

SMLOUVA O SMLOUVĚ BUDOUCÍ KUPNÍ

č. sml. CES SŽDC: E617-S-721/2019

uzavřená dle § 1785 a násl. a § 2079 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, a dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

se sídlem Praha 1-Nové Město, Dílčďdňá 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234

zápis v OR v Městě v Praze, oddíl A, vložka 48384

zastoupená Ing. Miroslavem Bocákem, ředitelem organizační jednotky stavební správa východ,

na základě pověření č. 1971 ze dne 16. 12. 2015

adresa pro doručování písemností: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

na straně jedné (dále též „budoucí kupující“)

a

2. Město Otrokovice

se sídlem nám. 3. května 1340, 765 02 Otrokovice

IČ: 284301

zastoupené: Bc. Hanou Vecerkovou, Dis., starostkou města

zástupce ve věcech technických: Mgr. Jaroslava Zimáková, vedoucí odboru majetko-právního

na straně druhé (dále též „budoucí prodávající“)

MĚSTSKÝ ÚŘAD OTROKOVICE	Čís. jedn. 699
Došlo 12. 09. 2019	Čas
Č.j. 040/41509	
Přílohy:	Lišty:

uzavírají tuto smlouvu o smlouvě budoucí kupní:

I.

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace je investorem stavby dráhy o názvu „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ (dále jen „předmětná stavba dráhy“), jejíž realizace se předpokládá v termínu 36 měsíců od zahájení stavebních prací.

Předmětná stavba dráhy je stavbou dopravní infrastruktury podle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, neboť se jedná o stavbu dráhy, která je veřejně prospěšnou stavbou vymezenou v územně plánovací dokumentaci.

2. Budoucí prodávající je výlučným vlastníkem nebo podílovým spoluvlastníkem pozemků, jejichž parcelní číslo, katastrální území, velikost podílu vlastníka a výměra pozemku jsou uvedeny v tabulce č. 1. Tyto pozemky jsou zapsány na příslušném listu vlastnictví vedeném Katastrálním úřadem pro Zlínský kraj, katastrální pracoviště Zlín (dále též „předmětné pozemky“).

Tabulka č. 1

Parcelní číslo	Katastr	Podíl vlastníka	Výměra pozemku (m ²)	Dotčená plocha (m ²)	Část stavby
1045/147	Kvítkovice u Otrokovic	1/2	115	9.0	SO 02-27-01, SO 02-16-01, PS 90-14-01, SO 17-10-02, SO 90-10-01, SO 02-12-01, PS 02-14-01, PS 02-28-01
1297/1	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	742	33.0	PS 01-14-13, PS 01-14-01, SO 01-15-13, SO 01-17-01, SO 01-18-02, SO 01-29-03, PS 01-28-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1415/3	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	347	27.0	SO 01-29-03, PS 90-14-01, SO 01-15-13, SO 01-16-01, PS 01-14-01, SO 02-10-01, PS 01-28-01, SO 01-17-01, SO 01-18-02, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 01-14-13, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1457/1	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	223	80.0	SO 02-11-01, SO 01-27-01, SO 01-15-13, SO 01-18-02, PS 01-14-01, SO 01-29-03, SO 01-17-01, SO 02-01-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 01-14-13, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01, PS 01-28-01

