Q 160/200 SŽDC CV 360° s certifikátem pro SŽDC- délka 83,4m

-**Stoka A1**- PVC SN 16 DN 200 Dl. 15,3 m - propojovací stoka mezi stávající kanalizací a odlehčovací komorou

- **Osazení koncové šachty** na stávajícím potrubí DN 1000

#### **SO 01-27-01 část B ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

Jsou řešeny 4 dílčí části (B1 – B4):

##### **Část B1-** Křížení vodovodu s tratí Přerov Břeclav - vodovod podchod Otrokovice

Přeložka vodovodu – Řad A1 u podchodu km 155,772 trať Břeclav-Přerov

Stávající vodovod litina DN 125 kříží stávající podchod železniční tratě. Armaturní vodovodní šachta je osazena v těsné blízkosti drážního tělesa.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu

ŘAD-A1 – 160\*14,6mm PE100RC SDR11DL. 77m



**Část B2-** Křížení vodovodu s tratí Přerov Břeclav - vodovod u Dřevnice

Přeložka přípojky vodovodu - měnirna u Dřevnice km 155,4811 trat' Břeclav-Přerov

Stávající vodovodní přípojka PE - DN25 kříží železniční trať.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka přípojky vodovodu

Přípojka PV1 – 50\*4,6 mm PE100RC SDR11DL. 60m

Přípojka PV2 – 50\*4,6 mm PE100RC SDR11DL. 6m

**Část B3-** Křižovatka Otrokovice silnice I/49 – I/55 - vodovod

a) Přeložka vodovodu – ocel DN 500 km 0,64008 trat' Otrokovice -Vizovice

Stávající vodovod ocel DN 500 kříží železniční trať v křižovatce I/49 a I/55. Vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi v hlavní komunikaci v místě budoucího tunelu.

Délka provizorního převedení vodovodu A4P – PE100RC dn 315\*28,6 činí 126m. Částečně je potrubí vedeno po mostní konstrukci řešené v rámci samostatného objektu.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 500.

ŘAD-A4 – LITINA DN 500 DL. 44 m

b) Přeložka vodovodu – ocel DN 200 km 0,62914 trat' Otrokovice -Vizovice

Stávající vodovod ocel DN 200 kříží železniční trať v křižovatce I/49 a I/55. Vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi v hlavní komunikaci v místě budoucího tunelu.

Na stávajícím vodovodu ocel DN 200 budou před zahájením stavby kolejí vybudovány nové šachty, neboť stávající šachty na stávajícím vodovodu se nachází v místě navrhovaných kolejí.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 200.

ŘAD-A3 – LITINA DN 200 DL. 48 m

c) Přeložka vodovodu – ocel DN 300 km 0,61603 trat' Otrokovice -Vizovice

Stávající vodovod ocel DN 300 kříží stávající železniční trať ve volném terénu. Vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi.

Délka provizorního převedení vodovodu A2P – PE100RC dn 225\*20,5 činí 78m. Částečně je potrubí vedeno po mostní konstrukci řešené v rámci samostatného objektu.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 300.

ŘAD-A2 – LITINA DN 300 DL. 141,5m

**Část B4-** Křížení s tratí Otrokovice Vizovice - kanalizace u EONu v Kvítkovicích**Vodovod:**

Přeložka vodovodu souběh – litina DN100 km 0,679-1,244 trat' Otrokovice –Vizovice na projektovaný stav PE100RC 110\*10mm

Stávající vodovod litina DN 100 kříží železniční trať a hlavní komunikaci a je veden v souběhu s tratí. Armaturní vodovodní šachta je vybudována na jedné straně komunikace.

Pod dráhou se vodovod litina DN 100 zruší v délce 26m, včetně šachet. Nový vodovod bude napojen na stávající vodovod DN 300.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 100.

ŘAD-A5 – PE100RC SDR11 110\*10mm DL. 558,3 m

**Kanalizace:**

a) Rekonstrukce kanalizace beton – DN 600 km 1,183 trat' Otrokovice –Vizovice na potrubí DN 1000

Stávající kanalizace DN 600 osazená v ocelové chrániče DN 1400 s vnější betonovou stěnou 200mm a vnější chráničkou 1600mm kříží stávající železniční trať. Stoka je ve vlastnictví města Otrokovice.

V místě stávající kanalizace se osadí nové železobetonové potrubí DN 1000.

b) Nová kanalizace PVC – Stoka B- DN 600 km 0,6640-1183 trat' Otrokovice -Vizovice

Dešťové vody z komunikace jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél hlavní komunikace budou nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 600, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000 v majetku města Otrokovice.

c) Nová kanalizace beton - Stoka B1- DN 800 km 1,183-1,3020 trat' Otrokovice -Vizovice

Dešťové vody z komunikace a dešťové vody z drážního tělesa jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél hlavní komunikace budou nově osazeny obrubníky komunikace a dešťové vpusti. Vody z drážního tělesa budou svedeny přes retenci do kanalizace.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 800, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000 města Otrokovic.

d) Nová kanalizace PVC- Stoka C DN 300 km 1,065-1,183 trať Otrokovice -Vizovice  
Dešťové vody ze stávající komunikace jsou svedeny volně na terén.

Podél trati budou na nové komunikaci nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 300, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000.

e) Nová kanalizace PVC Stoka D - DN 400 1,183-1,330 trať Otrokovice -Vizovice

Dešťové vody z komunikace a dešťové vody z drážního tělesa jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél trati budou na nové místní komunikaci nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 400, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000.

### **SO 01-27-01 část C ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací km 155,430-155,476 Vodovod pro DKV – plnění vozů**

Nový rozvod bude napojen ve stávající armaturní šachtě. Zde se umístí uzávěr a potrubí bude vedeno podél kolejí v zemi kolem objektu DKV a bude ukončen v typovém objektu plnění vozů uzávěrem. Materiál rozvodu je PE100 SDR11 RC v délce 74,5m. Na trase v místě křížení s kolejí bude potrubí uloženo v plastových chráničkách Pe160 na plastová sedla a čela chrániček se opatří gumovými manžetami.

#### **Stoka DKV-S**

V areálu DKV bude od nového typového objektu plnění a odsávání vozů vedena nová kanalizační stoka DKV-S z trub PVC-U SN16 v celkové délce 16m s napojením do stávající revizní šachty DKV-S-1 umístěné na areálové jednotné kanalizaci. Revizní šachta bude nově provedena z novým monolitickým dnem a výměnou betonových prefabrikátů včetně poklopu a úpravy kolem poklopu dlažbou ze žulových kostek do bet. lože.

#### **Demontáže stáv. kanalizací v areálu DKV**

Stávající stoka DN200 vedená v prostoru, kde bylo stávající plnění vozů vodou, bude zrušena v délce 31m zaplněním potrubí cementopílkovou směsí (KOPOS) a rozebráním stávajících šachet po jejich dna. Současně bude odstraněn rozvod vody z trub ocelových a rozebrány stávající mělké šachtičky pro plnění vozů cca 80m.

#### **Stoka D10**

V žst. Otrokovice se provede nová kanalizace označená jako stoka D10. Tato stoka odvede dešťové vody z nového zastřešení čerpací stanice do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š251), které odvádí dešťové vody z odvodnění kolejiště do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D10 je vedena z trub PVC-U SN16 DN 150 v délce 1,36m. Stoka je ukončena šachtou ŠD 10-1, do které je napojena přípojka z trub PVC-U SN16 v délce 8 m vedená od lapače splavenin umístěném na dešťovém svodu.

#### **Stoka D11**

Bude provedeno nové odvodnění nové úpravy komunikace v přednádražním prostoru a odvod vody ze střechy nového objektu, které bude zaústěno do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š249), které odvádí dešťové vody z nových drenáží do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D11 je vedena z trub PVC-U SN12 (v kolejišti SN16) DN 200 v délce 67,16m. Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována v délce 4,6m.

Na trase kanalizace jsou typové revizní plastové šachty.

#### **Stoka D12**

Bude provedeno nové odvodnění nové úpravy komunikace v přednádražním prostoru a odvod vody z odvodňovacího příkopu a odvodňovacích drenáží, které bude zaústěno do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š245), které odvádí dešťové vody z nových drenáží do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D12 je vedena z trub PVC-U SN16 DN 200 v délce 64,6m. Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována. Na trase kanalizace jsou typové revizní šachty z železobetonových prefabrikátů a šachty typové plastové.

### **km 154,911-154,99 Ochrana rozvodu vody a úprava Vodoměrné šachty**

V přednádražním prostoru se bude provádět rozsáhlá rekonstrukce. Řada objektů v žst. Vizovice bude zrušena a kolejiště se rozšíří. Stávající vodovodní řad provedený z trub PE 110 vedený z vodoměrné šachty je veden kolem stávajících drážních budov v dostatečné vzdálenosti a předpokládá se tedy, že zůstane beze změny. Bude zajištěna jeho ochrana v celé délce cca 84m. Stávající přípojky na trase budou v případě demolice objektů odpojeny, šoupátka demontovány a stávající odbočky zaslepeny.

Objekt armaturní šachty s vodoměrem bude upraven a šachta bude zmenšena, protože je v kolizi se stavbou podchodu. Bude provedena nová stěna a stávající konstrukce bude rozebrána. Předpokládá se výměna krycí desky a umístění nového pojízdného poklopu.

Ve vodoměrné šachtě se odpojí stávající rozvody, které se ruší. Demontáž rušených rozvodů se uvažuje pouze na pozemcích, kde se budou provádět nové stavby, případně nové komunikace.

### **Kanalizace v Žst. Otrokovice**

V kolejišti Žst. Otrokovice se provede nová úprava kolejiště a nástupišť, kde se provede i nové zastřešení těchto prostor. Současně bude provedeno nové odkanalizování tohoto prostoru. V místě podchodu pod kolejištěm budou na obou stranách provedeny nové dešťové kanalizace.

#### **Stoka D14**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť na straně oddělující nové nástupiště směrem ke Dřevnici. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN300 v délce 106,65m a DN200 v délce 6,04m. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

Kanalizace je vedena od napojení na šachtu na novém svodném potrubí Š240 v kolejišti a dále jde kolem nového nástupiště a podchodu a je ukončena u nové Výpravní budovy. Odvede dešťové vody ze střech, zastřešení nástupišť a zpevněných ploch a jsou na ni napojeny stoky D14.1 a D14.2. Veškerá dešťová voda je vedena do stávající dešťové kanalizace v kolejišti, která je vedena do řeky Dřevnice.

#### **Stoka D14.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť do stoky D14. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 44,80m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D14.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť do stoky D14. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 42,61m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D15**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť na straně oddělující nové nástupiště směrem ke Kvítkovicím. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN300 v délce 23,3m a DN200 v délce 36,24m po nástupišti a dále směrem do napojení do nové stoky dešťové kanalizace v šachtě ŠD 14-6. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována.

#### **Stoka D16**

Tato stoka odvede dešťové vody z nově upravených zpevněných ploch a dále z dešťových svodů do stávající jednotné kanalizace vedené v přednádražním prostoru. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 46,3m do napojení jádrovým vrtem a osazením odbočné tvarovky na stávajícím kanalizačním řadu. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

### **Demontáž stávajících kanalizací a přípojek**

Veškeré stávající kanalizace a přípojky v kolejišti i přednádražním prostoru budou demontovány rozebráním stávajících revizních šachet a odstraněním poklopů a prefabrikátů po dno šachty. Dna šachet a následně i kanalizační potrubí bude zaplněno cementopopílkovou směsí. Celková délka demontované kanalizace cca 350m.

### **Přípojky kanalizace**

Před zahájením prací se provede kamerový průzkum rušených kanalizací a budou lokalizovány stávající přípojky. Ty spolu s novými přípojkami budou napojeny na nové kanalizační řady přednostně na tvarovky s odbočkou.

### **km 0,568-0,768 Kanalizace v ŽST Otrokovice odvodnění podjezdu**

V tomto staničení je navržen podjezd. Z pohledu odvodnění je rozdělen na tři samostatné části. Jde o část vedenou v tunelu a dva nájezdy a výjezdy, které jsou volně tvořené betonovým žlabem.

Odvodnění je součástí konstrukce podjezdu a bude vyvedeno do třech čerpacích stanic označených jako ČS1, ČS2 a ČS3. Dešťové vody do čerpacích šachet jsou svedeny gravitačním kanalizačním potrubím (svody ČS1, ČS2 a ČS3) od drenážního potrubí, které bude vedeno v celé délce zahroubené železniční trasy.

Ve směru do Kvítkovické křižovatky bude vedena nová kanalizační stoka označena jako ČS. Tato stoka bude ukončena v objektu Retence dešťových vod.

Dešťové vody se budou čerpat z jednotlivých čerpacích stanic do objektu Retence dešťových vod. Retence dešťových vod je složena ze třech potrubí DN800, které jsou vedeny podle zahroubené trati. Na začátku retence bude umístěna šachta se škrtícím prvkem a je zde ukončena stoka ČS vedená do stávající stoky jednotné kanalizace v Kvítkovické křižovatce.

### **Demontáž stávajících kanalizací**

Stávající kanalizace BT DN1000/1500 vedená od šachty ŠČS-0 po podjezd v délce a 30m bude demontována rozebráním stávajících revizních šachet a odstraněním poklopů a prefabrikátů po dno šachty. Dna šachet a následně i kanalizační potrubí bude zaplněno cementopopílkovou směsí.

### **Retence dešťových vod**

Celý objekt retence je vytvořen třemi kanalizačními troubami z trub PE-HD DN800 v celkové délce 514,46m. Na trase je navrženo celkem šest společných monolitických šachet ŠRT 1 až 6. Jde o dva retenční celky spojené jedním společným potrubím DN800.

### **Stoka F**

Tato stoka odvede nahradí stávající jednotnou kanalizaci v restauraci „FORMAN“ p.č.1549/1.

Stávající kanalizace bude zkrácena a její nová niveleta musí respektovat křížení s novou trasou vodovodu DN300. Propojení se stávající kanalizací bude v šachtě ŠF-1.

Stoka je navržena z potrubí PVC-U SN12 DN200 v délce 8,03m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

### **Přípojka kanalizace FORMAN**

Tato stoka je novou kanalizační přípojkou pro restauraci „FORMAN“ p.č.1549/1.

Stávající přípojka bude zrušena a zaplněna cementopopílkovou směsí v délce 10m. Nová přípojka bude napojena na šachtu SČS-1 na stoce ČS.

Stoka je navržena z potrubí PVC-U SN12 DN200 v délce 10,09m.

### *SO 01-21-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky horkovodů*

Jedná se o přeložku části stávajícího horkovodního předizolovaného potrubí vedoucího z potrubního mostu v zemi ke stávající šachtě před kolejištěm v důsledku kolize s navrhovanou kanalizací DN 1,6 m. Dále pak o přeložku části kolektoru a stávající šachty za kolejištěm a napojení horkovodu na stáv. potrubí v důsledku s modernizací trati v železniční stanici Otrokovice, v místě křížení železniční tratě s horkovodem.

V souvislosti s modernizací železniční dráhy je plánována přeložka stávajícího horkovodního potrubí DN 500 a to:

a) Vedeného z potrubního mostu do země a předizolovaným potrubím vede do stáv. betonové šachty před kolejištěm. V důsledku nově navržené kanalizace DN 1600 mm, navržené severo - jižním směrem pod stávajícím kompenzátorem nefunkčního nadzemního vedení páry a zároveň křížuje stávající

horkovodní vedení v zemi. Z tohoto důvodu musí být provedena částečná přeložka horkovodu vedoucího v zemi. Nové potrubí bude vedeno místo nefunkčního parního rozvodu volně po stávajících podpěrách na základových patkách. Na začátku přeložky na potrubním mostě budou osazena nové sekční uzávěry DN 500 – mezipřírubové klapky s ručním ovládním. Za patkou č. 6 potrubí opět klesne do země a napojí se na stávající horkovodní předizolované potrubí.

Celá část stáv. parovodu mezi potrubním mostem a klesnutím do stáv. beton šachty bude demontována.

b) Vedeného stávajícím kolektorem mezi betonovou šachtou před a za kolejištěm. Bude provedeno odbourání stávající šachty za kolejištěm a části kolektoru. Nová šachta za kolejištěm bude v důsledku rozšíření kolejiště posunuta východním směrem. Zároveň bude provedeno cca 13,5 m nového kolektoru, navazujícího na kolektor stávající. Nové ocelové potrubí v nové šachtě a předizolované potrubí vedoucí ze šachty bude v dimenzi DN 500. Bude napojena na stávající potrubí vedoucí k ul. J. Jabůrkové a dále směrem do Malenovic. Zároveň musí být v nové šachtě provedena nová odbočka pro napojení na stávající předizolovaný rozvod do objektu DEPA.

V celé části stáv. kolektoru bude provedena demontáž parovodu.

#### *SO 02-21-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky horkovodů*

Jedná se o přeložku stávajícího horkovodního předizolovaného potrubí v délce 155,9m pro napojení připojených objektů v lokalitě Trávníky Otrokovice u hlavní komunikace, poblíž objektu EOn.

Nově navržený rozvod PI potrubí 2x DN 100 bude od lomu L5 směřovat západním směrem v zemi převážně v zeleném pásu přes lomy L5- L9, kde bude napojeno na stávající rozvody DN 100. Pod komunikací I/49 bude potrubí vedeno v protlaku (2 x chráničky DN 350 pro horkovod, 1 x DN 200 pro komunikační kabely. Před a za protlakem budou osazeny betonové šachty, před severní šachtou budou v nové skružové šachtě SŠ osazeny sekční uzávěry s jedním servisním ventilem. V trase L5 - L6 potrubí klesá, v protlaku stoupá k lomu L8, kde bude provedeno vypouštění přes přímou svislou T-odbočku DN 100/100.

Pro realizaci přeložky horkovodního potrubí je navrženo bezkanálové vedení předizolovaným potrubím s monitorovacím systémem NORDIC, serie izolace S2 Navržen je max. teplotní spád v zimě 125/70°C, PN 16 v zimě. Technologie montáže potrubí a kladejí plány budou řešeny v realizačním projektu stavby. Hloubka uložení potrubí (osa) cca 1300 mm pod terénem. Výkop rýhy pro uložení nového horkovodu bude v šířce 900 mm.

#### *SO 02-22-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky plynovodů*

V rámci objektu SO 02-22-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 69,5m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 32,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 02-22-01\_01 (km 1,404)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic podchází stávající kolejovou trať a krajskou silnici I/59 ul. Zlínská. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø 355mm.

- Ochrana VTL plynovodu Ocel DN400 - SO 02-22-01\_02 (km 1,945)

Stávající VTL plynovod ocel DN400mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic podchází stávající kolejovou trať v ocelové chráničce DN600. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést ochranu stávajícího vedení VTL plynovodu prodloužením stávající chráničky. V rámci této stavby je navržena ochrana stávajícího VTL plynovodu ocel DN400, a to prodloužením stávající ocelové chráničky DN600, navrženo je osazení půlené ocelové chráničky DN600 (ocel Ø610/8.0mm opatřena ochrannou izolační vrstvou dle TPG 920 21) osazenou na stávající VTL plynovod DN400.

- Ochrana STL plynovodu PE dn160 - SO 02-22-01\_03 (km 4,771)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Malenovice u Zlína podchází stávající kolejovou trať v souběhu s krajskou silnicí III/43829 ul. Tečovská, a to ve stávající chráničce opatřené čičačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale

nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající chránička PE dn225mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chrániče musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chrániče, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 02-22-01\_04 (km 5,569)

Stávající STL plynovod ocel DN80mm v k.ú. Malenovice u Zlína podchází stávající kolejovou trať a krajskou silnici I/59 ul. třída 3.května, a to ve stávající ochranné trubce. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště, posun osy kolejí apod.. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, v rámci stavby bude ale nutné provést výměnu stávajícího ocelového potrubí v ochranné trubce za nové PE potrubí plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod vtažen do stávající dvojité ochranné trubky DN300.

*SO 02-27-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací*

### **km 2,486 a 2,487 ochrana kanalizace SKL DN 800 (ŘSD, Obchodní centrum)**

Stávající kanalizace z trub SKL 2x DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v ocelových chráničkách. Nepředpokládá se přímé dotčení prací na železničním tělese. Předpokládá se případná úprava výšky vstupu stávajících revizních šachet na novou úroveň terénu. Dále bude provedena ochrana kanalizací.

### **km 2,729 vodovod (Teplárna Otrokovice) PE 225**

Stávající vodovod PE 225 bude nově přeložen a pod rozšířeným kolejovým polem uložen v nové ocelové chrániče DN300 v délce 18m. Chránička bude provedena protlakem pod provozovanou kolejí. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE. Potrubí vodovodu se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky vodovodu z trub PE100 SDR11 RC 225x20,5 je 22m. Součástí prací je i výměna šoupátka v armaturní šachtě a vyčištění a oprava této šachty.

### **km 3,397 vodovod (Teplárna Otrokovice) PE 225**

Stávající vodovod PE 225 je veden v ocel. chrániče v délce 21,17m pod stávajícím silničním úrovnovým přejezdem železničního tělesa.

Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí. Před zahájením prací budou nalezeny kopanými sondami konce chrániček.

### **km 3,437 dešťová kanalizace stoka D 01 SO 02-15-01 zastávka a technologický objekt Zlín-Malenovice**

Nová stoka dešťové kanalizace SD 01 z trub PVC-U SN16 DN200 v délce 9,2m bude vedena do stávající dešťové kanalizace DN600 vedené podél žel. Trati. Napojení bude jádrovým vrtem a osazením odbočné tvarovky. Přípojka odvede dešťovou vodu z odvodnění kolejiště a dále vodu ze zastřešení objektu a zpevněných ploch. Na stoce jsou typové plastové šachty.

### **km 3,563 přeložka kanalizace DN 600 (ŘSD)**

Stávající kanalizace z trub ocelových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Bude provedena vnitřní sanace této kanalizace bezvýkopovou metodou tj. vložkováním mezi dvěma stávajícími revizními šachtami v délce 18,5m. Součástí této sanace jsou i nové konstrukce stávajících revizních šachet tj. nové prefabrikáty a monolitická dna včetně poklopů a ráků.

### **km 3,883 přeložka vodovodu (SMV) LT DN 150**

Stávající vodovod LT DN 150 je veden v ocel. chrániče v blízkosti stávajícího silničního úrovnového přejezdu. Vzhledem k nové úpravě a umístění další koleje bude nutno tento vodovod přeložit.

Stávající vodovod bude nově přeložen a uložen v nové ocelové chrániče DN300 v délce 13m. Chránička bude provedena protlakem pod provozovanou kolejí. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE 315. Potrubí se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky vodovodu z trub TLT DN150 je 21m. Potrubí v chrániče bude z tvárné hrdlové litiny s jistěným spojením.

Součástí prací je i demontáž stávajícího potrubí cca v rozsahu přeložky tj. jeho zaplnění cementopopílkovou směsí v délce 21m.

#### **km 3,917 ochrana kanalizace DN 1000 (ŘSD)**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1000 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce cca 9,5m v místě, kde bude položena nová kolej.

#### **km 4,271 ochrana kanalizace DN 1200**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1200 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace je uložena ve větší hloubce a nepředpokládá se dotčení této kanalizace pracemi na železničním tělese.

Předpokládá se ochrana kanalizací.

#### **km 5,131 kanalizace DN 1000**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1000 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním s ocelovou výztuží v celkové délce cca 9,5m v místě, kde bude položena nová kolej.

Předpokládá se i ochrana kanalizací.

#### **km 5,134 Přeložka vodovodu (SMV) Pe 90**

Stávající vodovod Pe 90 je veden v chráničce PE110 pod stávajícím silničním úrovnovým přejezdem. Na vodovodu je stávající armaturní šachta. Vzhledem k nové úpravě přejezdu a umístění další koleje bude nutno tento vodovod přeložit do nové trasy včetně opravy stávající armaturní šachty.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající armaturní šachty. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo do nové ocelové chráničky DN300 v délce 12,5m. Ta se provede protlakem v přejezdu. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE. Potrubí se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky z trub PE 100 SDR11 RC 90x8,2 vodovodu je 23,5m. Součástí prací je i demontáž stávajícího potrubí cca v rozsahu přeložky a jeho odstraněním z výkopu, případně zaplněním cementopopílkovou směsí.