Tabulka č. 1

Parcelní číslo	Katastr	Podíl vlastníka	Výměra pozemku (m ²)	Dotčená plocha (m ²)	Část stavby
1465/11	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	869	33.0	SO 02-21-01, SO 01-21-01, SO 02-01-01, PS 01-14-13, PS 01-14-01, SO 01-15-13, SO 01-18-02, SO 01-29-03, PS 01-28-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1465/12	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	172	7.0	PS 01-14-13, PS 01-14-01, SO 01-15-13, SO 01-18-02, SO 01-29-03, PS 01-28-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1465/14	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	19	8.0	PS 01-14-13, PS 01-14-01, SO 01-15-13, SO 01-17-01, SO 01-18-02, SO 01-29-03, PS 01-28-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1520/20	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	1417	366.0	SO 01-15-13, SO 01-17-01, SO 02-01-01, PS 01-14-14, PS 01-14-13, SO 01-18-02, PS 01-14-01, SO 01-27-01, SO 02-10-01, SO 01-29-03, SO 01-18-01, PS 02-14-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, SO 90-10-01, PS 01-28-01
1520/22	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	3448	841.0	PS 01-14-13, SO 02-01-01, SO 01-15-13, SO 01-17-01, SO 01-29-03, SO 01-29-02, PS 02-14-01, PS 01-14-01, PS 90-14-01, SO 01-06-08, SO 01-12-01, SO 01-27-01, SO 01-18-01, SO 01-18-02, SO 02-10-01, PS 01-28-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, SO 90-10-01
1557/1	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	1748	1744.0	SO 01-15-13, SO 02-01-01, SO 02-21-01, SO 01-27-01, SO 01-21-01, SO 01-17-01, PS 01-14-13, PS 01-14-01, SO 02-10-02, SO 01-18-02, SO 01-29-03, SO 01-18-01, PS 01-28-01, PS 02-14-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 90-14-01, SO 90-10-01
1557/2	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	805	805.0	SO 02-01-01, SO 01-15-13, SO 01-27-01, PS 01-14-13, SO 01-17-01, SO 02-10-02, SO 01-29-03, SO 01-18-01, PS 02-14-01
1557/3	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	483	483.0	SO 01-29-03, SO 01-17-03, SO 02-01-01, SO 02-10-02, PS 01-28-01, SO 01-17-01, SO 17-10-02, PS 02-14-01
1559/1	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	203	63.0	PS 02-28-01, SO 02-06-05, SO 02-16-01, PS 02-14-08, PS 02-14-01, PS 90-14-01
1559/3	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	31	4.0	SO 02-10-02, SO 02-16-01
1559/4	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	163	10.0	PS 02-28-01, PS 02-20-01, SO 02-17-03, PS 02-14-08, SO 02-06-05, PS 90-14-01, SO 17-10-02, SO 90-10-01, SO 02-12-01, PS 02-14-01