#### **km 5,188 ochrana kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 s plastovou vložkou je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce 8m. Opěrná zeď bude upravena tak, aby byl umožněn, přístup této kanalizace v místě nového nástupiště.

#### **km 5,463 Vodovod LT DN250 (UNI HOBBY+TERNO)**

Stávající vodovod je veden v ocel. chráničce pod stávajícím železničním tělesem a silnicí. Vzhledem k nové úpravě bude nutno tento vodovod, u kterého není známa délka a profil stávající chráničky chránit.

Nepředpokládá se přímé dotčení tohoto vodovodu při práci na trati. Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí. Před zahájením prací budou nalezeny kopanými sondami konce chrániček.

#### **km 5,541 Vodovod PE 315 (SMV)**

Stávající vodovod PE 315 je veden v ocel. chráničce DN500 pod stávajícím železničním a silničním tělesem.

Nepředpokládá se přímé dotčení tohoto vodovodu při práci na trati. Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí.

#### **km 5,642 ochrana kanalizace DN 2000/1700**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 2000/1700 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce 8,5m.

Předpokládá se ochrana kanalizace.

Jedná se o přípojku tepla pro areál bývalých mrazíren). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu bývalých mrazíren – provoz celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry a kondenzátu bude v tepelném kanále přerušeno, část potrubí vedená pod kolejistěm k areálu býv. mrazíren bude demontována. Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude provedený nový provizorní nadzemní potrubní most (dod. stavební části). Tento nový potrubní most bude vedený mimo průjezdný profil železnice (stávající i po modernizaci). Na nový provizorní potrubní most bude uloženo provizorní potrubí páry a kondenzátu a bude propojeno na stávající potrubí v tepelném kanále. Místa napojení provizorního potrubí na stávající potrubí v tepelném kanále jsou patrná z výkresové části dokumentace. Pro dočasně překládaná potrubí uložená na novém nadzemním potrubním mostě bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 240°C).

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 20 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vypsádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 8,020 (TECNIMETAL)

Jedná se o přípojku tepla pro areál bývalých mlékáren (v současnosti Tecnimetal). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu Tecnimetal – provoz celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry a kondenzátu bude v tepelném kanále přerušeno, část potrubí vedený pod kolejistěm k areálu Tecnimetal bude demontován. Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude provedený nový provizorní nadzemní potrubní most (dod. stavební části). Tento nový potrubní most bude vedený mimo průjezdný profil železnice (stávající i po modernizaci). Na nový provizorní potrubní most bude uloženo provizorní potrubí páry a kondenzátu a bude propojeno na stávající potrubí v tepelném kanále. Místa napojení provizorního potrubí na stávající potrubí v tepelném kanále jsou patrná z výkresové části dokumentace. Pro dočasně překládaná potrubí uložená na novém nadzemním potrubním mostě bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 240°C).

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 20 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vypsádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 8,312 (PENAM)



Jedná se přípojku tepla pro areál bývalých pekáren (v současnosti Penam). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno částečně v tepelném kanále, částečně po stávajícím nadzemním ocelovém potrubním mostě. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu PENAM, provoz je v tuto dobu sezónní, avšak může se kdykoliv změnit na celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Bude provedeno v rámci přeložky hlavního tepelného kanálu v KM 8,400 – 8,900.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 19 m přerušen a zdemontován.
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím bude pod kolejiemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vypsádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámu podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 8,542 (NWT)

Jedná se přípojku tepla pro areál autoservisu. Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno částečně v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu autoservisu, provoz je v tuto dobu sezónní, avšak může se kdykoliv změnit na celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Bude provedeno v rámci přeložky hlavního tepelného kanálu v KM 8,400 – 8,900.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 19 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejiemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vypsádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámu podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘELOŽKA TEPELNÉHO KANÁLU V KM 8,400 - 8,900

Danou lokalitou prochází hlavní parní větev, zásobující celou obytnou, terciální a průmyslovou, západní část města Zlína. Potrubí jsou vedena v trase ve stávajícím zeleném pásu souběžně se stávající železniční tratí Otrokovice – Zlín a komunikací I/49.

Parní větev DN 300 má tlak 12 bar mírně přehřátá až sytá, podle vzdálenosti od zdroje. Kondenzátní větev DN 150 je provozována jako přečerpávací z jednotlivých uzlových přečerpávacích stanic. Do tohoto potrubí jsou zapojena tlaková odvodnění parní sítě. Provoz je celoroční s výjimkou letní provozní odstávky.

Hlavní potrubí jsou uložena v průchozím kanále 1500/1800 mm na typových podporách. Kompenzace dilatací obou potrubí, jak parního tak i kondenzátního, je řešena tvarovými U kompenzátory se záhybovými koleny o min  $R = 3D$  v kompenzačních komorách.

#### **Provizorní opatření**

Vzhledem k technické náročnosti stavebních prací od profilu 7/8 až po profil 21 /22 je nutno předpokládat, že provozování parovodu „západ“ nebude možné jen pomocí místních provizorií v kombinaci s krátkodobými výlukami. Napojení odběratelů tepla např. pekárny vyžadují nepřetržitou dodávku páry. Bude možné dohodnout jen několika hodinové výluky a to jen v jimi stanoveném čase.

Z toho důvodu bude nutné souběžně s rekonstruovanou tratí, podél severní hranice stavby, vybudovat provizorní převážně podzemní parní a kondenzátní potrubí, z něhož budou po dobu výstavby napojení odběratelé připojeni v tomto pásmu. Kolmá křížení s komunikacemi a rekonstruovanou tratí ČD bude provedena provizorními trubními protlakky. Současně na konci provizoria bude napojen stávající parovod zásobující všechny odběratele až obchodní centra a areál bývalého VÚPS. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá, že rekonstrukce budou probíhat ve špičkovém zimním období bude přenosová schopnost provizoria snížena.

Celková délka u parního potrubí bude DN 250 dl. 502 m a kondenzátní výtlačné potrubí DN 150 dl. 495m

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a.) Nový podchod, plným profilem přetíná stávající parovod. Průchod společnou stavební konstrukcí není možný.
- b.) Na obou stranách podchodu budou ve stávajícím parovodním kanále vybudovány komory do nichž budou zaústěny ocelové chráničky z ocelových silnostěnných trub, vedené nad stropem podchodu, v konstrukci podkladu vozovky. Pro páru DN 800, pro kondenzát DN 600 a rezervní pro případné kabely a drobná vedení.
- c.) Ve stávajícím kanále bude oboustranně v délce asi 3,5m zvýšen strop nad úroveň horní hrany parní chráničky.
- d.) Nastoupání potrubí bude provedeno pod uhlím do 30°, tak aby změna směru zejména u parního potrubí, bylo možno považovat za vzpěr.
- e.) Na západní straně křížení bude ponechán prostor mimo kanál, aby případnou výměnu potrubí bylo možno provést z vykopané rýhy.
- f.) Vzhledem k tomu, že toto křížení je prakticky v nejnižším místě parovodu, bude nutné v obou přilehlých komorách vybudovat jímky pro osazení čerpadel pro přečerpání vod a vypouštění potrubí. Výtlačné potrubí bude zaústěno do nejbližší kanalizační šachty. Vzhledem k tomu že se jedná o havarijný a nebo najížděcí stav, tak vychlazovací jímka nebude uvažována.
- g.) Obě komory budou přístupné vstupem po žebříku.
- h.) Ve východní komoře bude před křížením s podchodem bude na parním potrubí osazen kalník s odvodněním. Odvodnění bude zapojeno do výtlačného potrubí kondenzátu. Současně bude osazeno havarijní vypouštění větve do jímky v podlaze pouze v případě poruchy při uzavřeném přívodu páry.
- i.) Parní potrubí bude provedeno z ocelových trub černých, tř 11,  $D = 324 \times 7,5$ . Ohyby budou voleny záhybové  $R = 3D$ . Izolace bude segmenty z minerální plsti s povrchovou úpravou pozink. plechem
- j.) Kondenzátní potrubí bude provedeno z ocelových trub nerezových tř 17,  $D = 219 \times 6$ . Ohyby v kompenzacích budou voleny hladké  $R = 3D$ . Izolace potrubí bude segmenty z minerální plsti, pro povrchovou teplotu 100°C, s povrchovou úpravou pozink. plechem.
- k.) Podpůrné konstrukce potrubí budou voleny dle ON. Stojiny budou z profilového materiálu kotveny na rámovou stavební konstrukci.
- l.) Kondenzátní potrubí bude vybaveno pouze vypouštěním do přečerpací jímky v podlaze komory.
- m.) Vyvýšená část výtlačného kondenzátního bude vybavena staženým odvzdušňovacím potrubím pro odvzdušnění po dlouhodobé odstávce.
- n.) U rekonstruovaných úseků bude signalizace překročení vnitřní teploty v kanále (havárie)

#### **PŘELOŽKA V PROSTORU VLEČKY SVIT**

V současné době je objekt OC Albert zásobován parou z areálového rozvodu ALPIQ v rámci Svitů. Přípojka současně zásobuje obj. (8656). Ve své části mezi obj. (8656) a (3921) přetíná nově budované vlečky a sjízdné rameno silničního nadjezdu.

Profil kanálu je částečně průchozí a částečně průlezný o výšce asi 1250 mm, navíc ve střední části má zúžený profil v němž je „U“ kompenzace. Ve zbývajících částech kanálu jsou použity osově vlnovkové kompenzátory s omezenou životností. Toto rameno tepelného kanálu bude nutno rekonstruovat v celém rozsahu na průchozí profil o výšce 1800 mm ve výškové poloze vyhovující zatížení vozovkou a vlečkou. Vzhledem k tomu, že kompenzace by opět byla situována v exponovaném úseku, bude při novém řešení nahrazena tvarovými kompenzátory tvaru „P“ a „U“ na obou koncích úseku.

Z provozního hlediska je nutno v průběhu rekonstrukčních prací zachovat zásobení parou objekt OC Albert.

#### **Provizorní opatření**

Při zahájení rekonstrukčních prací bude parovod od jižní hranice odstaven. Pro zachování zásobení OC Albert bude parní přípojka těsně za odbočkou k (8656) zaslepena.

Pro zásobení objektu OC Albert bude vybudována nová provizorní parní přípojka DN 125 a kondenzátní přípojka DN 65 z lomového bodu za protlaký provizoria západní větve (Podhoří, Penam, VÚGTP, a OC). Provizorní potrubí bude instalováno jako podzemní.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a.) Vyřazený úsek parovodu, mezi obj (8656) a (3921), který bude s ohledem na rekonstrukce křížení s tratí ČD a vozovkami rekonstruován bude proveden v průchozím profilu 1600/1800 mm.
- b.) Kompenzace dilatací bude navržena tvarovými kompenzátory tvaru „L“ a „Z“, přičemž kompenzátor tvaru „Z“ bude umístěn v lomovém bodě pro napojení obj. (8656). Z tohoto důvodu bude nutné výsledné napojení obj. posunout ve stávajícím kanále asi 4m východním směrem.
- c.) V tomto úseku je předpokládáno, že v rekonstruovaném úseku tepelného kanálu bude budou vyměněny všechny doprovodné podpěrné konstrukce.
- d.) Parní potrubí DN 125 dl. 90m a kondenzát DN 65 dl.90m
- e.) Vstupy do rekonstruovaného kanálu budou řešeny v místech, kde nebudou kolidovat s novým řešením komunikací a vleček.
- f.) V rámci řešení vleček bude nutno zvážit, zda nebude možno zkrátit konce vleček podél obj. (3921) posunutím koncových zarážedel.

#### *SO 04-22-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů*

V rámci objektu SO 04-22-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 120,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 215,5m
- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_01 (km 7,247)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Louky nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s komunikací ulice U Dřevnice, stávající plynovod je v místě křížení uložen v chrániče s čičačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště, posun osy kolejí apod.. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, v rámci stavby bude ale nutné provést výměnu stávajícího ocelového potrubí v ochranné trubce za nové PE potrubí plynovodu. Dále je v rámci stavby navržena úprava trasy místní komunikace ulice U Dráhy, včetně přesunu silničního napojení na ulici U Dřevnice, tato úprava komunikace se dotkne stávajícího STL plynovodu ocel DN80mm, ocel DN200 a přípojek plynovodu, které bude nutné přeložit až za plánovanou hranici komunikačních úprav. V rámci této stavby je navržena jednak přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod vtažen do stávající dvojité chráničky vnitřního průměru DN300mm. V rámci navržené přeložky plynovodu bude dále nutné přeložit dotčený stávající STL plynovod, který je veden v ulici U Dráhy a je napojený na překládaný plynovod DN200. Navržena je přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné rovněž přepojit 3ks dotčených stávajících STL plynovodních přípojek. Navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm pro objekt parc.č. 198, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø225mm. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm pro objekt parc.č. 192, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø90mm. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm pro objekt parc.č. 601, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_02 (km 8,170)

Stávající STL plynovod ocel DN100mm v k.ú. Prštné podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø110/6.3mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_03 (km 8,682)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Prštné podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude

nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí a komunikací I/49 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø355mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 04-22-01\_04 (km 8,680)

Stávající NTL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Prštne podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí a komunikací I/49 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 04-22-01\_05 (km 8,750)

Stávající NTL plynovod PE dn225mm v k.ú. Prštne vede v ulici L. Váchy ve stávajícím chodníku. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky a stávající chodník bude dotčen opěrným pilířem. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm s uložením do chodníku mimo plánovanou polohu pilíře.

*SO 04-27-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací*

#### **km 5,6- 6,1 přeložka vodovodu TLT 200 (UNI HOBBY+TERNO)**

Stávající vodovod (litina DN200), který se dostane do kolize z novým kolejovým řešením je nutno přeložit do nové trasy vedené v souběhu s tratí a odvodněním kolejiště v celkové délce 822,5m.

Stávající vodovod bude demontován a odstraněn z výkopu v celém rozsahu přeložky v délce cca 815m.

#### **km 6,687 ochrana kanalizace v propustku v km 6,687**

Stávající dešťová kanalizace z trub železobetonových BT 1600/1900 je vedena do stávajícího železničního propustku. Oprava propustku je součástí stavebního objektu propustku. V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizní šachty ŠD17-0 s případnou výměnou prefabrikátů, poklopu a rámu, vyčištění šachty a úpravou výstupu z šachty na novou niveletu poklopu.

#### **km 6,916 ochrana kanalizace DN400 v km 6,916**

Stávající kanalizace z trub KTR DN400. Tato kanalizace je uložena ve větší hloubce a nepředpokládá se dotčení této kanalizace pracemi na železničním tělese.

V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizních šachet a případnou výměnu prefabrikátů, poklopu a rámu a vyčištění šachty.

#### **km 6,9-7,05 dešťová kanalizace**

Nová komunikace, která je prodloužením stávající komunikace U Dráhy bude odvodněna novou dešťovou stokou D17 s výtokovým objektem umístěným do stávajícího odvodňovacího příkopu za rekonstruovaným propustkem v km 6,9.

#### **Stoka D17**

Tato stoka odvede dešťové vody z nové úpravy komunikace ulice U Dráhy v km 6,9 až km7,05. Dešťová voda je vedena do výtokového objektu, který je umístěn ve stávajícím odvodňovacím příkopu.

#### **km 7,258 ochrana kanalizace DN 800**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v blízkosti silničního přejezdu. Tato kanalizace je nově řešena jako propustek a je součástí stavebního objektu propustku. V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizní šachty ŠD17-0 s případnou výměnou prefabrikátů, poklopu a rámu, vyčištění šachty a úpravou výstupu z šachty na novou niveletu poklopu.

#### **km 7,278 ochrana kanalizace DN 400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v silničním přejezdu. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 12m.

#### **km 7,281 Přeložka vodovodu TLT DN 100,150,200,PE160**

Stávající vodovod LT 100-200 je veden v chrániče pod stávajícím silničním úroňovým přejezdem. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta. Bude provedeno rozšíření kolejiště, což si vyžádá přeložení vodovodů

Bude provedena kompletní přeložka vodovodů v prostoru železničního přejezdu a současně se osadí dvě nová armaturní šachta označená jako AŠV2-1.

Stávající potrubí bude demontováno a odstraněno z výkopu v délce cca 360m.

#### **km 7,984 ochrana kanalizace DN 300**

Stávající kanalizace z trub BT DN 300 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 13,5m. Součástí tohoto objektu je i ochrana stávající kanalizace v průběhu prací, opravy poškození a vyčištění potrubí výšková úprava stávající revizní šachty.

#### **km 8,016 přeložka přípojky pro železniční stavitelství**

Přeložka přípojky pro ZS nahrazuje stávající trasu přípojky, která je vedena v místě kde dochází k rozšíření stávajícího propustku, ve kterém je vedeno koryto potoka.

Nová trasa je vedena v místě přechodu pro pěší a dále v nové komunikaci až ke stávající vodoměrné šachtě, kde se do této šachty potrubí napojí. Celková délka potrubí z trub PE 90x8,2 SDR11 RC je 57,5m.

#### **km 8,162 ochrana a sanace kanalizace DN 700 /1050**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 700/1050 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 23m. Součástí tohoto objektu je i ochrana stávající kanalizace v průběhu prací, opravy poškození a vyčištění potrubí.

#### **km 8,305 Výměna chráničky vodovodu TLT DN100**

Stávající vodovod LT 100 (přípojka ROVENIKA) je veden v chrániče pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je jedna armaturní šachta.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající šachty. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo do nové chráničky OC DN300 provedené protlakem v délce 18,5m.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno odstraněním z výkopu a chráničky a chránička bude zaplněna cementopopilkovou směsí (KOPOS).

#### **km 8,443 Výměna chráničky a vodovodu TLT DN80**

Stávající vodovod (přípojka OPEN OFFICE) PVC90 je veden v chrániče pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je stávající armaturní šachta.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající šachty. Potrubí z trub z PVC 90 bude uloženo do nové chráničky provedené protlakem OC 300 v délce 17m.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno odstraněním z výkopu a chráničky a chránička bude zaplněna cementopopilkovou směsí (KOPOS)

#### **Přeložky vodovodů křižovatka ul. Tomáše Bati a L. Váchy**

Stávající vodovody LT 500, LT300 a LT 200, které jsou vedeny podél třídy T. Bati bude nutno přeložit v souvislosti s rozšířením komunikace a vybudováním nového podchodu v křižovatce T. Bati - Přímá a konstrukcí nového přemostění třídy T. Bati ve směru před Dřevnici.

Přeložky jsou označeny jako vodovodní řady V3, V5 a V5.2.

#### **Vodovodní řad V3**

Nový řad o z trub z tvárné litiny DN500 se napojí na stávající řad z trub ocelových v místě, kde je situována čerpací stanice MOL.

Trasa tohoto vodovodního řadu je potom vedena v souběhu s řadem V4.1 a V4 podél třídy T Bati. Trasa prochází stávající armaturní šachtou AŠ V5-2, ve které je propojení na řad V4.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 260m.

#### **Vodovodní řad V5**

Nový řad z trub z tvárné litiny TLT DN300 se napojí na stávající řad v ulici T. Bati Dále je veden místě přes novou armaturní šachtu AŠV5-1 kolmo přes třídu T. Bati v místě, kde je na ni napojen řad V5.1. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo pod třídou T. Bati do nové chráničky z trub ocelových DN500 v délce 28,5m. Chránička je napojena na armaturní šachtu AŠV5-1, kde bude napojen řad V5.2.

Trasa tohoto vodovodního řadu je vedena v souběhu s řadem V3 podél třídy. Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 275m.

#### **Vodovodní řad V 5.1 (přípojka pro NWT)**

Stávající vodovod LT100 je veden pod stávajícím železničním tělesem. Ten bude nutno přeložit v celkové délce 47,53m do nové trasy označené jako V5.1.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena z nové armaturní šachty AŠV5-1 na řadu V5.

Potrubí z trub TLT 100 bude uloženo na sedla do chráničky. Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu 12m a odstraněno z výkopu.

#### **Vodovodní řad V5.2**

Je napojen na řad V5 v ulici T. Bati před odbočením do chráničky přes komunikaci. Řad je navržen z trub PE100 SDR11 RC 50x4,6 a je veden jako náhrada stávajícího řadu, který je ukončen napojením poslední přípojky.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 26m.

#### **Vodovodní řady Dřevnice**

V rámci stavby nové mimoúrovňové komunikace budou v místě nové komunikace vedené přes řeku Dřevnici provedeny přeložky a ochrany stávajících vodovodů.

Vodovodní řady jsou označené jako řady V4, V4.1, V4.2 a 4.2.1.

#### **Vodovodní řad V 4**

Vodovod DN 600-500 bude přeložen do nové trasy vedené od napojení na stávající vodovod DN600 v ulici L. Váchy. Vodovod z TLT DN 600 je dále veden mimo novou konstrukci mostu k třídě T. Bati. Zde projde novou armaturní šachtou AŠV4-1, kde bude napojen řad V4.1 s uzávěry a dále projde do stávající rekonstruované armaturní šachty AŠV5-2, kde je napojen řad V4.2 a je tady i propojení s řadem V3. Dále je vodovod veden stávajícím technickým kanálem do rekonstruované revizní šachty AŠV5-3.

Dále řad V4 pokračuje přechodem přes komunikace ulice T. Bati a železniční těleso. Pod tělesem železnice bude veden vodovod v potrubí DN 900 v délce 15,5m.

Potrubí z trub TLT 500 s jistěným spojem bude uloženo na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Pro vtažení potrubí bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí v chráničce bude trub z tvárné litiny v chráničce s jistěným spojem

Vodovod je dále veden v ulici Přímá, kde jde v souběhu se zatrubněným potokem v potrubí profilu 2600/2400 kolem Hypermarketu Albert a dále podél řeky Dřevnice až k napojení na stávající vodovod v místě přechodu přes Dřevnici.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu cca 70m a 315m a odstraněno z výkopu.

#### **Vodovod řad V4.1**

Je napojen na řad V4 v ulici T. Bati v nové armaturní šachtě AŠ V4-1. Řad je navržen z trub z tvárné litiny TLT DN300 a je veden jako náhrada stávajícího řadu, který je ukončen napojením na stávající řad v místě čerpací stanice MOL.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

#### **Vodovod řad 4.2**

V rámci stavby nové nájezdové rampy na most přes Dřevnici v místě kolem hypermarketu Albert bude nutno provést přeložku a demontáž stávajícího vodovodu LT DN200. Vodovod z tvárné litiny DN200 bude napojen na řad V4 v ulici T. Bati a bude dále veden pod železniční trať .

Vodovod je dále veden kolem objektu Hypermarketu, kde půjde souběhu s kanalizací DN 1200 kanálem. Potrubí je vedeno pod železničním tělesem (vlečková kolej).

Na řad je napojena přípojka pro objekt Hypermarketu z trub DN150.

Na konci trasy je napojen další řad a to V4.2.1 v nové vodoměrné šachtě VŠ-V4.2 která nahrazuje stávající šachtu na stávajícím řadu, která bude demontována demontáží potrubí a vybouráním železobetonového stropu šachty.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu cca 150m a odstraněno z výkopu.

#### **Přípojka vody pro ALBERT**

Stávající přípojka k objektu Hypermarketu Albert bude demontována odstraněním z výkopu včetně vodoměrné šachty. Nová přípojka v délce 4,53m bude provedena z trub litinových TLT DN150 a bude vedena do nové vodoměrné šachty, ve které se umístí vodoměr a další armatury.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

#### **Vodovod řad 4.2.1**

Vodovod řad V4.2.1 bude napojen na přeložený řad V4.2 v nové vodoměrné šachtě VŠ-V4.2 a vodovod bude veden do nové úpravy komunikace Malotova. Vodovod je veden kolem nové komunikace a podél nové vlečkové koleje. Pod železničním tělesem bude vodovod veden chrániče potrubí PE 315 v délce 12,5m. Potrubí z trub LT 150 s jištěným spojem bude uloženo na sedla do chrániček. Potrubí v chrániče bude trub z tvárné litiny v chrániče s jištěným spojem.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici Malotova, kde bude napojeno na stávající řad před objektem armaturní šachty.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 130m.

#### **Vodovod řad V4.3**

Je napojen na řad V4 v lomovém bodě LB20. Vodovod z trub TLT DN200 je vedena kolem Albertu v nově upravené komunikaci ulice Malotova mezi Albertem a Dřevnicí. Řad V3 přejde komunikaci a je ukončen napojením na stávající vodovod vedená pod korytem Dřevnice. Celková délka je 50,84m.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

#### **Úpravy vodovodů na komunikaci Hlavníčkovo nábřeží-Malotova**

V místě výměny vlečkové koleje u Hlavníčkovu nábřeží bude na stávajícím vodovodu PE50 potrubí uloženo v chrániče z trub PE160 v délce 9m. Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

V místě dalšího křížení vlečkové koleje bude přeloženo stávající potrubí OC DN150.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

V místě výměny vlečkové koleje je vedle vodovodu DN150 souběžně veden i vodovod PE50. Ten bude pod vlečkou uložen v chrániče z trub PE160 v délce 8m.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

#### **Přípojky**

Veškeré přípojky k překládaným vodovodům budou nově napojeny na odbočky napojené buď navrtávacími pasy nebo na odbočky z řadu. Dále bude provedeno osazení uzávěru se zemní soupravou a poklopem.

Přípojky budou propojeny na stávající trasy a v případě jejich špatného stavu budou vyměněny po objekty nebo vodoměrné šachty, případně kompletně vyměněny.

#### **Kanalizace křižovatka ul. Tomáše Bati a L. Váchy, Přímá**

V rámci nového řešení komunikace na tř. T. Bati a napojení mostovky nového mostu na ulici L. Váchy bude nutno přeložit některé kanalizační stoky a zároveň budou pro odvodnění nových komunikací navrženy nové stoky.

V prostoru před podchodem v křižovatce ulic T. Bati a Přímá budou nově navrženy stoky D2, a J1.

#### **Stoka D2**

Stoka D2 je napojena na stoku zatrubněného potoka 2600/2400 v šachtě označené jako ŠD2-1. Kanalizace je vedena v souběhu se stokou J1 pod železničním tělesem v protlaku z trub DN800 v délce 20m. Volný prostor bude zaplněn cementopopílkovou směsí. Kanalizace dešťová je dále vedena podél nového podchodu a dále směrem k Otrokovicím jde podél nadjezdu na novou mostovku.

Kanalizace dále pokračuje do šachty ŠD2-11, kde je ukončena na konci nové úpravy komunikace v ulici T. Bati. Na stoku jsou napojeny veškeré přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka D2 z trub korugovaných PP SN 12 je vedena v profilu DN400 v délce 232,06m a v délce DN300 87,92m.

#### **Stoka D2.1**

Je napojena na stoku D2 v šachtě ŠD2-6 a je vedena v nájezdu na mostovku, který odvodňuje. Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným dnem a šachty plastové.

Stoka D2.1 z trub korugovaných PP SN12 je vedena v profilu DN250 v délce 31,27m.

### **Stoka D2.2**

Je napojena na stoku D2 v šachtě ŠD2-6 a je vedena vedle nájezdu na mostovku, kde odvodňuje komunikaci. Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným dnem a šachty plastové.

Stoka D2.2 z trub korugovaných PP SN12 je vedena v profilu DN300 v délce 39,5m a DN250 v délce 32,99m.

### **Stoka J1**

Stoka J1 je napojena na stoku DN500 v šachtě označené jako ŠJ1-1. Kanalizace je vedena v souběhu se stokou D2 pod železničním tělesem v protlaku z trub DN800 v délce 20m. Volný prostor bude zaplněn cementopopílkovou směsí. Kanalizace jednotná je dále vedena podél nového podchodu a dále směrem k Otrokovicím jde podél nadjezdu na novou mostovku.

Kanalizace dále pokračuje do šachty ŠJ1-10, kde je ukončena napojením na stávající stoku. Na stoku jsou napojeny přípojky splaškové a jednotné kanalizace od stávajících objektů. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

### **Přeložky kanalizací v křižovatce nadjezdu z ulice T. Bati a ulice L. Váchy.**

V komunikaci třídy T. Bati budou přeložena stávající kanalizace označené jako stoky J2 a D4

### **Stoka J2**

Přeložka stávající stoky jednotné kanalizace mezi třídou T. Bati a ulicí L.Váchy je vyvolaná konstrukcí mostní konstrukce. Ze šachty označené jako ŠJ2-1 umístěné na stoce DN1200 před objektem Hypermarketu Albert jde nové kanalizační potrubí DN1200 pod železniční vlečkovou tratí. Navrženo je obetonování kanalizace s výztuží v místě křížení v délce 10m.

Kanalizace je dále vedena pod novu žel tratí a komunikací komunikací T. Bati.

Kanalizace je dále vedena napojena k ulici L. Váchy.

Napojení na stávající stoku DN 1000/1500 je v komunikaci J. Váchy v objektu stávající šachta označené jako ŠJ2-9.

### **Stoka J2.1**

Na stoku J2 šachtu ŠJ2-5 bude napojena nová trasa stávající jednotné kanalizace. V šachtě ŠJ2.1-1 je napojena přípojky jednotné kanalizace DN300 z objektu čerpací stanice MOL.

### **Stoka D4**

Přeložka stávající stoky dešťové DN900 mezi ulicí L. Váchy a stávající stokou se zatrubněným potokem je vyvolaná umístěním nové mostní konstrukce. Ze šachty označené jako ŠD4-1 umístěné na stoce DN2200/2050 jde nové kanalizační potrubí DN900 z trub PE-HD SN12 do napojení na stávající stoku do šachty označené jako ŠD4-2.

### **Kanalizace mezi Dřevnicí a třídou T. Bati**

V této části jsou navrženy stoky J3, stoka D1, D1.1, D1.2, D1.3, D17, ORL1, Š1 a to jako přeložky stávajících kanalizací a i jako nové stoky.

### **Stoka J3**

Stávající stoka jednotné kanalizace DN 1300 je vedená do odlehčovací komory LZ29 bude přeložena, protože v místě jejího vedení podél bermy Dřevnice je v kolizi s konstrukcí nového nadjezdu na mostovku za Hypermarketem Albert.

Současně je nutné i přemístění odlehčovací komory LZ 29, která je v současné pozici také v kolizi s mostem. Navíc niveleta stávající kanalizace vyžaduje delší přeložku tak, aby byla přeložená stoka v potřebném spádu.

Kanalizace je vedena od napojení na stávající stoku v šachtě ŠJ3-1 před novou odlehčovací komorou LZ 29. Odlehčovací komora je navržena, stejného provedení jako stávající. Monolitická konstrukce s jednou



boční přelivnou hranou s přepadem ukončeným výtokem, do řeky Dřevnice. Úprava břehu bude kamenná dlažba do betonového lože v souladu se současným provedením.

Kanalizace je dále vedena pod novým nadjezdem a v šachtě ŠJ3-3 bude napojena stávající stoka DN1200, která je také směrově posunuta a je na ní nová šachta.

Kanalizace jde potom podle břehu Dřevnice a stoka je ukončena napojením na stávající kanalizaci v šachtě označené jako ŠJ3-4.

### **Stoka J3.1**

Tato stoka je vedena ze šachty ŠJ3-3 a jde kolem Albertu do napojení na stávající stoku DN1200 v nové revizní šachtě ŠJ3-1.

### **Stoka D1**

Nová dešťová stoka D1 odvede dešťové vody z nově upravených ploch komunikací a nové mostovky do Dřevnice. Kanalizace je vedena od výtokového objektu pod násypem nového mostu a dále jde pod mostovkou ve směru do nové třídy T. Bati. Na trase jsou napojeny stoky D1.1, D1.2, D1.3 a D1.4. Stoka D1 je vedena pod novou vlečkovou kolejí a současně i pod novou rozšířenou tratí.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí.

### **Stoka D1.1**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-3. Jde v novém parkovišti a dále do nové úpravy komunikace ulice Malotova.

### **Stoka D1.2**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-4. Jde kolem nové komunikace u parkoviště a je vedena do ORL je do ní napojena stoka ORL1.

### **Stoka ORL1**

Je vedena z odlučovače ropných látek a jde dále do parkoviště a potom až k objektu Hypermarketu Albert, kde odvede další vody z parkovacích ploch.

### **Stoka D1-13**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-5. Jde v nové zpevněné ploše a odvede dešťové vody z této nové zpevněné plochy do stoky D1.

### **Stoka D1-14**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-6. Jde v nové zpevněné ploše a odvede dešťové vody z této nové zpevněné plochy do stoky D1.

### **Stoka D1.3**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-9. Jde v nové komunikaci třídy T. Bati ve směru na Vizovice a odvede veškeré dešťové vody z nové komunikační úpravy ulice T. Bati.

### **Stoka D1.4**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-9. Jde v nové komunikaci třídy T. Bati ve směru na Otrokovice a odvede veškeré dešťové vody z nové komunikační úpravy ulice T. Bati.

### **Stoka S1**

Tato stoka je přeložkou stávající kanalizace BT DN300 v ulici Malotova. Je nutná z důvodů rekonstrukce stávajících tepelných kanálů.

Na stávající kanalizaci budou osazeny dvě revizní šachty s monolitickým dnem. Přeložka je vedena pod stávající vlečkovou kolejí a bude pod ní obetonována v délce 9m.

### **Ochrany stávající kanalizace v ulici Malotova**

V rámci úpravy vlečkové koleje bude provedeno obetonování stávajících kanalizací v ulici Malotova.

**km 9,022 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

### **km 9,134 ochrana kanalizace DN 400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude nově chráněna obetonováním s ocelovou výztuží v délce cca 21,5m.

*SO 05-21-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky teplovodů*

#### **PŘECHOD V KM 9,191 (92B)**

Jedná se přechod mezi budovami 92 a 93 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající kondenzátní potrubí DN 65 s max. provozní teplotou do 60°C je v současné době vedeno v tepelném kanále (betonové poloroury).

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí kondenzátu bude před budovou 92 (mezi budovami 91 a 92 v areálu bývalé společnosti Baťa SVIT) přerušeno a konec vedený pod budovu 92 bude dočasně zaslepen.

Kondenzát bude po dobu výstavby tepelného kanálu pro definitivní přeložku kondenzátu dočasně vypouštěno do dostávající jímky před budovou 92. Odtud bude kondenzát přečerpáván do stávající kanalizační jímky.

Po realizaci definitivního přepojení bude potrubí kondenzátu před budovou 92 zpětně propojeno a zprovozněno.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 25 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejiemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **PŘECHOD V KM 9,311 (83B)**

Jedná se přechod mezi budovami 83 a 84 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí kondenzátu, páry 0,3 MPa a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budovy 83, potrubí vody slouží pro zokruhování rozvodů vody v areálu.

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry, kondenzátu a vody bude v hlavním tepelném kanále vedeného před jižní fasádou budovy 84 přerušeno, část potrubí vedený pod kolejištěm k budově 83 bude demontován a konce pod budovou 83 dočasně zaslepeny.

V budově 83 budou instalovány elektrické zásobníkové ohřívače o součtovém objemu 800 l a součtovém elektrickém příkonu 12 kW. Zásobníkové ohřívače budou zapojeny do stávajícího okruhu ohřevu TV ve VST v budově 83 dle výkresové dokumentace.

Po realizaci definitivního přepojení bude potrubí kondenzátu pod a před budovou 83 zpětně propojeno na nové rozvody a zprovozněno.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 18 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejiemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.

- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 9,590 (PŘEJEZD 64B)

Jedná se přechod mezi budovami 65 a 84 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí tlakového kondenzátu, spádového kondenzátu, 2x páry 1,2 MPa (léto + zima), páry 0,3 MPa, 2x potrubí vzduchu (0,6 MPa + 0,9 MPa) a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Jedná se o hlavní zásobovací trasy pro západní polovinu areálu i města a jejich provoz musí zůstat po celou dobu realizace stavebních prací zachován.

#### **Provizorní opatření**

Všechna stávající potrubí (kromě potrubí pára 1,2 MPa – léto) budou uložena do nových ocelových chrániček a uložena na dno stávajícího tepelného kanálu. Stávající tepelný kanál bude zaslepen. Mezery mezi chráničkami budou vyplněny ochranou betonovou směsí. Pro uložení kabelových a optických vedení bude uložena 1 rezervní chránička.

Pro izolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 180°C, 240°C). Pro neizolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito standardních ocelových trubek.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí v chráničkách kromě spádového kondenzátu odpojena od rozvodu, potrubí páry a spádového kondenzátu v chráničkách ponecháno (budou sloužit pro havarijní propojení), ostatní potrubí budou dle požadavku provozovatele (ALPIQ) v chráničkách ponechána nebo budou demontována. Vývody ponechaných potrubí na výstupu z chrániček budou zaslepeny, aby se zabránilo vnikání nečistot do potrubí.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 31 m přerušen a částečně zdemontován po výšce (po nejvyšší úroveň nejvyšší chráničky).
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 25m bude pod kolejiemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/2200 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 9,803 (PŘEJEZD 46B)

Jedná se přechod mezi areálem teplárny Zlín a budovou 46 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí tlakového kondenzátu, 2x páry 0,3 MPa (léto + zima), páry 1,2 MPa, potrubí vzduchu 0,6 MPa a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Jedná se o hlavní zásobovací trasy pro jižní část areálu i města a jejich provoz musí zůstat po celou dobu realizace stavebních prací zachován.

#### **Provizorní opatření**

Všechna stávající potrubí (kromě potrubí pára 0,3 MPa – léto) budou uložena do nových ocelových chrániček a uložena na dno stávajícího tepelného kanálu. Stávající tepelný kanál bude zaslepen. Mezery mezi chráničkami budou vyplněny ochranou betonovou směsí. Pro uložení kabelových a optických vedení bude uložena 1 rezervní chránička.

Pro izolovaná potrubí uložená v nových ocelových chráničkách bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 180°C, 240°C). Pro neizolovaná potrubí uložená v nových ocelových chráničkách bude použito standardních ocelových trubek.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí v chráničkách odpojena od rozvodu, potrubí páry a spádového kondenzátu v chráničkách ponecháno (budou sloužit pro havarijní propojení), ostatní potrubí budou dle požadavku provozovatele (ALPIQ) v chráničkách ponechána nebo budou demontována. Vývody ponechaných potrubí na výstupu z chrániček budou zaslepeny, aby se zabránilo vnikání nečistot do potrubí.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 35 m přerušen a částečně zdemontován po výšce (po nejvyšší úroveň nejvyšší chráničky).
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude pod kolejiemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### *SO 05-22-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů*

V rámci objektu SO 05-22-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 111,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 289,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 16,0m
- Přeložka NTL plynovodu - SO 05-22-01\_01 (km 10,383)

Stávající NTL plynovod ocel DN500mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať (ŽST Zlín Střed). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navržena přeložka stávajícího podzemního vodního náhonu k elektrárně. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. Dle požadavku technika innogy (GasNet) bude přeložka plynovodu provedena z profilu PE dn315mm. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 05-22-01\_02 (km 10,404)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať (ŽST Zlín Střed). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navržena přeložka stávajícího podzemního vodního náhonu k elektrárně. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka přípojky STL plynovodu ŽST Zlín-střed - SO 05-22-01\_03 (km 10,200)

Stávající STL plynovodní přípojka z PE dn50mm v k.ú. Zlín pro výpravní budovu nádraží Zlín Střed bude nutno přeložit, a to z důvodu stavebních úprav nádraží Zlín Střed a budování nové výpravní budovy v nové poloze. Navrženo je vybudování přeložky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN40, za uzávěrem bude osazena nová STL plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem a regulátorem plynu. Dále bude navazovat vnitřní rozvod plynovodu ve výpravní budově (není součástí této stavby). Přeložka bude napojena na překládaný STL plynovod DN300 v rámci přeložky SO 05-22-01\_02.

- Přeložka plynovodu ALPIQ - SO 05-22-01\_04 (km 9,265)

Stávající areálový plynovod DN150mm ve správě spol. ALPIQ v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať vedený na nadzemních konzolách po stěně podjezdu pod tratí. V rámci stavby modernizace trati je v

tomto úseku navržena rekonstrukce tohoto podjezdu a úprava stávajícího drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu, který zásobuje objekt firmy HAMAG parc.č. 2550/1. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Ochrana plynovodu DN300 ALPIQ - SO 05-22-01\_05 (km 9,460)

Stávající areálový plynovod DN300mm ve správě spol. ALPIQ v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať. Dle poskytnutých podkladů od správce není patrné jestli je plynovod uložen do chráničky. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

*SO 05-27-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací*

#### **km 9,311 Výměna vodovodu OC DN100 za PE110**

Stávající vodovod z trub ocelových DN100 je veden ve stávající chráničce pod železniční tratí. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta.

Potrubí z trub z PE 110 bude uloženo do stávající chráničky na plastová sedla v délce 18m. Stávající uzávěr bude vyměněn. Potrubí z trub ocelových DN100 bude demontováno v celém rozsahu přeložky.

#### **km 9,4695 ochrana kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

#### **km 9,471 Ochrana vodovodu v chráničce**

Stávající vodovod ocel PE 110 je veden v chráničce pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta.

#### **km 9,542 přeložka kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace je vedena v souběhu s kanalizací 600/900 v blízkosti stávajícího silničního úrovněového přejezdu. Tuto kanalizaci je třeba přeložit do nové trasy, protože nové kolejové řešení neumožňuje ponechat kanalizaci v kolejišti.

Ze stávající kanalizace bude vedeno potrubí KTR DN 500. Kanalizace je vedena v demontovaném kolejovém úseku a je ukončena v nové revizní šachtě budované na kanalizaci 600/900.

Stávající kanalizace bude zrušena odstraněním poklopů a prefabrikátů stávající revizní šachty a zaplněním stávající kanalizace cementopopílkovou směsí v délce 70m.

#### **km 9,572 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v místě silničního úrovněového přejezdu.

#### **km 9,789 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

#### **km 9,810 Přeložka vodovodu LT DN300**

Stávající vodovod z trub ocelových DN300 je veden v trase, která je v kolizi z rozšířeným kolejištěm. Stávající ocelový vodovod bude demontován a odstraněn v délce 120m a bude přeložen do nové trasy vedené v souběhu s trasou kabelovodu.

Potrubí bude z trub z tvárné litiny TLT DN300 v celkové délce 125m napojené na stávající ocelové potrubí DN300.

#### **km 9,968 ochrana kanalizace DN 300, vodovodů a rozvodů stlačeného vzduchu**

Stávající kanalizace z trub DN 300 je vedena ve stávajícím podchodu.

#### **km 10,138 Kanalizace v žst Zlín**

v žst Zlín budou v rámci změn kolejiště a výstavby nové Výpravní budovy a rekonstrukce přednádražního prostoru zrušeny některé kanalizace, vybudovány nové a některé budou chráněny v průběhu prací na trati. Jedná se o kanalizace označené jako stoky J4, J4.1, J4.6, D4,D4.1,D4.2,D4.3,D4.4 D4.5,D5, D5.1, D5.1A, D5.2

Kanalizace DN1000 vedená v km 10,138 přes kolejiště bude obetonována v délce 32m. Na konci kolejiště bude umístěna nová revizní šachta ŠJ4-4. Na tuto kanalizaci se napojí nové dešťové stoky D4.1,D4.2,D4.3,D4.4.

#### **Stoka J4**

Jde o přeložku stávající jednotné kanalizace DN 1000 a DN600/900 v kolejišti a přednádraží. Kanalizace bude vedena kolmo přes kolejiště po napojení na stávající kanalizaci a dále bude vedena v nové trase po napojení na stávající kanalizaci ve stávající soutokové šachtě. Na kanalizaci jsou napojeny další stoky a přípojky včetně přípojky splaškové kanalizace z nové Výpravní budovy.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové i splaškové kanalizace stávající i nové. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka J4 z trub TZH DN1000 je vedena v profilu v délce 10,45m a DN 600/900 v délce 25,57m.

#### **Stoka J4.1**

Tato stoka odvede dešťové a splaškové vody z rušených kanalizací z přednádražního prostoru do stoky J4. Stoka je vedena potrubím TZH DN300 v délce 7,50m v komunikaci. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a šachty. Šachta ŠJ4.1-1 má monolitické dno.

#### **Stoka D4.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 30,02m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové šachty plastové.

#### **Stoka D4.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 41,44m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.3**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 41,5m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.3.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 20m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky D4.3. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.4**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 42,33m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Celkové množství dešťové vody z odvodňovaných nástupišť je 5,39l/s. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.5**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 45,93m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka D5**

Tato nová stoka dešťové kanalizace odvede dešťové vody z nástupišť, střechy nového zastřešení Výpravní budovy a částečně i přednádražního prostoru a i z odvodnění kolejiště do řeky Dřevnice. Kanalizace jde od výtokového objektu v souběhu s kanalizací 2500/1450. Přes kolejištěm bude vedena

v protlaku trubky DN800 v délce 23 m a 11m položené ve výkopu. Potrubí bude uloženo na sedla a volný prostor bude vyplněn cementopopílkovou směsí (KOPOS).

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace stávající i nové. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka D5 z trub korugovaných PP SN12 DN600 je v délce 26,73m, DN400 Dl.16,12m a DN 500 v délce 275,34m.

#### **Stoka D5.1**

Tato stoka odvede výhradně dešťové vody z odvodnění kolejiště a dále za zastřešení podchodu a objektu SO 05-15-04. Stoka je vedena potrubím PP SN12 DN300 v délce 2,4m a PVC –U SN16 DN200 v délce 110,68m.

Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka EPZ-S1**

Tato stoka odvede výhradně splaškové vody z objektu SO 05-15-04. Stoka je vedena potrubím PVC–U SN16 DN150 v délce 61,80m.

Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D5.1A**

Tato stoka odvede výhradně dešťové vody ze zastřešení a zpevněných ploch autobusového nádraží, které byly vedeny do rušeného odlučovače ropných látek. Stoka je ukončena před novým odlučovačem ropných látek. Dále pokračuje stoka ORL2. Stoka je vedena potrubím korugovaným PP SN12 DN400 v délce 22,29m.

#### **Stoka D5.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN250 v délce 18,35m a DN200 v Dl.66,17m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky dešťové kanalizace D5. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka D5.2.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 48,3m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky dešťové kanalizace D5.2. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka ORL2**

Je vedena z odlučovače ropných látek a jde dále do parkoviště a potom až k napojení na stávající šachtu dešťové kanalizace, kde jsou napojeny veškeré dešťové vody, které byly vedeny z prostoru autobusového nádraží do rušeného odlučovače ropných látek.

Stoka ORL2 je navržena z trub PVC-U SN12 DN 400 v délce 18,48m.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí.

Revizní šachty jsou z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným a monolitickým dnem.

#### **km 10,306 ochrana kanalizace DN 2500/1400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 2500/1400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed.

#### **km 10,349 ochrana a sanace kanalizace DN 200**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 200 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed.

#### **km 10,413 přeložka kanalizace DN 600**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed. Tato kanalizace bude přeložena potrubím z trub DTZH DN600 v délce 24m a bude chráněna obetonováním. Součástí této přeložky sanace je i provedení dvou nových revizních šachet a zaplnění stávající kanalizace cementopopílkovou směsí v délce 26m.