Tabulka č. 1

Parcelní číslo	Katastr	Podíl vlastníka	Výměra pozemku (m ²)	Dotčená plocha (m ²)	Část stavby
1560/14	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	50	45.0	PS 90-14-01, SO 01-29-02, SO 01-12-01, SO 01-15-13, SO 01-18-01, PS 01-20-01, SO 01-17-01, PS 01-14-13, SO 01-06-08, PS 02-14-01, SO 90-10-01, PS 01-14-01, PS 01-28-01
1560/3	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	107	51.0	SO 01-10-02, PS 90-14-01, SO 01-11-02, SO 01-18-01, SO 01-29-02, PS 01-14-13, SO 01-06-08, SO 01-12-01, SO 01-15-13, PS 01-20-01, PS 01-28-01, SO 01-17-01, PS 01-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
1656/12	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	808	55.0	SO 02-16-01
1656/13	Kvítkovice u Otrokovic	1/2	1882	376.0	SO 01-18-02, SO 02-11-01, SO 01-27-01, PS 90-14-01, SO 02-21-01, SO 02-06-05, PS 01-14-13, SO 01-16-01, SO 01-17-03, PS 01-14-01, SO 02-10-02, SO 01-18-05, SO 02-10-01, PS 01-28-01, SO 02-01-01, SO 01-17-01, SO 17-10-02, PS 02-14-01, SO 90-10-01, SO 02-12-01
1656/14	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	604	48.0	PS 90-14-01, SO 01-15-13, SO 01-17-03, SO 01-17-01, SO 01-16-01, PS 01-14-01, SO 01-18-05, SO 01-18-02, SO 02-10-01, PS 01-28-01, SO 01-29-03, SO 17-10-02, PS 02-14-01, SO 02-06-05, SO 02-12-01, PS 01-14-13, SO 90-10-01
1656/7	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	1947	38.0	SO 01-16-01, PS 01-14-01, SO 02-10-02, SO 01-18-02
2195	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	2051	107.0	SO 02-16-01
2196	Kvítkovice u Otrokovic	1/1	1756	89.0	SO 02-16-01
2082	Malenovice u Zlína	1/1	700	562.0	SO 02-01-01, SO 02-16-01, SO 02-27-01
2231/14	Malenovice u Zlína	1/1	10	10.0	SO 02-16-01
2305/1	Otrokovice	1/1	4051	61.0	PS 01-28-01, SO 01-06-01, SO 01-22-01, SO 01-19-01, SO 01-27-01, SO 01-10-02, SO 01-16-01, SO 01-17-01, PS 01-14-01
2343/3	Otrokovice	1/1	2905	98.0	SO 01-19-02, SO 01-19-51, SO 01-16-01, SO 01-17-01, PS 01-28-01, SO 01-22-01, SO 01-10-02, SO 01-06-01, PS 01-14-01
2343/5	Otrokovice	1/1	22	1.0	SO 01-06-01, SO 01-01-01, SO 01-16-01, SO 01-19-01, PS 01-28-01, PS 01-14-01
2353/3	Otrokovice	1/1	364	51.0	SO 01-19-01, SO 01-17-01, PS 01-28-01, SO 01-06-01, SO 01-22-01, SO 01-16-01, PS 01-14-01
2812/78	Otrokovice	1/1	2346	21.0	SO 01-29-02, SO 01-27-01, SO 01-18-01, PS 01-20-01, PS 01-28-01
2812/80	Otrokovice	1/1	9000	126.0	SO 02-01-01, SO 01-27-01, SO 01-18-01, PS 01-14-13, SO 01-29-02, SO 01-06-08, SO 01-12-01, SO 01-15-13, PS 01-20-01, PS 01-28-01, SO 01-17-01, PS 01-14-01, PS 90-14-01, PS 02-14-01, SO 90-10-01
3200/26	Otrokovice	1/1	445	445.0	SO 02-01-01, PS 01-14-13, SO 01-15-13, SO 01-29-02, SO 01-29-01, SO 01-01-01, SO 01-18-01, SO 01-16-01, PS 02-14-01, SO 01-17-01
3200/27	Otrokovice	1/1	54	54.0	PS 01-14-13, SO 01-15-13, SO 01-29-02, SO 01-06-08, SO 01-11-01, SO 01-29-01, SO 01-18-01, PS 02-14-01
3201/4	Otrokovice	1/1	133	133.0	SO 02-01-01, PS 01-14-13, SO 01-27-01, SO 01-18-01, SO 01-15-13, SO 01-29-02, PS 01-20-01, SO 01-06-08, SO 01-22-01, SO 01-11-01, PS 01-28-01, SO 01-29-01, PS 02-14-01, SO 01-10-02

Tabulka č. 1

Parcelní číslo	Katastr	Podíl vlastníka	Výměra pozemku (m ²)	Dotčená plocha (m ²)	Část stavby
3202	Otrokovice	1/1	306	9.0	SO 01-01-06, SO 01-27-01, SO 01-29-02, PS 01-28-01, SO 01-18-01
3203/1	Otrokovice	1/1	101	100.0	SO 01-01-06, SO 01-11-01, SO 02-01-01, SO 01-27-01, SO 01-15-13, SO 01-18-01, SO 01-29-02, PS 01-20-01, SO 01-06-08, PS 01-14-13, SO 01-22-01, PS 01-28-01, PS 02-14-01, SO 01-10-02
325/2	Otrokovice	1/1	5209	293.0	SO 01-16-02, SO 01-18-08, SO 01-27-01, PS 01-14-12, PS 01-14-01, SO 01-22-01, SO 01-01-01, SO 01-19-03, SO 01-06-12, SO 90-00-02
3383/1	Otrokovice	1/1	109	1.0	SO 01-11-01, SO 01-27-01, SO 01-22-01, PS 01-20-01, SO 01-18-01, SO 01-29-02
90/1	Otrokovice	1/1	47	37.0	SO 01-17-01, SO 01-19-51, SO 01-16-01, SO 90-00-02, SO 01-06-01, PS 01-28-01, PS 01-14-01
st. 1990	Otrokovice	1/1	116	60.0	SO 01-19-01, SO 01-06-01, SO 01-17-01, PS 01-28-01, PS 01-14-01

3. Smluvní strany se dohodly, že za podmínek stanovených v této smlouvě o smlouvě budoucí uzavřou vlastní kupní smlouvu (dále též „kupní smlouva“), jejímž předmětem bude **koupě předmětných pozemků/částí pozemků**, které jsou včetně plochy dotčené koupí uvedeny v tabulce č. 1.

Skutečné výměry částí jednotlivých pozemků, které budou předmětem koupě, budou vymezeny geometrickým plánem pro rozdělení pozemků, který bude vypracován podle skutečného zaměření stavby po jejím dokončení a který bude tvořit nedílnou součást vlastní kupní smlouvy.

Zákres předpokládaných částí předmětných pozemků, které budou předmětem koupě, do katastrální mapy tvoří přílohu této smlouvy.

4. Budoucí kupující odkoupí předmětné pozemky, případně jejich části pro účely realizace předmětné stavby dráhy, konkrétně pro účely realizace stavebních objektů (SO) / provozních souborů (PS) uvedených v tabulce č. 1, v rámci nichž budou na předmětných pozemcích vybudovány následující objekty uvedené v Příloze č. 2 této smlouvy. Situační výkres záboru předmětných pozemků je v příloze č. 1 této smlouvy.

5. Budoucímu kupujícímu vzniká uzavřením této smlouvy právo provést na předmětných pozemcích či jeho částech předmětnou stavbu dráhy v rozsahu stanoveném v tomto článku.

6. Tuto smlouvu je stavebník oprávněn v souladu s § 86 odst. 2 písm. a), § 96 odst. 3 písm. a), nebo § 110 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), připojit jako souhlas vlastníka pozemků k provedení stavebního záměru podle § 184a stavebního zákona k žádosti o vydání územního rozhodnutí, k oznámení záměru pro vydání územního souhlasu, a/nebo k žádosti o vydání stavebního povolení.

II.

1. Návrh vlastní kupní smlouvy vypracuje budoucí kupující v souladu s podmínkami této smlouvy o smlouvě budoucí.

2. Budoucí kupující vyzve budoucího prodávajícího k uzavření vlastní kupní smlouvy po vypracování geometrického plánu, bude-li předmětem koupě jen část pozemku, a znaleckého posudku, který bude vypracován pro účely stanovení výše kupní ceny, nejpozději však do jednoho roku od kolaudace předmětné stavby dráhy.

Současně s výzvou k uzavření kupní smlouvy předloží budoucí kupující budoucímu prodávajícímu i návrh vlastní kupní smlouvy, znalecký posudek, jímž bude zjištěna výše kupní ceny a případně i geometrický plán, bude-li předmětem koupě jen část pozemku.

3. Výzvu k uzavření kupní smlouvy budoucí kupující doručí budoucímu prodávajícímu na adresu jeho trvalého pobytu či sídla uvedenou v záhlaví této smlouvy o smlouvě budoucí.

4. Budoucí prodávající uzavře kupní smlouvu bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 90 dnů, poté, co jej k tomu budoucí kupující vyzve.