#### **km 10,711 Ochrana kanalizace obetonováním DN 500 BT (Zlín)**

Stávající kanalizace z trub betonových DN 500 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

### **Vodovodní řad V6**

Nový vodovodní řad bude veden z prostoru stávajícího autobusového nádraží . Jde o potrubí z tvárné litiny TLT DN100, které bude vedeno od napojení na stávající vodovodní řad přes novu komunikaci směrem k budoucímu objektu Výpravní budovy Zlín. Řad je ukončen koncovým podzemním hydrantem. Celková délka trasy je 58m. Před koncovým hydrantem je napojena přípojka vody pro nové odběry v kolejišti.

### **Přípojka a rozvod vody k objektu SO 05-15-04**

Na konci vodovodního řadu TLT DN100 je napojena přípojka vodovodu k obj. SO 05-15-04 PE 32 v délce 2m. Tato přípojka je ukončena v typové vodoměrné šachtě, kde bude umístěna vodoměrná řada s armaturami a fakturační vodoměr. Za vodoměrnou šachtou je veden rozvod vody z trub PE50 SDR11 RC 50x4,6 v délce 126m. Pod kolejištěm je voda uložena v chrániče PE160 v délce 11,5m a 22m. Chránička délky 11,5m bude položena v otevřeném výkopu a chránička délky 22m bude protlačena pod kolejištěm, potrubí bude potom vtaženo do chráničky. Další chránička z trub PE160 v délce 8m bude uložena v otevřeném výkopu u objektu SO 05-15-04. Potrubí v chráničkách bude uloženo na plastová a sedla čela se opatří gumovými manžetami.

*SO 06-22-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Príluky, ochrany a přeložky plynovodů*

### **Provedeny budou přeložky:**

**Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_01 (km 10,674)**

**Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_02 (km 10,818)**

**Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_03 (km 10,892)**

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_01 (km 10,674)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v místě přejezdu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_02 (km 10,818)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín je veden v souběhu se stávající kolejovou tratí a zároveň v souběhu se stávajícím podzemním vodním náhonem pro elektrárnu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího plynového vedení, které by zůstalo uloženo pod tělesem dráhy. Z tohoto důvodu bude nutné provést přeložku plynovodu, která bude muset být z prostorových důvodů vymístěna až za stávající náhon, nově bude plynovod uložen jednak do komunikace (ul. Benešovo nábřeží) a dále bude veden v souběhu s novou hranou drážního tělesa ve vzdálenosti cca 3,0m od paty násypu. Touto stavbou bude také dotčena stávající STL přípojka pro objekt na parc. č. 8291, která kříží trať a bude nutné ji rovněž přeložit. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místech křížení přeložky plynovodu se stávajícím podzemním náhonem bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm, přípojka bude obnovena až po HUP. V místě křížení přeložky plynovodní přípojky s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø63mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_03 (km 10,892)

Stávající STL plynovod ocel DN80mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V místech křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm. Přeložka bude napojena na přeložku plynovodu z PE dn315 SO 06-22-01\_02. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit 2ks dotčených stávajících STL plynovodních přípojek. Navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm pro objekt parc. č. 388 a 389/1, přípojka bude přepojena na stávající potrubí. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm pro objekt parc. č. 6354, přípojka bude přepojena na stávající potrubí.



## Tunel

### *SO 01-29-01 ŽST Otrokovice, zárubní zeď v km 0,217 – 0,568*

Zárubní zdi v délce 351m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejně železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,5m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlím. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažicí konstrukcí. Pažicí konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Pro provizorní převedení kabelového a trubního vedení přes stavební jámu bude zřízena ocelová lávka, která po vybudování tunelu bude odstraněna.

### *SO 01-29-02 ŽST Otrokovice, železniční tunel v km 0,568 – 0,768*

Železniční tunel pro dvě koleje délky 200m umožní mimoúrovňové křížení železniční tratě s komunikací II. třídy, která navazuje v bezprostřední blízkosti na komunikaci I. třídy. Mimoúrovňové křížení zajistí plynulost silniční dopravy a především bezpečný provoz dráhy. Tunel se bude nacházet v obvodu železniční stanice Otrokovice a v přímé, proto bude použit STTP 3,0. Tunel bude tvořit železobetonová rámová konstrukce, která bude provedena v těsně stavební jámě. Před průsaky podzemní vody do stavební jámy budou stěny těsně pažicí konstrukcí a dno bude těsně pilíři, které se budou vzájemně překrývat. Pažicí konstrukce stěn bude vytvořena piloty a pilíři. Pilíře budou vytvořeny pomocí tryskové technologie. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Železniční trať bude elektrifikována 25kV/50Hz.

Tunel bude vybaven nouzovým osvětlením, rozhlasem, kamerovým systémem. Obetonované kabelové vedení s šachtami povede po stranách tunelu a vytvoří pochozí plochu. Podél kabelového vedení bude uložena perforovaná trubka se šachtami.

Pro zajištění autobusové a trolejbusové dopravy bude přes stavební jámu vloženo mostní provizorium.

### *SO 01-29-03 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 0,768 - 1,285*

Zárubní zdi v délce 517m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejně železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu, z důvodu zřízení nové komunikace a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,0m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlím. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažicí konstrukcí. Pažicí konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou.

## Pozemní komunikace

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

V rámci stavby je navrženo zahloubení trati pod stávající kvítkovickou křižovatkou v Otrokovicích. Realizace zahloubení trati vyvolají řadu přeložek inženýrských sítí a v rámci ZOV vznikne potřeba

dočasného záboru přilehlého jízdního pruhu po celé délce navrženého zahloubení. Z tohoto důvodu je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky v šířce jednoho jízdního pruhu a ve zbytku již pouze souvislá údržba krytu. Celá kvítkovická křižovatka bude uvedena do původního stavu z hlediska uspořádání a řazení jízdních pruhů jen s úpravou severozápadního a severovýchodního nároží křižovatky. Tato úprava je vyvolána odstranění úrovněového křížení trati č.331 Otrokovice – Vizovice.

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

Na východním rameni křižovatky (silnice I/49) jsou řadící pruhy šířky 3,25 m a řazení jízdních pruhů zůstává ve stejné podobě, jako jsou ve stávajícím stavu. Je zde upraven směrový ostrůvek pro zabezpečení bezpečnosti chodců a cyklistů. Silnice I/49 pak dále pokračuje směrem na Zlín v šířkovém uspořádání 3,50 m v obou směrech. Nově bude pak po levé straně navržena místo otevřeného příkopu zpevněná krajnice s obrubníkem a betonovou předlažbou. Z důvodu blízkosti tunelu a zahloubení trati, je zde umístěno svodidlo. Po pravé straně bude pak výškově upravena stávající zpevněná krajnice s obrubou a stávající uliční vpusti. Vodící proužek s funkcí odvodňovacího proužku je po pravé straně ve směru staničení navržen šířky 0,50 m a po levé straně pak z důvodu nízkých sklonů podélného profilu šířky 0,75 m tak, aby vodící proužek po levé straně byl v příčném sklonu 2,50-6,00% . Výsledný sklon komunikace je minimálně 0,50%.

Sjezdy a napojení po celém úseku budou směrově a výškově napojeny. Na konci úseku bude zrekonstruována zastávka MHD v jízdním pruhu směrem na Otrokovice a bude zachována ve stejném délkovém, šířkovém a prostorovém uspořádání a to šířky 3,50 m a nástupní hrana délky 37,00 m a výšky 200 mm z bezbariérového obrubníku. Zastávkový záliv je posunut blíže ke Zlínu, aby byl zajištěn požadavek výjezdu ze zálivu, tak aby mohl trolejbus zajet i do průběžného jízdního pruhu.

Na severním rameni (silnice I/55) jsou jízdní pruhy navrženy šířky 3,00 m a po obou stranách komunikace je navržen jízdní pruh pro cyklisty v šířce 1,50 m s tím, že další návaznost bude řešit samostatně město Otrokovice. Dle požadavku města Otrokovice je křižovatka nachystána pro budoucí smíšený provoz chodců a cyklistů.

Na jižním rameni (silnice I/55) jsou jízdní pruhy navrženy v šířce 3,50 m. Je zde upraven směrový ostrůvek pro zabezpečení bezpečnosti chodců a cyklistů.

*SO 01-18-01 část B ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích v km, silnice III/36746*

Šířky jízdních pruhů na západním rameni (silnice III/36746) jsou navrženy v šířce 3,50 m, odbočovací pruh směrem do Otrokovic je v šířce 3,25 m. Řazení v křižovatce zůstává ve stejné podobě. Je zde upraven dělicí ostrůvek s výhledem pro budoucí převádění cyklistické dopravy, ostrůvek je šířky 2,50 m.

*SO 01-18-01 část C ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích v km, místní komunikace IV. třídy*

Podél západního ramene křižovatky je zachována dělená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 5,00 m. V místě křižovatky jsou na větvích upraveny komunikace pro pěší. Na severním rameni od přechodu pro chodce směrem do Otrokovic je navržena dělená sdružená stezka pro chodce a cyklisty. Stezka je ukončena v místě sjezdu, kde jsou cyklisty vyvedeni do jízdního pruhu pro cyklisty v šířce 1,50 m. Na konci úseku směrem na Zlín je zrekonstruována zastávka MHD. Komunikace pro pěší navazují na přechod přes železniční přejezd.

*SO 01-18-01 část D ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích v km, manipulační plocha*

Z komunikace I/55 je upraven sjezd do Pizzerie U Formanů. V areálu pizzerie je upravena manipulační plocha.

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

Ve stávajícím stavu existuje místní komunikace, která obsluhuje nemovitosti severně od koleje mezi Otrokovicemi a Zlínem. Stavbou dojde ke zdvoukolejnění úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem a nahrazení žel. přejezdu v km 1,286 přechodem. Nahrazením žel. přejezdu přechodem znemožní motorovým vozidlům obsluhu přilehlých nemovitostí. Zdvoukolejněním bude původní vozovka zdemolována a nahrazena novou komunikací.

Zájmové území řešení spadá do jižní oblasti města Otrokovice a zasahuje do příměstské části Trávníky. Na začátku navržené trasy je nutné upravit křižovatku ul. Luční a ul. SNP. Úprava křižovatky spočívá v tom, že dojde k vybudování zvýšeného prahu v prostoru celé křižovatky. Nově navržená zpevněná komunikace začíná mezi domy č. p. 1173 a 1172 v místě křižovatky ul. Luční a ul. SNP a pokračuje v kolmém směru na novou dvoukolejnou trať poté odbočí doleva a je vedena v souběhu se železniční tratí Otrokovice-Zlín-Vizovice k železničnímu přejezdu v km 1,286. Tento přejezd bude zrušen a nahrazen přechodem pro chodce.

Dále je nutné vybudování komunikace k technologickému objektu tunely (SO 01-15-08) Tato komunikace začíná přibližně v km 0,696 železniční trati a končí napojením na hlavní osu (větev A-B v žel. km 0,941) Na konci hlavní trasy A-B je navrženo obratiště. Komunikace je vedena podél nově navržené protihlukové stěny v souběhu se železniční tratí směrem na Zlín. Vzhledem ke zrušení železničního přejezdu v km 1,286 železniční trati pokračuje dále podél nově navrženého železničního tunelu. V celém úseku je trasa směřována tak, aby prošla v minimální vzdálenosti od zárubních zdí nového žel. tunelu.

Na začátku trasy v místě napojení na ul. SNP je vedena komunikace jako dvou pruhová š. pruhu 2x6,5m po cca 60 m dojde ke zúžení ke změně ze dvoukruhové na jednopruhovou š. 3,5 m, kde jsou po trase vytvořeny dvě výhybny. Rozšíření vozovky na 6,5 m. V místě kde se vozovka přimkne k zárubním zdem žel. tunelu bude již šířky 3,5m. Celková délka nové vozovky hlavní trasa cca 680 m, délka vedlejší trasy k technologické budově je 245 m.

Řešení se vyznačuje snahou po minimálním zásahu do okolní zástavby. V podstatné míře je využito území nad stávajícími komunikacemi a předpokládají se jen s minimální demolice objektů.

Dešťová voda z povrchu komunikací bude odváděna do nezpevněných vsakovacích případně odpařovacích příkopů na odvrácené straně od zárubních zdí tunelu.

#### *SO 01-18-03 ŽST Otrokovice, zpevněné plochy u budovy EPZ*

Nová zpevněná plocha bude zabezpečovat napojení pro nové budovy EPZ a příjezd cisterny k tankovacímu zařízení. Podél koleje bude zpevněná plocha mít šířku 3,0 m, v místě napojení na komunikaci bude mít šířku 6,0 m. Zpevněná plocha bude držet směrové a výškové vedení krajní koleje. Při budově EPZ je navrženo podélné parkování pro 3 osobní vozidla. Zpevněná plocha je vyspádována 2,0% od koleje.

#### *SO 01-18-04 ŽST Otrokovice, chodníky u přechodu v km 0,214*

Stávající chodník šířky cca 2m, vedoucí od nadjezdu na ul.Objízdne k ul.Nádražní a žst.Otrokovice přes žel. přechod v km 0,214 bude stavbou z velké části dotčen a je nutné jej zřídit znovu v návaznosti na přesunutý železniční přechod. Navržen je v šířce 1,5m v úseku od žst. po železniční přechod a od přechodu ve stávající šířce 2,0m a s krytem z betonové zámkové dlažby. V úseku, kde je veden v těsném souběhu s tratí je po pravé straně chodníku navrženo ocelové zábradlí v.1,1m se svislou výplní.

#### *SO 01-18-06 ŽST Otrokovice, úprava chodníku s cyklostezkou pod mostem v km 155,509*

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího chodníku s cyklostezkou vyvolaná rozšířením železničního mostu přes řeku Dřevnici v Otrokovicích. Stávající most bude rozšířen o dvě koleje směrem proti proudu řeky, tj. o cca 10m. Chodník s cyklostezkou je v polohové kolizi s rozšířenou opěrou mostu a ve výškové kolizi s novou nosnou konstrukcí mostu.

Chodník s cyklostezkou bude pod novou částí mostu prodloužen v přímé a následně veden v protisměrných obloucích o poloměru 30m s mezipřímou. Pro vyrovnání výškového rozdílu mezi cyklostezkou pod mostem a stávající komunikací na levém břehu je navržen podélný sklon 9,75%. Návrhové prvky cyklostezky jsou v souladu s TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Podjezdná výška pod mostní konstrukcí je min. 2,90m, stejná jako stávající.

Šířka cyklostezky je navržena v celé délce rekonstrukce 3,0m – stávající a s krytem z cementového betonu. Podél cyklostezky nad řekou bude zřízeno ocelové zábradlí výšky 1,3m se svislou výplní a to včetně výměny stávajícího v místě mimo zásah stavbou. Jelikož se při směrové úpravě cyklostezka dostává nad šikmou část koryta, bude stejně jako v současnosti podél cyklostezky zřízena betonová opěrná zídka, svah koryta pod zídkou bude zpevněn kamennou dlažbou do betonu, s navázáním do stávajícího odláždění.

*SO 01-18-07 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch u budovy SZZ*

V rámci objektu budou zrekonstruovány a opraveny veškeré chodníky a zpevněné plochy mezi kolejíštěm a stávajícími budovami (SZZ, restaurace, VB) a mezi nimi. Chodníky jsou navrženy s minimální šířkou 1,50m, s výjimkou místa u vchodu do restaurace, kde bude v krátkém úseku zúžen na 1,20m. Od prostoru kolejíště budou zpevněné plochy v celé délce odděleny novým ocelovým zábradlím v.1,1m se svislou výplní. Místa, kde bude možný vjezd vozidel z ulice Nádražní, budou provedena se zesílenou konstrukcí vozovky.

*SO 01-18-08 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch v přednádraží*

Obsahem tohoto stavebního objektu je úprava stávajících ploch v přednádražním prostoru (ul. Nádražní) v návaznosti na rekonstrukci nástupišť a výstavbu nové výpravní budovy železniční stanice Otrokovice. Zahnuje jednak úpravu části ulice Nádražní podél nové výpravní budovy a rekonstruovaného podchodu dotčenou realizací přípojek inženýrských sítí, jednak úpravu ploch podél vnějšího nástupiště (u koleje č. 9) v místě demolovaných drážních objektů, ploch a zařízení.

Stávající pojezdové plochy ul. Nádražní před výpravní budovou budou po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu s využitím stávajícího materiálu dlážděného krytu (drobné kamenné dlažební kostky, betonová pravoúhlá dlažba) s doplněním chybějícího materiálu shodného typu a barvy. Budou provedeny nové bezbariérové prvky.

Stávající chodník podél ul. Nádražní (od parkoviště mezi ul. Nádražní a Jožky Jabůrkové po asanované objekty železničních skladišť) bude ponechán (bude pouze doplněn obrubník v místech asanovaných drážních budov) – chodník slouží pro přístup k podélným parkovacím stáním podél ulice Nádražní. Bude pouze zrušen snížený vjezd na rušené parkoviště ČD a chodník bude prodloužen až k hranici křižovatky s odbočnou komunikací k pěšimu nákladisti. Část plochy po asanovaných drážních budovách (mimo chodník) bude výškově upravena, opatřena vrstvou ornice a zatravněna. Pro zkrácení přístupu na vnější nástupiště u koleje č. 9 jsou navrženy dva spojovací chodníky šířky 3,00 m k terénním schodům na nástupiště.

*SO 01-18-10 ŽST Otrokovice, manipulační plocha u kanalizační jímky*

V rámci stavebního objektu je navrženo zřízení manipulační plochy u kanalizační jímky, která bude při povodňových stavech používána k přečerpávání do řeky. Pro zajištění příjezdu k čerpací jímce nové kanalizace bude vybudována nová příjezdná účelová komunikace, která kříží koleje vleček BARUM a TOMA, napojena na bude místní komunikaci ul.Kučovaniny a ukončena bude v místě čerpací jímky úvratňovým obratištěm. Areál bude ze strany od příjezdu včetně křížení s vlečkovými kolejemi oplocen. Vjezdová brána bude umístěna ve vzdálenosti 12m od nebezpečného pásma. Vlastní křížení v uzavřené dopravní ploše bude provedeno celopryžovými přejezdovými konstrukcemi se závěrnými zídkami v rámci samostatného objektu SO 01-17-05. V rámci objektu bude provedeno i prodloužení zatrubnění železničních příkopů podél vleček.

V lokalitě je investorem Continental Barum s.r.o. připravována stavba parkovacích ploch, která by měla drážní stavbě předcházet a je s ní v souladu. Část příjezdné komunikace od napojení na MK ul.Kučovaniny po navržené oplocení bude zřízena v šířce 5,5m s asfaltovým krytem v předstihu soukromým investorem a bude společná pro oba záměry. Od vjezdové brány po obratiště bude komunikace zřízena v šířce 5,0m.

*SO 01-18-11 ŽST Otrokovice, úprava příjezdu k čerpací jímce tunelu*

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího příjezdu k soukromým nemovitostem. Stávající příjezd bude narušen výstavbou přilehlého železničního tunelu a je nutné jej obnovit. Po dokončení výstavby bude plocha sloužit i jako příjezd a manipulační plocha u čerpací jímky odvodnění tunelu. Sjezd ze silnice I/55 bude ve stávající pozici a bude rekonstruován v rámci stavebního objektu SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících. Poměry na sjezdu se výrazně zlepší odstraněním přilehlého úrovnového železničního přejezdu.

Minimální volná šířka komunikace je 3,50m a je navržena s krytem z asfaltového betonu. Za čerpací jímkou je v místě, kde to prostorové poměry dovolí, navrženo obratiště, pro vozidla délky do 10m. Pod komunikací bude umístěna čerpací šachta a výtlačné potrubí odvodnění tunelu.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo podélným sklonem vozovky max.8,5%, min.0,5%, s vyústěním do plochy nacházející se v místě odtěžené části původního tělesa dráhy. Tyto plochy sloužící jako odpařovací – vsakovací budou zatravněny.

*SO 02-18-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 3,895*

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 2m.

Navržený chodník v poloze stávajícího chodníku navazující na žel. přechod je šířky 2m, délka úpravy je 8 m. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

*SO 02-18-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, komunikace u přejezdu v km 4,789*

Komunikace navazuje na komunikaci III. třídy na přejezdu a pokračující úprava je v délce 4,5m na pravé straně přejezdu a 2,4m na levé straně. Vozovka šířky 11,5m bude lemovaná obrubníky, souběžný chodník bude mít šířku 2m.

*SO 02-18-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 5,133*

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 4m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 4m, délka úpravy je 5,5m v poloze stávajícího chodníku. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

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

Stávající komunikace (ul. U Dráhy) bude z důvodu nedostatečné vzdálenosti od nově navržené koleje přeložena. Jedná se o jednopruhovou obousměrně poježděnou místní komunikaci s šířkou vozovky 3,0m s nezpevněnými krajnicemi š. 0,5m. V rámci projektu bude stávající zábradlí demolováno a nahrazeno protihlukovou stěnou. Levá strana vozovky (ve směru staničení koleje) bude přizpůsobena stávajícím vjezdům k nemovitostem. Dále zde dojde ke směrovým přeložkám stávajícího oplocení včetně úprav vjezdových bran.

Směrově je komunikace vedena v souběhu s přílehlou kolejí. Trasa se skládá z jednoho směrového oblouku s poloměrem 40m s krajními přechodnicemi o délkách 5 a 10m. Výškově je komunikace navržena celkem s 5 oblouky o poloměrech 350, 450 a 1000m. Minimální podélný sklon je 0,4%, maximální pak 5,7%. Příčný sklon vozovky je navržen s hodnotou 3,0%.

Komunikace bude odvodněna vlastním podélným a příčným spádem vozovky do okolního terénu. Pláň vozovky bude odvodněna prostřednictvím trativodu, který bude napojen do kanalizace. Prostor mezi protihlukovou stěnou a vozovkou bude odvodněn prostřednictvím vsakovací drenáže.

*SO 04-18-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 7,270*

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=150$  m a  $R_u=200$  m).

V oblasti přejezdu je vozovka vedena v přechodnicové a kruhové části směrového oblouku. Komunikace je navržena s šířkou zpevnění mezi obrubami 7,50 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Z důvodu zdvojkolejnění trati a nutnosti nového zabezpečení přejezdu jsou navrženy úpravy místních komunikací ul. Dráhy a to posun napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice směrem od přejezdu. Dále budou upraveny vjezdy na účelovou komunikaci, k objektu RD č.p. 292 k.ú. Zlín a na čerpací stanici.

Stávající levostranný chodník podle pracovního staničení vozovky bude rozšířen na šířku 1,50 m a bude doplněn o signální a varovné pásy. Přechod chodníku přes vozovku jižní části ul. Dráhy je navržen přes zvýšený zpomalovací práh.

Vzhledem k výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Po pravé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízké kanalizace. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Směrem k třídě Tomáše Bati (z městské části Louky) na návěsti A31a před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Směrem k městské části Louky (z třídy Tomáše Bati) na návěsti A31c dojde k záměně značky A30 za A29. Na třídě Tomáše Bati a na MK v ulicích U Dráhy vlevo i vpravo budou instalovány značky A31a, A31b a (A31c + A29) včetně dodatkových tabulí. Na ulicích u Dráhy vlevo i vpravo od přejezdu dojde k umístění nově P6 (STOP). Před i za přejezdem budou umístěny značky B24b pro zákaz odbočení vlevo při jízdě přes přejezd na MK v ulic U Dráhy (vlevo i vpravo od přejezdu)

SO 04-18-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky v km 6,557

V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 17,50m (4 x jízdní pruh + dělicí ostrůvek). Nároží křižovatky bude upraveno z důvodu rozšíření komunikace za přejezdem. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Stávající chodník v blízkosti obchodní pasáže bude rozšířen na šířku 2 m, stávající zelený pás bude zachován. Chodník na opačné straně místní komunikace bude v rámci stavebních úprav posunut a bude přímo navazovat na obrubu nově rozšířené vozovky. Tento chodník je navržen šířky 1,50 m.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=200$  m a  $R_u=200$  m)

Vzhledem k navrženému převýšení koleje (23 mm) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. V místě původní pásové vpusti je navržena nová podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna dle stávající pásové vpusti. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Na návěstech A 31b za přejezdem (160m) budou doplněny značky A29. Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závory. 6x výstražník s polovičními závory. Stávající dopravní značení IP 19 bude nahrazeno novou značkou IP 19 popisující nové řazení.

Z důvodu rozšíření pozemní komunikace a omezením velikostí pozemku dané komunikace je pro překonání výškového rozdílu mezi horním povrchem komunikace a přilehlým terénem navržena železobetonová monolitická opěrná zeď. Opěrná zeď celkové délky 50 m je navržena z pěti dilatačních celků každý délky 10 m. Zeď bude v půdoryse přímá s jedním zalomením pod úhlem 5°. Lom rozděluje opěrnou zeď na dvě ramena délek 12,85 a 37,15 m. Směrově i výškově bude zeď kopírovat niveletu přilehlého chodníku. V řezu bude zeď tvaru obráceného písmene „T“. Pata zdi je navržena tloušťky 300 mm, vyložená 200 mm před líc dřívku a 700 – 1500 mm za jeho rub (liši se pro jednotlivé dilatační celky). Dřík šířky 300 mm navazuje na patu buď přímo, nebo pomocí jednostranného náběhu 1:1 výšky 300 mm. Opěrná zeď bude založena s rozdílnou hloubkou základové spáry, která bude ve čtyřech výškových úrovních: 204,330; 204,530, 204,830 a 205,250 m n. m. Výškově proměnlivý bude pouze dřík zdi, základová spára je vždy vodorovná. Pod patou zdi bude provedena vrstva podkladního betonu o tloušťce 100 mm (C12/15 – X0).

Opěrná zeď je navržena z betonu C30/37 – XC4, XD3, XF4 – Cl 0,4 – Dmax=22, výztuž vázaná B500B. Tvar a poloha výztuže - viz dokumentace. Konstrukce bude v pohledově uplatněných částech betonována v kvalitě pohledového betonu.

Na horní hranu opěrné zdi bude kotveno ocelové zábradlí výšky 1,1 m. V dřívku budou provedeny prostupy pro odvedení možné zasáknuté vody za zdi před její líc.

SO 04-18-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova

Důvodem k této stavbě Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je zajištění propojení uvedených měst rychlou a moderní železniční dopravou s návazností na další již elektrizované celostátní a regionální tratě.

Jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je stávající úrovně, světelná křižovatka spojující třídu Tomáše Bati a ulici Přímou, která křižuje stávající železniční trať v části Zlín - Pršténé. Železniční trať je v tomto úseku navržena jako dvoukolejná, což vede k problematice dopravního řešení stávající úrovně křižovatce, kde by došlo k celkové změně délek odbočovacích pruhů (k jejich zkrácení), dále ke změně intenzity dopravního proudu na dvoukolejném železničním přejezdu, kde by došlo k problematice na Ulici Přímé a nevyhovující vzdálenosti hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu.

Tento dopravní problém je vyřešen návrhem mimoúrovňového křížení dvoukolejně železniční tratě a místní komunikace (Prštenská příčka), dále je nově navržena mimoúrovňová křižovatka místní komunikace I/49 třída Tomáše Bati a Prštenská příčka. Na Prštenské příčce jsou navrženy dvě průsečné křižovatky (jedna se SSZ) a jedna styková křižovatka pro napojení místních obslužných komunikací (ulic L. Váchy, Malotova a Přímá) vše pro řešení automobilové dopravy.

Pro pěší a cyklistickou dopravu je navrženo více dopravních možností. Pro propojení žel. Zastávky Zlín – Pršténé a Autobusové/Trolejbusové zastávky Zlín - Pršténé je navržen mimoúrovňový podchod vedoucí pod dvoukolejnou trať a pod 4 pruhovou třídu Tomáše Bati, dále na Prštenská příčce je navržena sružená stezka pro chodce a cyklisty spojující část ulice L. Váchy a levý břeh řeky Dřevnice přesněji ulice Hlavníckovo nábřeží.

Mimoúrovňové řešení křižovatky spadá do místní části Prštná v západní oblasti města Zlín. Zasahuje území mezi ulicemi L. Váchy a levého břehu řeky Dřevnice. Stavbou je nejvíce zasažena ulice L. Váchy, třída Tomáše

*SO 04-18-04 část A T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace "Prštná příčka"*

Navržená Prštná příčka je z důvodu výstavby dvoukolejné elektrifikované železniční tratě a zrušení stávající stykové křižovatky. Vzniká tak mimoúrovňová křižovatka, kde se protíná třída Tomáše Bati a Prštná příčka a mimoúrovňové křížení dvoukolejné žel. trať a jednokolejné žel. vlečky v areálu Svit. Prštná příčka začíná úpravou ulice L. Váchy a vytvořením tak úrovňové stykové křižovatky, která se v místě napojení zvedá o cca 0,4 – 0,5 m, pro lepší sklonové poměry max. 6,00 % a dostačující podjezdnou výšku min. 4,80 m na komunikaci třídě Tomáše Bati a odbočujícího pruhu na benziku MOL. Ulice L. Váchy se nejen výškově upravuje, ale je zde i změna v šířkovém uspořádání prostoru místní komunikace je zde po obou stranách vedený chodník v šířce 2,0 – 1,5 m, šířka jízdních pruhů je 3,00 m po pravé straně ve směru staničení je zde úprava stávajícího parkovacího stání na normové hodnoty, sjezdu od MMZ v šířce 6,00 m přes 2 cm snížený obrubník. Po levé straně ve směru staničení je veden chodník šířky 2,0 m, který v místě křižovatky přechází do sdružené stezky pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m z důvodu pro budoucí napojení cyklistické dopravy od centra města Zlína s možností vedení cyklistů po ulici L. Váchy v místě křižovatky na větví Prštné příčky je navržen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty v šířce 4,0 m s ochranným ostrůvkem v šířce 3,0 m. Tato křižovatka je navržena na násypu, pouze v části u benziky MOL je vedena v opěrné zdi viz. SO 04-19-61 část F. Prštná příčka je ve velké části vedena po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu. Most je tvořen větví „Příčka“ o 9-ti polích viz. stavební objekt SO 04-19-61 část A. Na této větví vzniká průsečná úrovňová křižovatka se SSZ, kde se protínají rampy ze směru Zlín a Otrokovice. Dále přechází dvoukolejnou žel. trať, žel. vlečku, MK Albert a parkoviště až do nově navržené úrovňové průsečné křižovatky, kde se protínají větve ulic Malotova, Přímá a Prštná příčka s budoucím pokračováním komunikace přes řeku Dřevnici.

*SO 04-18-04 část B T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava silnice I/49*

Navržená úprava silnice I/49 třídy Tomáše Bati. Třída Tomáše Bati je navržena v navazujících úsecích na stávající stav jako čtyřpruhová směrově nerozdělená komunikace, jinak je vedena jako směrově rozdělená komunikace díky dělicím ostrůvkům a ramp Prštné příčky.

Stavební práce při takto složité stavbě vyvolají řadu přeložek inženýrských sítí, založení spodní stavby mostu a podchodu. Proto je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky. Směrové řešení jízdních pruhů na Třídě Tomáše Bati je v šířce 3,25 m, šířka autobusových/trolejbusových zálivů je 3,0 m a šířka jízdního pruhu pro odbočení na čerpací stanici je 3,25 m.

*SO 04-18-04 část C T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice*

Navržená rampa je v části vedena v opěrných zdech po obou stranách viz. SO 04-19-61 část B a C a po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu viz. SO 04-19-61 část A. Směrové řešení jízdních pruhů na rampě směr Otrokovice je v šířce 3,00 m.

*SO 04-18-04 část D T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - Centrum*

Navržená rampa je v části vedena v opěrných zdech po obou stranách viz. SO 04-19-61 část B a C a po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu viz. SO 04-19-61 část A. Směrové řešení jízdních pruhů na rampě směr Otrokovice je v šířce 3,00 m.

*SO 04-18-04 část E T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace Malotova*

Navržená úprava komunikace Malotova je vyvolaná řadou přeložek inženýrských sítí, založení spodní stavby mostu a opěrných zdí, nové vlečkové vedení, které vyvolá i mnoho nových vlečkových žel. přejezdů, proto je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky.

Směrové řešení jízdních pruhů na ulici Malotova je ve směrovém oblouku šířky 4,00 m a v přímé části 3,00 m, vpravo ve směru staničení se nachází styková křižovatka s místní komunikací v šířce jízdního

pruhu 3,50 m sloužící pro příjezd k podzemním garážím objektu Albert a na tuto komunikace se napojují účelové komunikace vedoucí k parkovacím stáním či k přístupu různých zpevněných ploch, dále za touto komunikací pokračuje ulice Malotova do průmyslové části Svitu, kde se nachází vlečkové žel. přejezdy a úrovněvé křižovatky s dalšími ulicemi, či zpevněné plochy. Směrové řešení ulice Přímá je v šířce 3,25 m, vlevo ve směru staničení se nachází čtyři podélná, parkovací stání a jeden přístupový sjezd k objektu Albert.

*SO 04-18-04 část F T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace pro pěší a cyklisty*

Návrh komunikace pro pěší a cyklisty je navržený v části ulice L. Váchy, kde se navrhuje v křižovatce po levé straně ve směru staničení jako sdružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m s možností vyústění cyklistů do ulice L. Váchy a pokračování, buď směr Otrokovice nebo směr Zlín – Centrum, kde se v místě stávající stykové křižovatky s ulicí A. Randýskové mohou napojit na sdruženou stezku pro chodce a cyklisty vedoucí od Zlín – Centrum a po pravé straně chodník v šířce 1,50 m. Dále na větvi Prštenské příčky ve směru staničení po levé straně je navržená sdružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m až ke druhé výhledové průsečné křižovatce, kde je pěší a cyklistická vazba řešená pomocí přechodů pro chodce a přejezdu pro cyklisty a jejich výhledové napojení do budoucna dále přes vodoteč Dřevnice, pouze chodník na větvi k ulici Malotova je veden podél této komunikace v šířce 2,00 m a pokračující dále do průmyslového areálu Svit či k objektu Albert pod mostní estakádou.

*SO 04-18-04 část G T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace pro pěší podél silnice I/49*

Návrh komunikace pro pěší podél komunikace I/49 je po obou stranách, ve směru staničení po pravé straně je navržený chodník, který vychází ze stávajícího chodníku a pokračuje podél komunikace přes autobusovou/trolejbusovou zastávku, až k vyústění k podchodu a zde pokračuje až k ulici L. Váchy, chodník je navržený v šířce 2,50 m, opětovně vedení podél komunikace I/49, zde je navržena sdružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m pro budoucí přivedení cyklistů od centra Zlín pokračující dále na ulici L. Váchy, Prštenskou příčku atd. Po pravé straně je nově navržený chodník, který začíná od nově navržené autobusové/trolejbusové zastávky a pokračuje dále směrem na centrum města Zlína v šířce 3,00 m. Převedení pěších vazeb přes silnici I/49 třída Tomáše Bati je navrženo jako mimoúrovňovým podchodem viz. SO 04-19-62.

*SO 04-18-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, chodníky u přechodu v km 5,846*

Navržený nový chodník navazující na žel. přechod je šířky 2m plus 2x0,1 m obrubníky, délka chodníku je na pravé straně od koleje 20,5 m, na levé straně 44 m. Chodník bude lemován drátěným oplacením.

*SO 04-18-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, chodníky u přechodu v km 8,004*

Nové chodníky budou navázané na přechod pro chodce od úrovně výstražníku. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linii. Na straně vodního toku bude vedle chodníku osazeno silniční zábradlí.

*SO 05-18-01 ŽST Zlín střed, zpevněné plochy a obslužná komunikace v přednádražním prostoru*

Ve stávajícím stavu se v místě budoucí výpravní budovy nachází odstavná zpevněná plocha pro autobusy povrchu ze živice. Tyto stávající zpevněné plochy budou v rámci tohoto stavebního objektu odstraněny. Stavbou výpravní budovy dojde k nutnosti úpravy organizace dopravy na tomto nádraží včetně nového dopravního napojení. Návrh zpevněných ploch okolo výpravní budovy vychází z požadavků města Zlín a majitele stávajících pozemků firmy Z-Group a.s.. **Návrh těchto zpevněných ploch je dle požadavku města Zlín, SŽDC a Z-Group pouze dočasný a v budoucí fázi přestavby okolních pozemků v majetku Z-Group a.s.dojde k jeho odstranění. Budoucí vzhled tohoto prostoru okolo výpravní budovy bude vypadat dle studie proveditelnosti, kterou zpracovala firma CENTROPROJEKT. Námí navržené řešení je pouze provizorní.**

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo nové směrové vedení místní komunikace ulice Trávník s novým prodloužením a vyústěním na MK ulici Desátá, kde vzniká nová styková křižovatka. Řešená MK ul. Trávník je navržena o šířce 7m s rozšířením v obloucích. Na tuto komunikaci navazuje nově navržená účelová komunikace zajišťující příjezd do podzemních garáží o šířce 6m.



Dále jsou zde navrženy nové autobusové zálivy, parkovací stání a zpevněné plochy z betonové dlažby tl. 80 mm. V prostoru bývalého „Parníku“ je navrženo nové nástupiště. Nástupní hrana je délky 63m. Tato délka nástupní hrany umožňuje zastavení čtyřech autobusů o délce 12m při polotěsném řazení s odstupem mezi autobusy o šířce 5m. Z důvodu stavby nástupiště je nutné provést rozšíření stávající zpevněné plochy autobusového nádraží. Rozšířená komunikace je povrchu z asfaltového betonu. Rozšíření je v šířce cca 9,1~9,2m. Pro zajištění přístupu mezi stávajícím autobusovým nádražím a nově navrženou výpravní budovou jsou navrženy nové chodníky povrchu z betonové dlažby tl. 80 mm.

#### *SO 05-18-02 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Trávník*

Ve stávajícím stavu se podél stávající místní komunikace ul. Trávník se v části úseku nachází chodník šířky 2 m povrchu ze živice. Chodník je oddělen od MK pomocí zeleného postranního pásu šířky 1,5~2,5m. V části budoucího chodníku je stávající zpevněná plocha, která slouží pro odstavení autobusů. Z důvodu změny směrového vedení kolejí dojde k zásahu do tohoto chodníku.

V rámci tohoto objektu je tedy navrženo nové směrové vedení chodníku. Nově je v části úseku navržen chodník šířky 2,5 m, který je trasován podél MK bez zeleného postranního pásu. V úsecích, kde je dostatečný šířkový prostor je navržen postranní zelený pás šířky 1,5 m a chodník je šířky 2m. Chodník je navržen povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm.

#### *SO 05-18-03 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Benešovo nábřeží*

V rámci tohoto stavebního objektu je řešen chodník na ulici Benešovo nábřeží. Tato úprava chodníku je vyvolaná přesunem přechodu pro chodce přes kolejiště.

Chodník na straně vodního toku Dřevnice je navržen v šířce 2,00 m. Mezi vozovkou a chodníkem je navržen betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o 150 mm. Na vnější straně chodníku směrem k vodnímu toku je navržen betonový obrubník BO 10/25 zvýšený oproti chodníku o 60 mm. V místě nově navrženého přechodu pro chodce se chodník napojuje na navržený chodník spadající do SO 05-18-05, který je navržen v šířce 1,50 m. Na svém konci se chodník napojuje na chodník na stávajícím mostním objektu. Na straně k železniční trati je navržen chodník šířky 3,00 m a délky 3,66 m. Ten se dále napojuje na SO 05-18-04 a SO 05-17-04. Chodník je navržen z betonové dlažby šedé barvy o tloušťce 60 mm.

V místě, kde je chodník trasován přes místní komunikaci Benešovo nábřeží, je navržen přechod pro chodce šířky 3,00 m a délky 6,00 m. Pro zajištění bezbariérového přístupu jsou navrženy bezbariérové rampy ve sklonu max. 12,5 %, před vstupem do vozovky jsou navrženy varovné pásy šířky 400 mm, signální pásy šířky 800 mm a snížený betonový obrubník BO 15/15 na +20 mm.

Chodník je odvodněn příčným sklonem 2,00 % směrem k místní komunikaci, kde je voda dále odvedena do navržených uličních vpustí. Zemní plán je odvodněna příčným sklonem 3,00 %. Podélný sklon chodníku kopíruje podélný sklon navržené místní komunikace v rámci SO 05-18-05. Stavbou se nemění odtokové poměry v dané lokalitě.

#### *SO 05-18-04 ŽST Zlín střed, prodloužení chodníku do ulice Hlavníčkovo nábřeží*

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo prodloužení chodníku do ulice Hlavníčkovo nábřeží. Tento návrh nového chodníku je vyvolán stavebním objektem SO 05-18-09 vedoucím z podchodu Zlín střed, dále chodníkem v rámci SO 05-18-03 a SO 05-18-05.

Chodník je na straně stávajícího silničního mostního objektu navržen v šířce 2,00 m, zatímco na straně druhé je šířka chodníku 3,00 m. Mezi vozovkou a chodníkem je navržen betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o 150 mm. V místě nároží stykové křižovatky je chodník směrem k vodnímu toku Dřevnice lemován z části betonovým obrubníkem BO10/25 výšky 60 mm a z části betonovou palisádou šířky 165 mm a výšky 600 mm. Povrch chodníku je z betonové dlažby šedé barvy o tloušťce 60 mm.

V místě kde je chodník trasován přes místní komunikaci ulice Hlavníčkovo nábřeží, je navrženo místo pro přecházení šířky 3,00 m a délky 6,00 m. Chodník je navržen v souladu s bezbariérovým užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jsou zde navrženy bezbariérové rampy ve sklonu max. 12,5 %, před vstupem do vozovky jsou navrženy varovné pásy šířky 400 mm a snížený betonový obrubník BO 15/15 na +20 mm.

Chodník je odvodněn příčným sklonem 2,00 % směrem k místní komunikaci, kde je voda dále odvedena do navržených uličních vpustí případně do okolního terénu. Zemní plán bude zhotovena s příčným sklonem o minimální hodnotě 3,00 %. Chodník je navržen z hlediska bezbariérového užívání, proto podélný sklon nepřesahuje maximální hodnotu 8,33 %. Podélný sklon chodníku kopíruje podélný sklon navržené místní komunikace v rámci SO 05-18-05. Stavbou se nemění odtokové poměry v dané lokalitě.

*SO 05-18-05 ŽST Zlín střed, úprava MK ulic Hlavníčkovo nábřeží a Benešovo nábřeží*

Tento návrh místní komunikace a přilehlého chodníku je vyvolán stavebním objektem 05-18-09, který navazuje na podchod SO 05-19-03 a návrh kolektoru SO 05-27-01, který vede ve velké části pod stávající místní komunikací na ulici Hlavníčkovo a Benešovo nábřeží.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena úprava místní obslužné komunikace ulic Hlavníčkovo a Benešovo nábřeží s šířkovým uspořádáním MO2 7,5/6,0/40. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci, kde šířka komunikace mezi obrubami je 6,00 m a šířka jízdních pruhů je 3,00 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu. Celková délka navrhované komunikace je 316,74 m. Součástí tohoto stavebního objektu je stávající styková křižovatka, která spojuje ulice Hlavníčkovo a Benešovo nábřeží. Třetí rameno křižovatky tvoří stávající silniční mostní objekt, kde je po přechod na hlavní nosnou konstrukci navržena úprava místní komunikace v celé její šířce. Poté následuje souvislá údržba stávajícího krytu komunikace. Místní komunikace je po stávající stykovou křižovatku lemována po obou stranách betonovým silničním obrubníkem BO 15/25 zvýšeným oproti vozovce o 150 mm. Za stávající stykovou křižovatkou je navržen tento betonový obrubník BO 15/25 po levé straně. Na ulici Benešovo nábřeží došlo k posunutí stávajícího přechodu pro chodce směrem od stávající stykové křižovatky směrem k začátku staničení místní komunikace. Navržený přechod pro chodce je délky 6,00 m a šířky 3,00 m.

Podél místní komunikace je na ulici Benešovo nábřeží navržen chodník šířky 1,50 m, který je tvořen z betonové dlažby šedé barvy o tloušťce 60 mm. Na svém začátku navazuje na stávající chodník a na konci se napojuje na chodník patřící do stavebního objektu SO 05-18-03.

Příčný sklon chodníku je 2,00 % směrem k místní komunikaci. Příčný sklon místní komunikace je navržen jako oboustranný v hodnotě 2,50 % směrem k betonovým obrubníkům, kde jsou nově navrženy betonové uliční vpusti. Zemní plán je navržena s příčným sklonem o minimální hodnotě 3,00 % do nově navržených drenáží DN150, které jsou umístěné po obou stranách komunikace. Za stávající křižovatkou je navržen jednostranný příčný sklon komunikace 2,50 % směřující k vodnímu toku Dřevnice. Podélný sklon v žádném místě neklesá pod hodnotu 0,50 % a zároveň není větší než 8,33 %.

*SO 05-18-06 ŽST Zlín střed, nákladiště*

Nová zpevněná plocha je navržena pro krajní kolej tratě. Plocha bude napojena přes vlečkovou kolej celopryžovým přejezdem délky 10,8 m. Rozsah plochy vychází z požadavku kolejového řešení. Odvodnění plochy bude řešeno liniovými žlaby, které budou napojeny do kanalizace. Zemní plán bude odvodněna trativodem.

*SO 05-18-07 ŽST Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 9,609*

Nové chodníky a komunikace bude navázaná na nový přejezd v km 6,969. Komunikace bude dvoupruhová s asfaltobetonovým krytem. Souběžně s komunikací bude veden i chodník šířky 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu Svitů.

*SO 05-18-08 ŽST Zlín střed, chodníky u přechodu v km 10,729*

Nové chodníky budou navázaný na nový přechod pro chodce. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby s tl. 80 mm a osazen bude do silničních obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude jeden obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linii. Chodníky budou využívány jízdou vozidel Barum Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

*SO 05-18-09 ŽST Zlín střed, zpevněná plocha u budovy EPZ*

Nová zpevněná plocha bude zabezpečovat napojení pro nové budovy EPZ a příjezd cisterny k tankovacímu zařízení. Podél koleje bude zpevněná plocha mít šířku 3,0 m, v místě napojení na komunikaci bude mít šířku 6,0 m. Zpevněná plocha bude držet směrové a výškové vedení krajní koleje. Při budově EPZ je navrženo podélné parkování pro 3 osobní vozidla. Zpevněná plocha je vyspádována 2,0% od koleje.

## Kabelovody

Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty.

Kabelovody jsou navrženy z plastových 9-ti otvorových multikanálů, které budou doplněny ŽB. pref. šachtami s výstrojí (rošty v žárově zinkové povrchové úpravě) z vodostavebného betonu a (průběžnými a odbočovacími) a plastovými. V podlaze ŽB komor bude umístěna vybírací jímka. Z vnější strany budou šachty opatřeny ochranným penetračním nátěrem. Vnější líc zastropení šachet je navržen vždy ve větší vzdálenosti než 2,2 m od nivelety koleje.

V pochozích nebo pojižděných plochách, kde bude vedena kabelová trasa budou navrženy kabelové šachty a poklapy dle požadovaného zatížení. Poklapy v ŽB šachtách budou vodotěsné a uzamykatelné.

**Kabelové trasy mezi železobetonovými šachtami, novými a stávajícími budovami nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy jako vodotěsné (v multikanálech budou použity ucpávky proti tlakové vodě), vyjma tras vedených v nových nástupištích, které se nachází nad upraveným terénem a budou v nich použity plastové šachty. Standardně se v nových nástupištích používají plastové šachty, protože z prostorového hlediska je jejich použití vhodnější než použití železobetonových šachet s krčkem.**

### *SO 01-15-13 žst. Otrokovice, kabelovod*

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti Žst. Otrokovice navržen nový kabelovod. Ve směru směr žst. Zlín bude kabelovod veden po obou stranách nového tunelu a přehlých zárubních zdí. Celková délka kabelové trasy cca 2700 m.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 2, 4 a 9ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu železobetonové prefabrikované a plastové šachty. V místě nástupišť budou použity poklapy pro zadláždění.

### *SO 02-15-11 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, kabelovod*

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti zast. Zlín-Malenovice navržen nový kabelovod. Celková délka kabelové trasy cca 500 m.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 3ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu železobetonové prefabrikované a plastové šachty. V místě nástupišť budou použity poklapy pro zadláždění.

### *SO 04-15-10 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, kabelovod*

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti zast. Zlín-Prštné navržen nový kabelovod. Celková délka kabelové trasy cca 160 m.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 2ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí plastové šachty. V místě nástupišť budou použity poklapy pro zadláždění.

### *SO 05-15-08 žst. Zlín střed, kabelovod*

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti Žst. Zlín-střed navržen nový kabelovod. Celková délka kabelové trasy cca 1700 m.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 4 a 6ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu železobetonové prefabrikované a plastové šachty. V místě nástupišť budou použity poklapy pro zadláždění.

Mezi km 9,8-9,9 je kabelová trasa v kolizi s novou budovou, která je součástí související stavby „Fabrika Zlín“. Kabelovou trasu zde bude nutné odklonit pod tento objekt a vybudovat pro ni nový průchozí kabelovod, kam bude zaústěna.

Tubus průchozího kabelovodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm, tloušťka horní příčle bude 325-300 mm. Vnitřní rozměry tubusu 2000x2800 mm. Dno kabelovodu bude odvodněno liniovými odvodňovacími žlaby v podélném sklonu 0,5% umístěných ve spádovém betonu tvořícím tl. 300 mm odvádějících případnou vodu směrem k odvodňovacím šachtám pro případné čerpání vody. Tubus bude na obou stranách uzavřen stěnou tloušťky 300 mm, ve které budou provedeny prostupy pro devíti otvorové multikanály a kabelové chráničky vnějšího průměru 200 mm. Na obou koncích kabelovodu budou umístěny šachty umožňující přístup do kabelovodu. Šachty budou opatřeny

uzamykatelným ocelovým poklopem 600x900 mm. Kabelovod a budova garáží jsou na sobě navzájem nezávislé, a budou od sebe odděleny pružnou podložkou min. tl. 200 mm.

#### Kanály pro inženýrské sítě

##### *SO 01-30-01 ŽST Otrokovice, ochrana teplovodního kanálu v km 155,475*

Kolektor se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v železniční stanici Otrokovice v místě křížení železniční tratě s teplovodem.

Nosnou konstrukci kolektoru tvoří žb. trouba profilu přibližně 1,80m. Vlevo i vpravo trati je kolektor ukončen šachtou. Šachta vpravo trati je vnitřních půdorysných rozměrů 4,10x7,50 m, šachta je pod úrovní terénu.

Z důvodu rozšíření trati o 2 koleje bude stávající šachta a část tubusu kolektoru (pod budoucími kolejemi) vybourána a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlosti 2,50x2,50m. Za kolejištěm bude vybudována nová šachta při zachování stávajících rozměrů.

##### *SO 04-30-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, ochrana teplovodního kanálu v km 7,561*

#### **Stávající stav:**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Předpokládaná světlá šířka je 950 mm, výška 1000 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 207,530 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

#### **Nový stav:**

Pod kolejištěm bude stávající konstrukce nahrazena novými železobetonovými prefabrikovanými rámy 1600/1800, které budou v místě napojení na stávající kolektor zakončeny železobetonovými monolitickými šachtami.

##### *SO 04-30-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, ochrana teplovodního kanálu v km 8,020*

Kolektor o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Alpiq parovod a Alpiq energokanál v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed.

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Předpokládaná tloušťka stěn je 250mm. Předpokládaná volná výška je 0,700. Předpokládaná kolmá světlost je 1,20m. Tloušťka kolejového lože je 1457mm u koleje č.1.

Spodní stavba je pravděpodobně tvořena betonovým základem.

S ohledem na skutečnost, že ke kolektoru není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

##### *SO 04-30-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, ochrana teplovodního kanálu v km 8,312*

Kolektor o jednom otvoru převádí inženýrské sítě pod jednou traťovou kolejí v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať v místě křížení s kolektorem je v oblouku  $R=1950m$ ;  $D=0mm$ . Niveleta koleje stoupá 1,95‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je  $86^\circ$ . Traťová rychlost je  $60kmh^{-1}$ .

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Předpokládaná volná výška 1,05m. Předpokládaná světlost 0,85m. Tloušťka kolejového lože cca 0,5m. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,170 m n. m. Spodní stavba pravděpodobně tvořena betonovým základem. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

#### **Nový stav**

Nová nosná konstrukce bude vybudována v odsunutě poloze. Stávající nosní konstrukce bude odbourána. Nová nosná konstrukce bude tvořena ŽB prefabrikovaným rámem o světlých rozměrech 1,6x1,8 m. Změna

směru kolektoru vlevo bude uskutečněna pomocí ŽB šachet. Napojení na stávající kolektor vlevo i vpravo bude uskutečněna pomocí ŽB šachet.

*SO 04-30-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, přeložka teplovodního kanálu v km 8,40-8,90*

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq částečně pod a částečně podél stávající silniční komunikace 1. třídy.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1800 mm. Předpokládaná tloušťka zdí i příčlí rámu je 200 mm.

Konstrukce nového kolektoru je navržena jako monolitický uzavřený jednokomorový rám ze železového betonu. Světlná šířka komory rámu 1500 mm, světlná výška komory rámu je 1800 mm. Stěny i příčle rámu jsou tloušťky 300 mm. Horní příčel rámu (která bude tvořena jednotlivými deskami délky 2,0m oddělenými od sebe dilatační sparou) bude od zbytku rámu oddělena dilatačními spárami z důvodu případné výměny inženýrských sítí uvnitř kolektoru.

Jednotlivé kompenzátory jsou taktéž navrženy ze železového betonu. Půdorysné rozměry kompenzátorů jsou vždy 4,0x6,0m s tloušťkou stěn 300 mm. Výška kompenzátorů 1800 mm. V konstrukci kompenzátorů bude taktéž vybudována ŽB monolitická šachta (půdorysných světlých rozměrů 1,5x2,0m) pro přístup do kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m.

Délka celého úseku vybudování nového rámu včetně kompenzací je 329,410m. Rám bude přerušen pouze v místě křížení s konstrukcí podchodu (viz. SO 04-19-62), kde budou inženýrské sítě převedeny nad podchodem v ocelových chráničkách.

Úsek s výměnou nosné ŽB desky:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícím novému kolejovému řešení.

Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry šířky 600 mm. Opěry budou uloženy na mikropilotách délky 3 m po vzdálenosti 1,5 m. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní prefabrikáty

*SO 04-30-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, ochrana teplovodního kanálu v km 8,542*

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Trať je jednokolejná v přímé. Svršek je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Traťová rychlost je 60 km/h.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 700 mm, výška 900 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,533 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

Kolektor je navržen z prefabrikovaných ŽB rámu pevnostní řady C40/50, spojených tesněným spojem, tj. pryžovým profilem osazeným v hrdle rámu. Tloušťka stěn, horní i dolní příčle je 200 mm. Světlná šířka otvoru je 1600 mm, světlná výška je 1800 mm. Na obou stranách je kolektor ukončen šachtou, na kterou bude vlevo napojen stávající kolektor a vpravo bude napojen nový podélný kolektor (viz. SO 04-30-04).

Na celý kolektor je použito 10 kusů typových prefabrikátů. Prefabrikáty jsou loženy na ŽB základ C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladní beton C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm. Šachty jsou provedeny z betonu C30/37 XC4, XF3.

Na obou stranách kolektoru je navrženo vyústění do ŽB šachty výšky 3,5 m, o tloušťce stěny a základu 0,3 m a světlých půdorysných rozměrech 2,0x1,5 m. Dno šachty je 0,5 m pod úrovní spodní hrany kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m. Konstrukce bude uložena na ŽB základu C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladním betonem C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm.

Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

*SO 04-30-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, přeložka teplovodního kanálu v prostoru vlečky Svit*

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Kanál má lomenou trasu o celkové délce ~340 m.

Vzhledem k tomu, že dochází ke posunu vlečkových kolejí a dochází ke vybudování nového nadjezdu jehož spodní stavba zasahuje do konstrukce stávajícího teplovodního kanálu je navrženo:

- Odbourání stávajícího kanálu pod vlečkovými kolejí a jeho nahrazení novým kanálem 1800x1500 mm.
- Výstavba nového kanálu 1800x1500 mm pod nadjezdem až k budově obchodního centra Albert a jeho připojení se stávajícím kanálem u nadjezdu.

Nosnou konstrukci objektu tvoří prefabrikované železobetonové polorámy. Polorámy jsou zhora kryté prefabrikovanými stropními deskami. Světlá šířka kanálu je dle je 1200 mm, výška 1600 mm. Dle archivní dokumentace, která byla zapracována v omezeném rozsahu v roce 1999.

Nový teplovodní kanál je navržen z prefabrikovaných ráků, resp. polorámů a je navržen jako průchozí s jedním otvorem světlé šířky 1,5m a výšky 1,8 m. Nová trasa kanálu je vedena od šachty u obchodního centra Albert, která dále pokračuje pod parkovištěm a napojuje se na stávající kanál v lomovém bodě pod parkovištěm.

Celková délka této části nového kanálu je cca 48m. Teplovodní potrubí od šachty k obchodnímu centru jsou vedeny bez kanálu, jako ve stávajícím stavu, z důvodu kolize s kanalizačním a vodovodním vedením.

Další větev nového kanálu je navržena pod vlečkovými kolejemi se dvěma kompenzátory o celkové délce cca 31m.

Vstup do kanálu u obchodního domu Albert je zajištěn šachtou, která zajišťují zároveň přirozené odvětrání. Další dvě šachty jsou pouze revizní a jsou shora zakryté pojízdnými poklopy.

Nouzové čerpání vody a kondenzátu z prostoru kanálu bude zajištěno čerpadlem ze sběrných jímek, které jsou navržené v nejnižších koncích kanálu.

#### *SO 05-30-01 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,191*

Kolektor o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1800 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 209,765 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající částí bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### *SO 05-30-02 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,311*

Kolektor o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1800 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 209,765 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající částí bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1000x2000 mm.

#### *SO 05-30-03 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,590*

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu za silničním přejezdem s ulicí Šedesátá. Na kolektoru se nachází 1 traťová kolej + další 4 koleje vleček.

Stávající kolektor pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 2,0 m (šířka) x 2,0 m (výška). V místě mezi stávajícími kolejemi se nachází oboustranná kompenzace se vstupní šachtou. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 1,2 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadáva, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající částí bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1500x2000 mm. V místě zalomení kolektoru je navržena železobetonová monolitická šachta světlosti 2000x2000 mm.

*SO 05-30-04 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,803*

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu v místě konce budovy tepláren. Na kolektoru se nachází 7 kolejí včetně vleček.

Stávající kolektor pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 1600 mm (šířka) x 1800 mm (výška). V pravé části se nachází jednostranná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 0,4 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1300x2000 mm.

*SO 05-30-05 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,936*

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu v místě od budovy tepláren. Na kolektoru se nachází 7 kolejí včetně vleček.

Stávající kolektor (energokaná) pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 1200 mm (šířka) x 2000 mm (výška). Nenachází se zde žádná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 1,3 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

**Protihlukové objekty**

*D.2.1.12.1 SO 02-33-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, PHS vlevo v km 5,148 - 5,493*

*D.2.1.12.2 SO 04-33-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vlevo v km 6,963 - 7,262*

*D.2.1.12.3 SO 04-33-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vpravo v km 7,282 - 7,440*

Protihlukové stěny (PHS) jsou navrženy v souladu s akustickou studií. Stavební objekty řeší návrh PHS v lokalitách, kde je předpokládáno překračování hlukových limitů u objektů určených k bydlení.

Protihlukové stěny budou provedeny z prefabrikovaných prvků, které budou splňovat požadovaná kritéria vzduchové neprůzvučnosti a pohltivosti. Vlastní konstrukce stěn bude tvořena absorpčními sendvičovými panely s příslušným útlumem (pohltivá plocha panelů bude provedena z pryže) a železobetonovými soklovými panely, na mostních objektech budou prosklené panely a hliníkové sokly. Třída pohltivosti A3/A2 (ke koleji/od koleje). Sloupky budou ocelové z profilů HEB. Založení PHS je předpokládáno jako hlubinné.

Únikový východ je řešen dveřmi, otevíravými ven z kolejiště, na které navazuje schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu), nebo překrytím souběžných stěn.

PHS budou ukolejněny a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Bylo zpracováno výtvarné řešení PHS v jednotné linii na celou stavbu.

**POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY****Pozemní objekty budov***SO 01-15-01 ŽST Otrokovice, výpravní budova*

Pro uvolnění staveniště nové koleje č. 9 a přilehlého nástupiště je nutné zdemolovat všechny budovy lemující území dráhy v rozsahu „výpravní budova – sklad žst.“. Jako náhradu za demolovanou výpravní budovu a bufet je nutné na stejném místě postavit novou výpravní budovu o půdorysu, který by

nekolidoval s novým kolejištěm. Uvedené demolice, budou součástí samostatných SO v části dokumentace D.2.2.5 Demolice

Součástí tohoto SO je pouze demolice nakládací rampy bez samostatného parcelního čísla, jakož i dočasný náhradní objekt za demolovanou VB. Rampa bude demolována po úroveň přilehlého terénu

Nová výpravní budova je navržena zhruba v místě stávající výpravní budovy. Její lichoběžníkový půdorys je limitován polohou nového kolejiště a podchodu, stávající uliční čarou a technologickou budovou. Vzhledem k tomuto atypickému půdorysu není možné architektonicky sladit vzhled zastřešení nové výpravní budovy k sousední technologické budově (polovalba). Proto zde musela být navržena plochá střecha, která je v kontrastu se střechou sousední stávající budovy.

Nová VB bude mít půdorysný rozměr 51,851x6,803 až 13,661 m, jedná se o dvoupodlažní nepodsklepenou budovu. V severní části bude ještě předsazená vystupující konzola ochozu a čekárny ve 2. NP s prosklenou fasádou. Ve druhém patře, tak bude budova ještě rozšířena o 1,09 – 1,99 m. Celková výška atiky budovy bude nad terénem +9,70 m nad úrovní od ± 0,00. Výška paravanu na jižní části atiky budovy bude +10,70 m nad úrovní od ± 0,00. Nejvyšší bod na střeše bude výstupní koš přístupového žebříku +10,85 nad úrovní od ± 0,00. Fasáda budovy je podélnými okenními pásy členěna výrazně horizontálně. Plné plochy jsou materiálově a barevně řešeny v kombinaci světle šedé a signální bílé omítky. Nad pásovými okny a třemi vstupními dveřmi je pak vytvořen lemovací pás z hliníkového plechu, lakovaným do odstínu dopravní oranžové, v této barvě jsou pak na fasádě umístěny dvě loga investora (Správy železnic), umístěné na západní a východní fasádě. Ke zpestření přispívá konzolovitě vyložení celoprosklené horní části ochozu a čekárny v severní polovině budovy nad halou v přízemí budovy.

Nová VB bude dvoupodlažní, přičemž v přízemí a v severní polovině 2. NP bude převážně veřejná část (hala, pokladny, čekárny, služby cestujícím, sociální zázemí) a v jižní polovině 2. NP neveřejná část (kanceláře, sociální zázemí zaměstnanců). Budova bude mít pouze tři vstupy, z toho dva do haly (z přednádraží a k podchodu) a třetí z přednádraží. Pro vertikální spojení obou podlaží jsou navržena dvě schodiště. Služební v jižní části, uzavřené pro veřejnost a otevřené v hale pro cestující, které je doplněno proskleným výtahem. Světlá výška haly bude 7,85 m (přes dvě podlaží), v úrovni 2.NP obíhá halu veřejně přístupný ochoz. Hala má přirozené horní přisvětlení střešním pultovým světlíkem. V budově jsou navrženy pouze tři technologické místnosti, jedna pro sdělovací zařízení a dvě rozvodny nn.

Nová VB bude založena hlubinně na vrtaných širokoprofilových monolitických železobetonových pilotách Ø630, nebo Ø900 mm, piloty budou plovoucí, dole neopřené o podloží a budou pod hladinou spodní vody. Pod každým sloupem bude vždy jedna pilota. Piloty budou vždy zakončeny monolitickou železobetonovou čtvercovou hlavicí/patkou. Po obvodu na hlavicích/patkách, bude proveden monolitický železobetonový základový nosník/pas. Nosný systém nepodsklepené dvoupodlažní budovy bude tvořit monolitický železobetonový skelet, se třemi typy sloupů. Monolitické železobetonové sloupy budou vetknuté do základových hlavic/patek a nahoře vždy do průvlaků monolitické železobetonové stropní konstrukce. Sloupy v části, kde jsou reprezentativní prostory pro veřejnost, jsou kruhového průřezu Ø390 mm, ve zbývající části jsou čtvercového průřezu 390x390 mm. V ustupující stěně jsou pak tři sloupy skeletu a jeden sloup pro schodiště do 2.NP kosodélníkového průřezu. Obvodové výplňové zdivo bude tvořeno z autoklávovaného pórobetonu tl. 200 mm, s kontaktním zateplovacím systémem, se zateplením z tepelně izolačních desek z čedičové minerální vlny tl. 260 mm. V místě ochozu a čekárny ve druhém nadzemním podlaží tvoří obvodový plášť prosklená fasáda, která je tvořena izolačním trojsklem osazeným do hliníkového rámu tvořeného z fasádních sloupkopříčkových profilů. Příčky budou z autoklávovaného pórobetonu, nebo z akustických vápenopískových příčekovek, u obou tl. 100, nebo 150 mm. Především v reprezentativních prostorech se pak nacházejí ještě prosklené příčky. Průvlaky a stropy budou monolitické železobetonové. Střecha budovy bude plochá ve spádu 3%, hydroizolační vrstva bude tvořena syntetickou hydroizolační střešní fólií z pružného polyolefinu TPO/FPO. Odvodnění ploché střechy bude tvořeno čtyřmi svislými vyhřívanými vpustěmi, napojenými do dešťové kanalizace.

Pro vertikální dopravu v budově je v kromě dvou schodišť navržen osobní výtah o nosnosti 1150kg (max. 15 osob). Výtah bude mít 2 stanice (zdvih 4,35 m) a nebude mít strojovnu. Vnitřní rozměry prosklené šachty budou 1600x1550mm, kabiny 1100x1400x2200mm, výška dveří 900 x 2100 mm.

Vzhledem k dodržení požadavků vyplývajících ze zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší §16 odst. 7 a požadavků definovaných zákonem č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií §7 odst. 1 c) bude spotřeba energie budovy pokryta tepelnými čerpadly.

Veřejné místnosti (vestibul, ochoz, čekárny, odbavení cestujících, služby, ...) budou vytápěny/chlazeny dvěma nástřešními rekuperačními větracími jednotkami (tepelnými čerpadly) s přímým výparníkem (vzduch-vzduch), umístěnými na střeše.



K vytápění a k ohřevu teplé užitkové vody jsou pak využity tři kusy tepelných čerpadel (vzduch-voda) umístěnými na střeše.

VB bude v rámci SO vybavena elektroinstalací, hromosvodem, uzemněním, zdravotně technickými instalacemi, vzduchotechnikou, ústředním vytápěním a trubkováním pro strukturovanou kabeláž. Dále bude objekt připojen na stávající inženýrské sítě (připojení splaškové a dešťové kanalizace, vodovodní přípojka).

Fasáda budovy je podélnými okenními pásy členěna výrazně horizontálně. Plné plochy jsou materiálově a barevně řešeny v kombinaci světle šedé (RAL 7035) a signální bílé omítky (RAL 9003). Nad pásovými okny a třemi vstupními dveřmi je pak vytvořen lemovací pás z hliníkového plechu, lakovaným do odstínu dopravní oranžové (RAL 2009), v této barvě jsou pak na fasádě umístěny dvě loga investora (Správy železnic), umístěné na západní a východní fasádě. Ke zpestření přispívá konzolovitě vyložení celoprosklené horní části ochozu a čekárny v severní polovině budovy nad halou v přízemí budovy. Hliníkové rámy prosklené fasády budou v barvě pastelové zelené (RAL 6019). Rámy hliníkových oken průběžného okenního pásu, rámy oken, rámy vstupních dveří, oplechování atiky, revizní ocelový žebřík s ochranným košem a omítka světlíku bude v barvě signální šedé (RAL 7004). Oplechování světlíku bude v barvě prachové šedé (RAL 7037). Budova plynule navazuje na zastřešení, kde jsou použity kombinace výše uvedených RAL.

Za prolukou před kolejištěm, mezi stávající technologickou budovu a novou výpravní budovou bude realizováno oplocení s uzamykatelným vstupem jen pro povolane osoby. V rámci samostatného SO 01-15-11 Žst. Otrokovice, oplocení

Na severní část budovy, bude navazovat zastřešení výstupu z podchodu, které je řešeno v rámci samostatného SO 01-15-05 Žst. Otrokovice, zastřešení nástupišť

Orientační systém pro cestující na budově a v budově bude proveden v rámci samostatného SO 01-15-12 Žst. Otrokovice, orientační systém

V rámci SO bude nutné v době demolice stávající VB a výstavby nové VB vybudovat dočasnou čekárnu pro cestující.

Tato čekárna je navržena jako sestava devíti kancelářských kontejnerů a jednoho sanitárního kontejneru. Dispozičně je budova rozdělena na 3 části a to na pokladnu, čekárnu a WC. Jde o svařovanou konstrukci z ocelových profilů, kde se mezi ocelové příčné výztuhy vkládá jako tepelná (hluková) izolace minerální vlna. Na venkovní opláštění je použit pozinkovaný trapézový plech o výšce vlny 12 mm s povrchovou úpravou. Interiérová část stěny je z laminované dřevotřísky (bílá nebo světlý dub) a vzájemné spoje jsou překryty plastovým „H“ profilem v barvě lamina. Součástí vnějších stěn jsou i okna a dveře.

Barevné řešení bylo upraveno tak, aby bylo v souladu se zpracovaným grafickým manuálem celé stavby.

#### *SO 01-15-02 ŽST Otrokovice, stavební úpravy technologické budovy*

Za účelem umístění nové technologie zabezpečovací, sdělovací, silnoproudé a pro umístění nové dopravní kanceláře včetně jejího zázemí bude nutné stavebně upravit stávající technologickou budovu v žst. Otrokovice. Budova se nachází vedle výpravní budovy (parc.č.3017 k.ú. Otrokovice – stavba pro dopravu v majetku SŽDC).

#### *SO 01-15-03 ŽST Otrokovice, stavební úpravy přístřešku u haly*

V rámci stavebního objektu bude demolován lehký ocelový přístřešek soukromé firmy s půdorysnými rozměry 6 x 34,5 m a výškou 4,3 m na konci 1. nástupiště a upraveno stávající oplocení do ocelových sloupků.

Realizace demolice nevyžaduje udělení souhlasů a výjimek z předpisů a norem a úlevová řešení.

Přístřešek leží na pozemku parc. č. 3162, k. ú. Otrokovice (druh ostatní plocha, využití zeleň), jehož vlastníkem je RIM-CZ spol. s r. o., Dr. E. Beneše 1015, Otrokovice.

#### *SO 01-15-08 ŽST Otrokovice, tunel, technologický objekt*

Pro umístění nové technologie silnoproudou a sdělovacího zařízení nového tunelu bude nutné v oblasti žst. Otrokovice u tunelu v km 0,768 L vybudovat novou budovu.

Dispozice budovy je navržena dle požadavků jednotlivých zpracovatelů technologie.

Budova bude betonový prefabrikovaný objekt tvořený šesti buňkami o půdorysném rozměru 23,08x3,28m. Světlá výška místností bude 2,8m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce

1,0m. Prefabrikát budovy bude uložen na betonových základových pasech. Celý objekt bude zateplen systémem ETICS.

Střecha budovy bude plochá. Dešťové vody budou svedeny na terén za objektem a odvedeny do odpařovacího příkopu.

Stejným způsobem bude odvodněná i související příjezdová komunikace.

#### *SO 01-15-09 ŽST Otrokovice, budova EPZ*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Budova EPZ bude betonový dvou prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt o půdorysných rozměrech 7,14x8,06m. Světlá výška místností bude 3,60m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,44m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Úroveň podlahy bude 0,40m nad upraveným terénem, proto budou před vstupy umístěna ocelová přístupová schodiště. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### *SO 01-15-10 ŽST Otrokovice, budova TS km 155,300*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Trafostanice bude betonový tří prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt o půdorysných rozměrech 3,28x9,16m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### *SO 02-15-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, technologický objekt*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude pěti prostorový prefabrikovaný objekt, sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x13,87m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,80m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton), pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### *SO 02-15-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, technologický objekt*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude tří prostorový prefabrikovaný objekt, sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x9,64m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton), pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### *SO 03-15-01 Odb. Zlín-Malenovice, stavební úpravy výpravní budovy*

V Malenovicích bude zrušena žst., takže výpravní budova bude rekonstruována a nově využita pro umístění nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie. Výpravní budova má parc.č.358 k.ú. Malenovice u Zlína – stavba pro dopravu v majetku SŽDC).

Jedná se o přízemní, částečně podsklepenou budovu se sedlovou střechou o půdorysném tvaru písmene U o rozměrech 34x10m. V západní části je veřejná, dopravní a technologická část (čkárna, WC cestujících, dopravní kancelář, pokladna, sklady a technologické místnosti), ve východní je byt, jehož se stavební úpravy dotknou také. Budova je v dobrém stavebně-technickém stavu a je vhodná pro zamýšlenou rekonstrukci.

Dispozičně bude změněna celá budova. V západním křídle budou trafostanice, rozvodny a dít. Ve středním potom sdělovací, provozní místnost, wc, místnost nouzové obsluhy a místnost zdrojů zz. Předsunutá dopravní kancelář bude demolována. V pravém křídle bude stavědlová ústředna. Stavební úpravy budou spočívat v úpravě kabelových vstupů do budovy a kabelových kanálů pod podlahou technologických místností. Dále budou demolovány nepotřebné a zřízeny nové zděné příčky, vytvořeny nové otvory nebo upraveny rozměry některých stávajících otvorů ve stěnách (nepotřebné budou zazděny). Poté budou provedeny nové povrchové úpravy (zapravení nových prostupů, omítky, nášlapné vrstvy podlah, výmalba).

#### *SO 04-15-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, technologický objekt*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude čtyř prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,90m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na odstupňovaných betonových základových pasech (kvůli přilehlému kolektoru). Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### *SO 05-15-04 ŽST Zlín střed, budova EPZ a spínací stanice*

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Budova bude přízemní podsklepený betonový čtyř prostorový prefabrikovaný objekt s WC, umývárnou a schodištěm do suterénu o půdorysných rozměrech 7,04x17,09m. Suterén bude sloužit jako kabelový prostor. Světlá výška místností bude 3,2 a 3,6m, v suterénu 2,445m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Úroveň podlahy bude 0,40m nad upraveným terénem, proto budou před vstupy umístěna ocelová přístupová schodiště. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění, dešťová kanalizace, splašková kanalizace a vodovod bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### *SO 06-15-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, RD km 10,675*

#### *SO 06-15-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, RD km 11,495*

Pro umístění nového přejezdového ZZ jsou u přejezdů navrženy releové domky (RD).

Releový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Půdorysné rozměry jsou ve většině případů 3,16 x 2,66 m. Některé objekty bylo, s ohledem na druh umísťované zabezpečovací techniky a ostatní vnější podmínky, nutné půdorysně zvětšit; jmenovitě se jedná o SO02-15-06 a SO04-15-04 – zde jsou půdorysné rozměry 3,36 x 3,36 m, dále SO02-15-08 šířky 3,36 m a délky 4,36 m, a nakonec SO06-15-10 o rozměrech 4,36 x 2,66 m. Světlá výška místností bude 2,8m. Prefabrikát domku bude uložen na betonových základových pasech. Střecha domku bude plochá nebo sedlová dle lokality. Pohledově bude sjednocena s okolními objekty. Dešťové vody budou svedeny pomocí okapů a chrličů na terén za objektem. Vnitřní prostředí objektu bude nuceně větráno. Objekt bude opatřen ochranou před bleskem. Objekty RD se liší pouze orientací a tvarem střechy. Z hlediska nákladů pak osazením do terénu – výkopy/zásypy a délkou přístupového chodníku. Domky budou jednotně vybaveny centrálním řídicím systémem, který bude zabezpečovat veškeré funkce technologického objektu (větší vnitřní rozvodnice-dvoupólové jištění všech prvků, elektroinstalace - vypínače, zásuvky, zářivka, přímotop, ventilátor, zabezpečovací zařízení). Řídicí systém, hromosvod a obvodové uzemnění jsou součástí příslušného provozního souboru zabezpečovacího zařízení.

### Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Všechna zastřešení jsou kombinací zastřešení a zástěny.

Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat o tzv. „symetrickou vlašťovku“, na jednostranných nástupištích o „jednostrannou vlašťovku“. Vedle výpravní budovy bude zastřešen příchod od VB k nástupištím a schodiště do podchodu.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. V některých částech je střecha doplněna prosklenými pásy, tedy „světlíky“. U jednostranných i oboustranného nástupiště je navržena transparentní stěna, v rovině s nosnými sloupy. Tato stěna doplňuje funkci ochrany nástupiště před větrem a hnanými srážkami, kterou zejména na úzkém nástupišti střecha poskytuje pouze částečně. Boční stěna zároveň tvoří přirozenou bariéru od sousední koleje a plní tak funkci zábradlí. Prosklené stěny i skleněné části střechy budou provedeny se sítotiskem, který graficky zvýrazní stanici a konkrétní nástupiště. Vstupy do podchodu budou opláštěné prosklenými stěnami, zabraňujícími vniku srážek na schodiště.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky střechy nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Sloupy budou opláštěné hliníkovými obklady, svody odvodnění a prvky mobiliáře jako např. odpadkové koše budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace s pomocí svodů vedených v zakrytovaném prostoru hlavních stojek vlašťovek. U stojek, kde nebude umístěna kabelizace a dešťové svody, bude zakrytovaný prostor v některých místech využit pro umístění integrovaných košů.

#### *SO 01-15-05 ŽST Otrokovice, zastřešení nástupišť*

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na novém ostrovním nástupišti v délce 126m a na dvou jednostranných nástupištích vedle VB (obě šířky 3,47m a délky 68,1m a 84,4m) zřízena zastřešení. Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat „symetrickou vlašťovku“, na jednostranných nástupištích o „jednostrannou vlašťovku“. Vedle výpravní budovy bude zastřešen také příchod od VB k nástupištím a schodiště do podchodu.

#### *SO 01-15-07 ŽST Otrokovice, zastřešení vstupu do podchodu v km 155,726 město Otrokovice*

V km 155, 726 bude v rámci stavby rozšířeno kolejiště směrem východním. Proto bude nutno prodloužit stávající podchod a zastřešit nový výstup z podchodu na této straně kolejiště (pozemky jsou ve vlastnictví města Otrokovice). Výstup sestává ze schodiště a zalomeného výstupního chodníku, proto nebude potřeba výtahů pro ZTP. Součástí SO bude také demontáž zastřešení stávajícího schodiště z podchodu.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Prvky odvodnění jako podélné žlaby nebo svody budou implementovány do konstrukce a nebudou tak narušovat výtvarný vzhled konstrukce.

Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod. Ukolejnění zastřešení je součástí kapitoly „ukolejnění kovových konstrukcí“.

#### *SO 04-15-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zastřešení výstupů z podchodu v km 8,700*

Podchod v km 8,700 má tři výstupní objekty se schodištěm a výtahem pro imobilní cestující. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad novými výstupy z podchodu zřízeno zastřešení.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace. Stěny budou tvořeny kaleným bezpečnostním sklem, uchyceným do systémových úchyťů a lišt.

Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod.

*SO 05-15-02 ŽST Zlín střed, zastřešení nástupiště*

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na ostrovním nástupišti (š. 6,66m) a jednostranném nástupišti (š. 3,47m) zřízena zastřešení v délce 140m. Jednostranné nástupiště vedle VB (u kusé koleje) šířky 3,47m bude zastřešeno pouze v délce 41m. Vedle výpravní budovy bude zastřešen také příchod od VB k nástupištím a schodiště do podchodu ve tvaru L (větší z rozměrů 11\*24m).

*SO 05-15-05 ŽST Zlín střed, zastřešení výstupu z podchodu v km 10,202 město Zlín*

Podchod v žst Zlín střed bude prodloužen na druhou stranu kolejiště pro potřeby města. Výstupní objekt na druhé straně kolejiště bude tvořit bezbariérový chodník, který bude končit u nové budovy EPZ a spínací stanice. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad rampou zřízeno zastřešení. Zastřešení má půdorysný rozměr 50,8x3,1m.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Stěny budou tvořeny kaleným bezpečnostním sklem, uchyceným do systémových úchytů a lišt. Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod.

**Přístřešky pro cestující**

Jedná se o ocelové lehké přístřešky, jejichž architektonické řešení je jednotné pro celou trať Otrokovice-Vizovice. Vzhledem k tomu, že v některých zastávkách navazují přístřešky na protihlukovou stěnu, je architektonické řešení těchto objektů provázáno. Stěny přístřešků jsou navrženy z kombinace skleněných částí se sítotiskem (bočních stěn) a plných částí (zadní stěny). Plná stěna je navržena ze stejného materiálu jako protihlukové absorpční panely, přičemž grafické motivy na stěně navazují na grafiku v přístřešku. Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. Spodní líc střechy je tvořen podhledem, do nějž budou zakomponovány svítidla a další instalace.

Střecha bude pultová. Dešťové vody ze střechy dle místních podmínek budou odvedeny stojkami zastřešení. Přístřešek bude vybaven umělým osvětlením. Přístřešek bude také vybaven lavicemi a odpadkovými koši na tříděný odpad. Na přístřešky nebudou z estetických důvodů umístěny nápisy zastávek, které budou řešeny samostatně v rámci orientačního systému zastávky SO nástupiště. Minimální podchodná výška u přístřešku je 2,5 m.

Rozdílné velikosti přístřešků jsou určeny na základě špičkové frekvence cestujících, počtů nástupišť a okolním podmínkám každé ze zastávek.

*SO 02-15-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, přístřešky pro cestující*

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 8x1,8m.

*SO 02-15-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, přístřešky pro cestující*

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 10x1,8m.

*SO 04-15-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, přístřešky pro cestující*

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 16x1,8m

**Individuální protihluková opatření***SO 90-00-02 část C Individuální protihluková opatření*

Ve specifických případech, kdy není možno provádět snižování hlukové zátěže pomocí protihlukových stěn, budou prováděna individuální protihluková opatření, která budou eliminovat hlukovou zátěž

v pobytových místnostech. IPO je řešeno výhradně u objektů určených a evidovaných katastrem nemovitostí k bydlení.

### Orientační systém

#### *SO 01-15-12 ŽST Otrokovice, orientační systém*

Orientační systém bude nově osazen na všech nově budovaných nástupištích, v nové výpravní budově a v podchodu. Na stávajícím ostrovním nástupiště v ŽST Otrokovice bude orientační systém upraven v jen v nezbytně nutném rozsahu (doplnění vyznačení sektorů a čísel kolejí, výměna nástupištních orientačních tabulí s ohledem na změnu číslování kolejí), stávající tabule s názvem stanice budou ponechány.

Orientační systém je navržen podle TNŽ 73 6390 (Nápisy názvů železničních stanic a zastávek), Směrnice SŽDC č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách) a navazujícího Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. V souladu s touto směrnicí jsou očíslovány hrany nástupišť (nikoliv nástupiště jako celek), hrana nástupiště se označuje na orientačních tabulích jako kolej. Toto číslování kolejí je odchylné od předpisu SŽDC D1 a je určené pouze pro cestující veřejnost za účelem informování.

Součástí orientačního systému jsou:

- prosvětlené tabule s názvem stanice na nástupištích pod zastřešením a na výpravní budově, ostatní tabule na nástupištních mimo zastřešení a na zhlaví jsou provedeny jako neprosvětlené,
- směrové orientační tabule, nástupištní orientační tabule a případné další tabulky s piktogramy, jsou navrženy jako neprosvětlené, oboustranné nebo jednostranné,
- značení sektorů a kolejí na nástupištích, oboustranné nebo jednostranné,
- orientační hlasové majáčky pro osoby se sníženou schopností orientace
- cílové tabule (s piktogramy) v interiéru výpravní budovy,
- značení sektorů a kolejí v podchodu
- hmatné štítky s Braillovým písmem na madle zábradlí s informací o čísle kolejí na (pravém madle zábradlí u výstupu z podchodu na nástupiště),
- hmatné štítky tabulky s prismatickým písmem a zároveň s Braillovým písmem informací o rozvržení sektorů na nástupišti (vpravo na stěně u výstupu z podchodu – nad štítkem s Braillovým písmem),
- hmatné štítky s informací o druhu WC (nad kliku dveří na WC v interiéru výpravní budovy)

#### *SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém*

Orientační systém je navržen podle Směrnice SŽDC č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, 3. vydání (červenec 2018)). Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy vlaků, tabule s označením kolejí a sektorů na nástupištích, tabule s číslem koleje v podchodu, tabule s piktogramy na nástupištích a v podchodu (piktogramy směrové, cílové a zákazové). Dále piktogramy směrové a cílové ve výpravní budově, orientační hlasové majáčky a hmatové orientační prvky pro osoby s omezenou schopností orientace.

### Demolice

**Povolení demolice je předmětem samostatného řízení.**

### Drobná architektura a oplocení

#### *SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, čerpací stanice*

#### *SO 01-15-04 část A ŽST Otrokovice, čerpací stanice, stavební část*

V rámci výstavby nového kolejiště bude nově provedena stavební část čerpací stanice Oblastního centra údržby Východ, pracoviště Olomouc, provozní pracoviště Otrokovice, které se nachází v km 155,4.

Prostor stáčecího místa a čerpací stanice bude zastřešen ocelovým přístřeškem, krytina přístřešku bude z trapézového plechu. Nosnou konstrukci tvoří ocel. U profily svařené do krabice, ocelové konstrukce budou prostorově zavětrovány, na OK přístřešku bude ukotven ocel. profil pro uchycení záchytného systému při práci na cisternovém voze. Využita bude stávající Al. konstrukce výlezu na cister. vozy v prostoru nového přístřešku + doplní se základový blok pro ukotvení výlezu.

Odvod dešťových vod bude napojen do stávající kanalizace, viz samostatný SO. Založení ocelového přístřešku bude na základových patkách, tvar zastřešení bude pultový o rozměrech 7,1 x 19,8m, výška pultového přístřešku 7,15 – 6,5m, příčný sklon zastřešení bude od stáčecího a výdejního místa a to 6°.

Pro osazení ocelové záchytné vany bude provedena betonové vana pod koleje v místě stáčení a výdeje PHM. V prostoru zastřešení PHM bylo doplněno situování kontejneru AdBlue. OK přístřešku bude opatřena povrchovou úpravou proti povětrnostním vlivům a to žárově zinkováním. Výdejní a stáčecí místo bude dále vybaveno železobetonovou nepropustnou podzemní havarijní jímkou o objemu 5,3m<sup>3</sup>, uloženou na podkladní betonové desce.

*SO 01-15-04 část B ŽST Otrokovice, čerpací stanice, záchytná ocelová kolejová vana*

Manipulační plocha výdeje a stáčení PHM bude zabezpečena proti úkapům ropných látek kolejovou ocelovou záchytnou vanou (jímkou) v délce cca 18m rozšířenou směrem k technologickému zařízení (výdejní stojany NM, LTO, AdBlue a stáčecí hrdlo NM). Vana bude vybavena pochůznými ocelovými zinkovanými rošty, bude opatřena povrchovou úpravou odolávající manipulovaným médiím. Vana bude gravitačně svedena do podzemní betonové havarijní jímky s objemem minimálně 5m<sup>3</sup>.

Odváděcí potrubí mezi kolejovou ocelovou vanou a podzemní havarijní jímkou bude provedeno pomocí trubního systému KG z neměkčeného polyvinylchloridu, kruhové tuhosti SN4 a SN8. Průchody potrubí betonovým pasem základové vany budou provedeny kapalinotěsnými potrubními průchodkami. Potrubí je odolné ropným produktům a odolává zemním a kolovým tlakům. Kolejnice v místě vany budou celistvé nebo svařované, kolejnice pod hlavou zabroušená do tvaru.

*SO 01-15-04 část C ŽST Otrokovice, čerpací stanice, elektroinstalace*

Bude provedena demontáž silnoproudého zařízení bránící výstavbě nové čerpací stanice.

Bude provedena elektroinstalace skladu ČS PHM včetně zemnicí soustavy.

Nový hlavní rozvaděč RMS bude umístěn v přílehlé uzamykatelné technologické místnosti skladu. Zemnicí soustava bude vybudována v rámci budování stavební části – základů zastřešení a přípojky ke skříni vakuového odsávání WC.

Elektroinstalace celkově zajistí:

funkci výdejních stojanů, řídicího systému, systémů MaR (indikace netěsností dvojplášťů, indikace úkapů, indikace naplnění havarijní jímky, hladinoměrů), osvětlení přístřešku, přípojku k odsávacímu zařízení WC (5kW, 3f400VAC), zemnicí soustavu.

Bude provedena přeložka napojení datového připojení skladu a přeložka stávajícího kamerového systému na novou ocelovou konstrukci přístřešku skladu.

Přípojka elektro bude provedena z litinových rozvaděčů na zdi technologické budovy skladu.

Bude zajištěno měření odběru elektrické energie pro sklad PHM a zařízení odsávání vakuových WC.

V rámci stavby se provedou demontáže těch stávajících oplocení, které jsou v kolizi s novou výstavbou. Následně budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

*SO 01-15-11 ŽST Otrokovice, oplocení*

*SO 02-15-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, oplocení*

*SO 03-15-02 Odb. Zlín-Malenovice, oplocení*

*SO 04-15-09 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, oplocení*

*SO 05-15-03 ŽST Zlín střed, oplocení*

Tyto objekty řeší náhrady stávajících oplocení dotčených stavbou.

*SO 05-15-06 ŽST Zlín střed, GSM-R, BTS 322, spodní stavba*

Pro umístění technologie GSM-R bude v oblasti žst. Zlín střed (km 10,277 L) navržena v rámci technologické části stavby skříň.

Předmětem tohoto SO je pouze vybudování základu pro tuto skříň.

## TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

### Trakční vedení SŽ

#### *SO 50-01-01 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, úprava trakčního vedení*

V rámci SO bude provedena úprava a regulace stávajícího trakčního vedení traťového úseku navazující na rekonstruované trakční vedení v ŽST. Otrokovice.

#### *SO 01-01-01 ŽST Otrokovice, úprava trakčního vedení*

V rámci tohoto SO dojde k rozsáhlé rekonstrukci trakčního vedení v návaznosti na kolejové řešení. Rozsah zatrolejování je v novém stavu zřejmý ze schématu napájení a dělení. Sestavy TV hlavních kolejí č. 1 a 2 budou v návaznosti na stavbu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ průřezu 150mm<sup>2</sup> Cu + 70mm<sup>2</sup> Bz. Vedlejší sestavy nových systémů 80mm<sup>2</sup> Cu + 50mm<sup>2</sup> Bz. Hlavní sestavy směrem do nově elektrizovaného traťového úseku směr Vizovice budou 100mm<sup>2</sup> Cu + 50mm<sup>2</sup> Bz. Atypická řešení uchycení trakčních podpěr na zárubních zdech před tunelem budou doložena v dokumentaci. Neutrální pole vytvořené směrem na Tlumačov bude z prostorových důvodů tvořeno kombinací dvou po sobě jdoucích úsekových děličů a vzdušných elektrickým dělením. V základním stavu bude neutrální pole sepnuto.

#### *SO 01-01-03 ŽST Otrokovice, připojení napájecího vedení na TV*

Stavební objekt řeší napájecí vedení z TNS Otrokovice do elektrického dělení před Otrokovickým tunelem. Napájecí linka bude dimenze 1x120Cu pro každou kolej. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N121, N221 a N122, N222.

#### *SO 01-01-04 ŽST Otrokovice, úprava napájecího vedení*

Stavební objekt řeší úpravu napájecí linky vybudované v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Napájecí linka bude nově zapojena za neutrální pole směrem do ŽST. Tlumačov. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N101, N201 a N102, N202.

#### *SO 01-01-05 ŽST Otrokovice, připojení EPZ na TV*

Stavební objekt řeší připojení EPZ na trakční vedení přes úsekový odpojovač č.108. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

#### *SO 02-01-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, trakční vedení*

Stavební objekt řeší elektrizaci nově zdvoukolejněné trati, včetně trakčního vedení v novém Otrokovickém tunelu. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami. Atypické řešení uchycení trakčního vedení v tunelu a na zárubních zdech bude doloženo.

#### *SO 03-01-01 Odb. Zlín-Malenovice, trakční vedení*

Stavební objekt řeší nové trakční vedení v úseku trati od km 6,1 do km 5,55. Umístění nových stožárů a základů TV je řešeno s ohledem na novou navrhovanou polohu kolejí železničního svršku a spodku. V místech s nedostatkem prostoru pro umístění trakčních stožárů budou použity krakorce se závěsy na konzolách typu SIK.

Odbočka bude tvořena dvěma půlúseky a spojku. Na začátku a na konci se budou nacházet elektrická dělení s odpojovači pro podélné spínání č. 401, 402 a 411, 412 a pro příčné spínání č. 3A, 3B. Odpojovače budou umístěny na trakčních podpěrách č. 5,6 a 21, 22.

#### *SO 04-01-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, trakční vedení*

Stavební objekt řeší nové trakční vedení v úseku trati od km 9,1 do km 5,9. Umístění nových stožárů a základů TV je řešeno s ohledem na novou navrhovanou polohu kolejí železničního svršku a spodku. V místech s nedostatkem prostoru pro umístění trakčních stožárů budou použity krakorce se závěsy na konzolách typu SIK.

Traťový úsek bude tvořen čtyřmi kotevními úseky pro každou kolej. Pevné body budou řešeny individuálně buď zakotvením na stožár s protikotvou, nebo na příhradový stožár, případně na kotevní bránu.



*SO 05-01-01 ŽST Zlín střed, trakční vedení*

Budou použity trakční podpěry typu BP, TS, TBS, 2TBS. Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách, na bránách budou použita směrová lana. V prostorově stísněných místech budou pro závěs TV použity trakční krakorce s konzolami SIK. Závěsy sestavy TV jsou uvažovány bez přídavného lana.

Požadovaná sestava, dle informací dopravního technologa:

- koleje 1, 2 - 100mm<sup>2</sup> Cu + 50 mm<sup>2</sup> Bz
- vedlejší staniční koleje 3,4,6,8,51 - 80mm<sup>2</sup>Cu + 50mm<sup>2</sup> Bz
- kolej č. 10 je neelektrizována

Kotvení bude použito 1:2, odpojovače typu QAD 35 + pohony typu MPP (EŽ).

Průběh TV pod nadjezdem v km 10,308 se u přípravné dokumentace nemění. Ve všech sestavách TV bude výška troleje 5600 mm nad TK a snížená výška sestavy na 800mm.

Křížení s el. linkami venkovního vedení se v dotčeném úseku nenachází.

V úseku km 9,269 – 9,569 je u kol. 2 navržena opěrná zeď. Po domluvě s projektantem opěrné zdi bude vždy zeď přerušena pro základ TP (zeď na základ plynule naváže).

*SO 05-01-03 ŽST Zlín střed, připojení spínací stanice na TV*

Platí již schválené schéma napájení a dělení. Pomocí odp. S101 z jednoho vývodu SpS bude vedeno obcházecí vedení po TP, kde se připojí do traťového úseku za elektrické dělení (směr Příluky). Sestava obcházecího vedení – 1x 120 mm<sup>2</sup> Cu.

Vývod ze SpS pomocí odp. S111 je pro kolej č. 1, sestava 1x120 mm<sup>2</sup> Cu.

Vývod ze SpS pomocí odp. S112 je pro sekci kolejí č. 2 a 4, sestava 1x120 mm<sup>2</sup> Cu.

**Trakční vedení DSZO**

Proudová soustava IT 660 V DC.

*SO 01-01-06 žst. Otrokovice, úprava trolejbusového vedení DSZO*

V návaznosti na úpravu křížení pozemních komunikací I/49 a I/55 a výstavbu nového železničního tunelu v lokalitě Otrokovice-Kvítkovice dochází k úpravám trolejového vedení DSZO, a to od tř. Osvobození po dnešní žel. zast. Otrokovice-Trávníky. V celém úseku budou osazeny nové trakční stožáry v počtu 45 ks převážně typu C a D, které zároveň ponosou VO. Trakční vedení bude zčásti zavěšeno na lanových převěsech, zčásti na sklolam. výložnicích. Nové vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> dosahuje celkové délky stop 1530 m. Dojde k rekonstrukci výstroje napájecích bodů a úsekového dělení, bez vlivu na energetickou bilanci.

Součástí SO je také návrh provizorních trolejových vedení pro zachování provozu během jednotlivých fází výstavby křižovatky a tunelu.

*SO 04-01-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava trolejbusového vedení DSZO*

V souvislosti s výstavbou MÚK Prštné a úpravou komunikace I/49 dochází k rekonstrukci trolejového vedení DSZO. V celém rozsahu úprav tř. Tomáše Bati budou po stranách komunikace vybudovány nové trakční stožáry v počtu 81 ks převážně typu C a D. V prostoru nájezdových ramp a samotného mostu MÚK bude trolejové vedení zavěšeno na výložnicích, mimo MÚK na lanových převěsech. Nové vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> dosahuje celkové délky stop 1440 m. Pod novou mostní konstrukcí je navržena snížená výška trol. vedení, ve směru Otrokovice 5,71 m, ve směru Zlín 5,15 m. Dojde k úpravě napájecího bodu, beze změny energetické bilance. V rámci SO jsou také navrženy trakční stožáry pro výhledové zavedení trolejbusové dopravy po nové MÚK.

Součástí SO je také návrh provizorního trolejových vedení, umožňující provoz trolejbusů během jednotlivých fází výstavby prštné MÚK.

*SO 04-01-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava trolejbusového vedení DSZO v žkm 5,951, 6,168 a 6,685*

V souvislosti s úpravou železničních propustek dochází k dotčení stáv. stožárů DSZO. Při stavebních pracích na propustcích v žkm 5,951 a 6,168 budou stožáry zapaženy, bez zásahu do převěsů. V žkm 6,685

bude z důvodu obnažení části základu po dobu přestavby propustku osazen provizorní stožár, na který se dočasně převěsí trolejové vedení trolejbusu.

*SO 90-01-01 žst. Otrokovice - žst. Zlín střed, převěšení ZOK na stožárech DSZO*

V rámci tohoto SO bude optický kabel patřící DSZO v místech přeložek trakčních stožárů trolejbusu převěšen na nově budované stožáry.

Technologie opt. kabelu řešena v SO 01-10-02, SO 04-10-02 a SO 06-10-02.

**Ohřev výměn - EOv**

*SO 01-06-01 ŽST Otrokovice, úprava EOv*

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev v celé stanici. Stávající ohřev bude demontován. Ve stanici bude ohříváno celkem 44ks výhybek z celkovým příkonem EOv cca 320kW. Napájení EOv bude zajištěno z celkem 7ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanic 22/0,4kV. Rozvaděče REOV1 – REOV4 budou napájeny z kioskové trafostanice umístěné v km 155,300. Rozvaděče REOV5 – REOV7 budou napojeny z trafostanice umístěné ve stávající technologické budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽDC.

*SO 02-06-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, EOv*

V rámci tohoto SO bude řešeno EOv na dvou výhybkách umístěných na odbočce vlečky ZPS. Napájení výhybek z celkovým příkonem cca 13kW bude provedeno z rozvaděče REOV-ZPS, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce zast. Zlín-Malenovice zastávka. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

*SO 03-06-01 Odb. Zlín-Malenovice, EOv*

V rámci tohoto SO bude řešeno EOv na 4ks výhybek na odbočce. Napájení výhybek z celkovým příkonem cca 26kW bude provedeno z rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odbočce Zlín-Malenovice. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

*SO 05-06-01 ŽST Zlín střed, EOv*

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 23ks výhybek z celkovým příkonem EOv cca 190kW. Napájení EOv bude zajištěno z celkem 4ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽDC.

**Elektrické předtápěcí zařízení**

*SO 01-06-02 ŽST Otrokovice, EPZ vč. kabelových rozvodů*

V rámci tohoto SO budou v žst. Otrokovice zřízeny pro potřeby předtápění os. vozů celkem 2ks stojanů 3kV AC / 1,5kV AC. Stojany budou umístěny v kolejišti mezi kolejemi č.3 a č. 5 na konci 2. nástupiště. Jednotlivé stojany budou napájeny novými kabelovými rozvody z nové trafostanice pro EPZ.

*SO 05-06-02 ŽST Zlín střed, EPZ vč. kabelových rozvodů*

V rámci tohoto SO budou v žst. Zlín střed zřízeny pro potřeby předtápění os. vozů celkem 4ks stojanů 3kV AC / 1,5kV AC.

Stojany budou umístěny v kolejišti mezi kolejemi č.0 a č. 2 na konci 3. nástupiště, dále u koleje č.1 na konci 2. nástupiště a u koleje č.3 na začátku 1. nástupiště.

Jednotlivé stojany budou napájeny novými kabelovými rozvody z nové trafostanice pro EPZ.

**Rozvody VN/NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

*SO 01-04-01 ŽST Otrokovice, přeložky kabelu 6kV*

Předmětem tohoto SO jsou přeložky kabelu 6kV v žst. Otrokovice z důvodu výstavby nového kolejiště a kabelovodu. Pro dobu stavby bude provedeno provizorní přeložení kabelu 6kV do trasy mimo oblast výstavby, po skončení stavby bude provedena pokládka nového kabelového vedení 6kV. Celková délka přeložky rozvodu 6kV je cca 800m.

*SO 01-06-03 ŽST Otrokovice, úprava venkovního osvětlení*

Předmětem tohoto SO je úprava stávajícího venkovního osvětlení v žst. Otrokovice. Ve stávajícím stavu je osvětlení provedeno pomocí osvětlovacích věží o výšce 20m. Z důvodu výstavby nového kolejiště bude většina věží demontována a nahrazena věžemi novými o výšce rovněž 20m. V místech, kde nebude osvětlení z věží dostačující, budou doplněny LED svítidla na trakční stožáry, případně budou vybudovány samostatné osvětlovací stožáry do výšky 12m. U stávajících osvětlovacích věží bude provedena výměna elektrovýzbroje. Budou osazeny nové světlomety a kabelové rozvody. Napájení veškerého osvětlení bude provedeno z rozvaděčů RO umístěných v trafostanicích TS1 a TS2. Rozvaděče osvětlení RO budou začleněny do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

*SO 01-06-04 ŽST Otrokovice, úprava rozvodů nn*

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou nové silové kabelové rozvody nn v žst. Otrokovice, které zajistí napájení jednak stávajících kabelových skříní umístěných v prostoru stanice a jednak napájení nových zařízení, které budou ve stanici instalovány v rámci této stavby. Jedná se zejména o napájení nových zásuvkových stojanů, rekonstruovaných kabelových skříní apod.. Stávající rozvody nn ve stanici budou prakticky v celém rozsahu nahrazeny rozvody novými, které budou napájeny z nové rozvodny nn umístěné ve stávající technologické budově (TS1) a dále v kioskové trafostanici v km 155,300 (TS2). Součástí tohoto SO bude i demontáž stávajícího nepotřebného zařízení.

*SO 01-06-05 ŽST Otrokovice, úprava osvětlení podchodu a nástupišť*

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení nových nástupišť č.1 – č.3 a dále nové osvětlení stávajícího nástupiště č.4 včetně kryté části. Dále bude řešeno nové osvětlení podchodu. Pro osvětlení podchodu a krytých částí nástupišť budou použita LED vandalům odolná svítidla, která budou umístěna v rohu podchodu nebo budou upevněny na konstrukci zastřešení nástupišť. Nekryté části nástupišť budou osvětleny pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárcích o výšce 6m.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

*SO 01-06-06 ŽST Otrokovice, úprava DOÚO*

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pulty pro staniční odpojovače budou umístěny v místnosti DŘT v technologické budově. Ovládací pulty napaječové odpojovače budou umístěny v TNS Otrokovice.

*SO 01-06-07 ŽST Otrokovice, přeložky silnoprůdých rozvodů*

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby. Rovněž bude řešeno napájení provizorního zabezpečovacího zařízení.

*SO 01-06-08 ŽST Otrokovice, železniční tunel - rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO bude řešeno nouzové a pracovní osvětlení v novém tunelu a dále instalace 6ks zásuvkových skříní. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel přisazených ke stěně tunelu ve výšce 3,5m. Zásuvkové skříně budou umístěny u každé koleje na koncích a ve středu tunelu. Zásuvkové skříně budou ovládány ze systému DD TSŽDC.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn technologické budovy tunelu, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Zásuvkové skříně budou napájeny z rozvaděče RH.

Dále je součástí tohoto SO napájení 6ks čerpadel pro odvod dešťových vod, které budou umístěny vedle tunelu. Napájení bude zajištěno z rozvaděčů RH a RZS umístěných v technologické budově u tunelu (TS3).

*SO 01-12-01 ŽST Otrokovice, kabelový rozvod 22kV*

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TNS Otrokovice a TS 22/0,4kV ve stávající technologické budově (TS2). Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlabech, případně

v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 155,300 (TS1). Dále je součástí tohoto SO kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV ve stávající technologické budově (TS2) a TS 22/0,4kV v technologické budově u tunelu (TS3).

*SO 02-06-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na každém nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojení osvětlení přístřešku pro cestující.

*SO 02-06-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice, rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Rozvodna nn bude napájena přípojkou nn ( SO 02-06-04 ) z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice. Na každém nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Rovněž bude řešen hlavní rozvaděč RH v rozvodně nn. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojení osvětlení přístřešku pro cestující.

*SO 02-06-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice, přípojka nn*

V rámci tohoto SO bude řešena přípojka nn z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice do rozvodny nn umístěné na zastávce Zlín-Malenovice obec.

*SO 02-06-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přípojky nn pro PZS*

V rámci tohoto SO je řešeno napájení jednotlivých přejezdů v tomto traťovém úseku pomocí přípojek nn vedených vždy z nejbližší trafostanice 22/0,4kV. Přejezdy budou napojeny kabelem nn, který bude smyčkován u jednotlivých přejezdů ve venkovní společné skříni R-PZS. Skříň umožňuje připojení náhradního zdroje a je vybavena přepětovou ochranou.

*SO 02-12-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, kabelový rozvod 22kV*

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV v technologické budově u tunelu (TS3) a TS 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice. Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 3,450.

*SO 03-06-02 Odb. Zlín-Malenovice, rozvody nn a osvětlení*

Předmětem tohoto SO je výstavba nového osvětlení prostoru vyhybek, které budou na odbočce zřízeny. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO, který bude umístěn v rozvodně nn v technologické budově na odbočce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. V rámci tohoto SO budou dále řešeny kabelové rozvody nn mezi trafostanicí 25/0,4kV a rozvodnou nn v technologické budově.

*SO 03-06-03 Odb. Zlín-Malenovice, DOÚO*

Předmětem těchto SO jsou kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v technologické budově.

*SO 03-06-04 Odb. Zlín-Malenovice, přeložky silnoproudých rozvodů*

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby.

*SO 04-06-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín-Prštné, rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť, zastřešení schodišť a části podchodu patřícího SŽDC. Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m, osvětlení schodišť pak pomocí svítidel upevněných na konstrukci zastřešení a osvětlení podchodu pomocí svítidel zapuštěných do stropu podchodu. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Z rozvaděče RH trafostanice budou dále napájeny výtahy na zastávce.

*SO 04-06-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přípojky nn pro PZS*

V rámci tohoto SO je řešeno napájení jednotlivých přejezdů v tomto traťovém úseku pomocí přípojek nn vedených vždy z nejbližší trafostanice 22/0,4kV. Přejezdy budou napojeny kabelem nn, který bude smyčkován u jednotlivých přejezdů ve venkovní společné skříni R-PZS. Skříň umožňuje připojení náhradního zdroje a je vybavena přepětovou ochranou.

*SO 04-12-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, kabelový rozvod 22kV*

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice a TS 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově žst. Zlín střed. Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 8,550.

*SO 05-06-03 ŽST Zlín střed, venkovní osvětlení*

Předmětem tohoto SO je nové venkovního osvětlení v žst. Zlín střed. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

*SO 05-06-04 ŽST Zlín střed, osvětlení podchodu a nástupišť*

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení nových nástupišť. Dále bude řešeno nové osvětlení podchodu. Pro osvětlení podchodu a krytých částí nástupišť budou použita LED vandalům odolná svítidla, která budou zapuštěna do stropu podchodu nebo budou upevněna na konstrukci zastřešení nástupišť. Nekryté části nástupišť budou osvětleny pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

*SO 05-06-05 ŽST Zlín střed, rozvody nn*

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou nové silové kabelové rozvody nn v žst. Zlín střed, které zajistí napájení nových zařízení, které budou ve stanici instalovány v rámci této stavby. Jedná se zejména o napájení nových zásuvkových stojanů, spínací stanice apod.. Rozvody nn budou napájeny z nové rozvodny nn umístěné v nové výpravní budově. Součástí tohoto SO bude i demontáž stávajícího nepotřebného zařízení.

*SO 05-06-06 ŽST Zlín střed, DOÚO*

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pulty pro odpojovače budou umístěny v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

*SO 05-06-07 ŽST Zlín střed, přeložky silnoprůdých rozvodů*

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby.

*SO 06-06-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Príluky, přípojky nn pro PZS*

**Objekt bude ukončen přípojkou pro přechod v km 10,729**

V traťovém úseku Zlín střed - Zlín-Přiluky budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkovane u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

#### Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 01-01-02 ŽST Otrokovice, ukolejnění kovových konstrukcí  
 SO 02-01-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ukolejnění kovových konstrukcí  
 SO 03-01-02 Odb. Zlín-Malenovice, ukolejnění kovových konstrukcí  
 SO 04-01-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ukolejnění kovových konstrukcí  
 SO 05-01-02 ŽST Zlín střed, ukolejnění kovových konstrukcí

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV). Ukolejnění se provede v souladu s požadavky norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Ukolejnění trakčních podpěr a kovových konstrukcí je navrženo individuální, v místech s kolejovými obvody pomocí opakovatelných průrazek, v místech s počítači náprav bude použito přímé ukolejnění. V místech, kde budou trakční podpěry situovány na opěrných zdech budou tyto zdi mezi podpěrami TV rozděleny (dilatovány) a to tak, aby mohla být každá trakční podpěra ukolejněna samostatně. Pokud takové rozdělení nebude možné, bude použito skupinového ukolejnění. Skupinové ukolejnění bude použito i pro ukolejnění konzol TV tunelu. V částech bez kolejových obvodů budou zřízeny příčné kolejové propojky ve vzdálenostech po 300m. Podélná kolejová propojení budou součástí kolejového řešení.

#### Vnější uzemnění

- SO 01-06-09 ŽST Otrokovice, uzemnění trafostanice pro EPZ

Vnější uzemňovací soustava bude společná pro ochranné a pracovní uzemnění soustav vn a nn. Zemní odpor uzemňovací soustavy musí vyhovovat normě ČSN 34 1500 ed.2.

Uzemňovací soustava bude tvořena páskem FeZn 30x4mm uloženým v zemní kabelové kynetě kolem trafostanice a v základech trafostanice. Z uzemňovací soustavy budou provedeny vývody pro připojení vnitřního uzemnění a dále se na něj připojí ekvipotenciální prahy zřízené před vstupy do budovy EPZ.

Po dokončení uzemňovací soustavy se provede měření jeho zemního odporu, a pokud bude jeho hodnota větší než 5  $\Omega$ , provede se odpovídající rozšíření uzemňovací soustavy.

- SO 01-06-10 ŽST Otrokovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 155,300  
 SO 01-06-11 ŽST Otrokovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 0,800  
 SO 01-06-12 ŽST Otrokovice, uzemnění výpravní budovy  
 SO 01-06-13 ŽST Otrokovice, uzemnění technologické budovy  
 SO 02-06-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 3,450  
 SO 03-06-05 Odb. Zlín-Malenovice, uzemnění technologické budovy  
 SO 04-06-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, uzemnění TS 22/0,4kV v km 8,550  
 SO 05-06-09 ŽST Zlín střed, uzemnění výpravní budovy  
 SO 05-06-10 ŽST Zlín střed, uzemnění kioskové TS 22/0,4kV

Uzemňovací soustava bude vybudována v prostorách okolo jednotlivých budov a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách. Zároveň bude sloužit jako pracovní uzemnění pro střed transformátorů 22/0,4kV a pro uzemnění hromosvodu.

Uzemňovací síť trafostanice 22/0,4kV musí splnit hodnotu minimálního přechodového odporu 2 $\Omega$  a bude provedena páskem FeZn 30x5mm v kombinaci uzemňovacích tyčí. Kolem trafostanic budou provedeny ekvipotencionální prahy.

- SO 03-06-06 Odb. Zlín-Malenovice, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ

Předmětem těchto SO je výstavba oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 100  $\Omega$ , která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25/0,4kV.

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže jak 5 m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržáním minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

*SO 05-06-08 ŽST Zlín střed, uzemnění spínací stanice*

Protože ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí na napěťové hladině 25kV není řešena pouze ukolejněním s rychlým vypnutím, je nutné dle ČSN 34 1500 ed.2 čl. 5.4.4.3. odst. d) vybudovat zemnicí soustavu o hodnotě zemního odporu nejvýše 5Ω. Na základě tohoto faktu bude zemnicí síť spínací stanice navržena na hodnotu zemního odporu do 5Ω.

Uzemňovací soustava se bude skládat z uzemňovacího pásku založeného do základů spínací stanice. Strojená zemnicí soustava bude provedena páskem FeZn 30x4, do kterého budou na vytipovaných místech vloženy zemnicí jímky pro možnost proměření zemnicí soustavy.

Na strojenou vnější uzemňovací soustavu bude dále připojeno obvodové uzemnění budovy a také zpětné vedení.

*OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**Příprava území a kácení**SO 90-00-01 část A Vegetační úpravy*

**V realizované části se jedná o katastrální území Prštné, Louky nad Dřevnicí, Malenovice u Zlína, Kvítkovice u Otrokovíc, Otrokovice a část Zlína.**

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v místě rekonstrukce nebo zdvoukolejnění trati. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je místy čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje. Dotčená zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách. Místy se vyskytují se jak jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů, tak souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů).

Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o stanovisko ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody.

*Náhradní výsadba**SO 90-00-01 část B Náhradní výsadba*

**V realizované části SO je území Prštné, Louky nad Dřevnicí, Malenovice u Zlína, Kvítkovice u Otrokovíc, Otrokovice a část Zlína.**

Na základě § 9 zákona č.114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém stanovisku k povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením těchto dřevin.

Jako podklad pro určení náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin., dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Konkrétní výsadby budou uvedeny ve stanovisku ke kácení dřevin.

*Zabezpečení veřejných zájmů**SO 90-00-02 část A Zabezpečení veřejných zájmů /POV, Dopravní řešení /**SO 90-00-02 část A1 Úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících - Kvítkovická křižovatka*

Řešení stavebních postupů je navrženo s trvalými výlukami silničního provozu komunikace I/55 na třídě Osvobození v délce cca 200 m. Objízdné trasy jsou navrženy podle situace v části C.4.3. Automobilový provoz ve směru Přerov – Břeclav bude veden z komunikace I/55 po ulicích Nadjezd a Objízdna, automobilový provoz směr Břeclav – Přerov bude veden ulicí Zlínská po komunikaci I/49 na dálnici D55, k výjezdu Exit 30 (součást obchvatu Otrokovíc) a zpět na komunikaci I/55.

Příjezd do vlastního centra Otrokovíc bude možný pouze ze severu, ulicemi Komenského a tř. Osvobození, tento příjezd bude také jediný možný pro obsluhu nemovitostí v uzavřeném úseku komunikace I/55.

V oblasti Kvítkovické křižovatky budou po celou dobu stavby propojeny silnice I/49, I/55 a III/36746. Odbočení na komunikaci I/55 na tř. Osvobození a průjezd stavbou bude možný pouze vozidlům MHD, vyjma krátkých časových úseků úplné uzavírky (dokončování přeložek inženýrských sítí, umístování mostního provizoria přes stavební jámu, demontáž přejezdové konstrukce dočasnýho přejezdu).

V délce cca 150 m stavba zasáhne do chodníku na ulici Objízdna, na straně přiléhající k železniční trati. Tento chodník bude před zahájením prací nahrazen souběžným provizorním chodníkem na druhé straně ulice Objízdna. Na místě tohoto chodníku bude v délce cca 40 m dočasně zatrubněn stávající otevřený příkop. Propojení se stávajícím chodníkem bude provizorním přechodem pro pěší, který bude vybaven

světelným signalizačním zařízením, s vazbou na světelné signalizační zařízení Kvítkovické křižovatky. Na straně u obchodního domu LIDL provizorní chodník přímo navazuje na stávající chodník. V určitých fázích stavby se pěším se vytvoří provizorní přechod přes staveniště, napojený na stávající chodníky.

SO 90-00-02 část A2 Mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova – Prštné

Vzhledem k náročnosti stavby na velmi exponované silnici třídy T. Bati, bylo doporučeno před samostatnými stavebními pracemi v dubnu 2022 vyhotovit co nejvíce přeložek sítí. Tyto přeložky budou řešeny převážně protlakem a nedojde k velkému omezení provozu na třídě T. Bati. V případě potřeby výkopových prací bude stavební činnost přeložky rozdělena tak, aby nedošlo k omezení dopravy na třídě T. Bati.

SO 90-00-02 část A4 Objízdné trasy a dopravní opatření

Každý přejezd nacházející se na modernizované trati bude po nezbytně nutnou dobu (zejména nepracovní dny – např. 2 víkendy) zcela uzavřen z důvodu prací na železničním spodku, svršku i samotné silničními vozidly pojižděné konstrukci. V období trvání těchto uzávěr budou pro automobilovou dopravu zřízeny oficiální objízdné trasy (viz výkresy Situace objízdných tras č. 1 až 6).

Konkrétní dopravní značení objížďek bude vypracováno a posléze také v průběhu připomínkového řízení projednáno s DI PČR ve Zlíně i silničním správním úřadem a stane se výkresovou přílohou této zprávy.

O provedení uzávěrek zažádá příslušné instituce, stejně tak jako o možnost užívání komunikací pro potřeby objízdných tras, minimálně 30 dnů před zahájením prací přímo zhotovitel stavby.

- žádost o vydání povolení záměru (skan)

Veřejná vyhláška musí být vyvěšena na úřední desce stavebního úřadu **po dobu 30 dnů**. Veřejná vyhláška se zveřejní též způsobem umožňujícím dálkový přístup. **Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce stavebního úřadu se písemnost považuje za doručenou.** Veřejná vyhláška bude rovněž vyvěšena na úřední desce Statutárního města Zlína a Města Otrokovice.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

**Obdrží:**

Dopravní a energetický stavební úřad, Úřední deska, nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00  
Praha 1-Nové Město