Nebude-li návrh kupní smlouvy zpracován v souladu s podmínkami této smlouvy o smlouvě budoucí, vyjádří budoucí prodávající ve shora uvedené lhůtě k návrhu smlouvy své připomínky. Budou-li připomínky budoucího prodávajícího oprávněné, upraví budoucí kupující návrh smlouvy v souladu s připomínkami budoucího prodávajícího a vyzve budoucího prodávajícího k uzavření takto upraveného návrhu smlouvy. Pro postup při uzavírání upraveného návrhu smlouvy platí shora uvedená ustanovení tohoto článku smlouvy obdobně.

III.

1. V souladu s ustanovením § 3b odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, bude kupní cena v kupní smlouvě sjednána ve výši ceny stanovené znaleckým posudkem.

2. Znalecký posudek, který bude podkladem pro stanovení výše kupní ceny v návrhu kupní smlouvy, stanoví cenu ve výši obvyklé ceny pozemku nebo stavby, včetně všech jejích součástí a příslušenství. Ocenění se provede podle oceňovacího předpisu účinného ke dni odeslání návrhu vlastní kupní smlouvy a cena pozemku nebo stavby se ve znaleckém posudku určí vždy podle jejich skutečného stavu a účelu užití k tomuto dni; přitom se nepřihlédne k jejich zhodnocení nebo znehodnocení v souvislosti s tím, že jsou určeny k uskutečnění stavby dopravní infrastruktury. Při ocenění se rovněž nepřihlédne k navýšení obvyklé ceny jiného pozemku nebo stavby koeficientem podle odst. 1 tohoto článku.

Zpracování znaleckého posudku zajistí na své náklady budoucí kupující.

3. Kupní cenu zaplatí budoucí kupující budoucímu prodávajícímu nejpozději do 60 dnů ode dne, kdy mu bude ze strany příslušného katastrálního úřadu doručeno vyznění o tom, že byl povolen vklad do katastru nemovitostí.

IV.

1. Budoucí kupující se zavazuje zajistit všechny podklady potřebné pro uzavření vlastní kupní smlouvy, zejména geometrický plán pro rozdělení pozemku, bude-li předmětem koupě jen část pozemku, znalecký posudek a případné další podklady.

2. Veškeré náklady na vypracování vlastní kupní smlouvy, geometrického plánu, znaleckého posudku, náklady spojené s vkladem práva do katastru nemovitostí a ostatní případné náklady s uzavřením smlouvy související uhradí budoucí kupující.

3. Návrh na zahájení řízení o povolení vkladu vlastnického práva do katastru nemovitostí podá budoucí kupující.

4. Je-li předmětem budoucí koupě podle této smlouvy pozemek tvořící součást zemědělského půdního fondu nebo pozemek určený plnění funkcí lesa, dává budoucí prodávající uzavřením této smlouvy souhlas s trvalým odnětím předmětného pozemku nebo jeho dotčené části ze zemědělského půdního fondu nebo lesního půdního fondu, bude-li takového odnětí pro potřeby zhotovení předmětné stavby dráhy zapotřebí.

V.

1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu poslední ze smluvních stran a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv.

2. Uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZRS“) zajistí dle dohody smluvních stran za podmínek dle ZRS budoucí prodávající.

Smluvní strany souhlasí se zveřejněním údajů o identifikaci smluvních stran, předmětu smlouvy, jeho ceně či hodnotě a datu uzavření této smlouvy.

Osoby uzavírající tuto smlouvu za smluvní strany souhlasí s uveřejněním svých osobních údajů, které jsou uvedeny v této Smlouvě, spolu se smlouvou v registru smluv. Tento souhlas je udělen na dobu neurčitou.

3. Tato smlouva o smlouvě budoucí je sepsána ve čtyřech vyhotoveních, z nichž dvě vyhotovení obdrží budoucí prodávající a dvě vyhotovení obdrží budoucí kupující.

4. Tato smlouva o smlouvě budoucí zavazuje i případné právní nástupce smluvních stran. Budoucí prodávající se pro případ převodu vlastnického práva k předmětným pozemkům zavazuje převést na nabyvatele předmětných pozemků zároveň práva a povinnosti vyplývající z této smlouvy a budoucí kupující se zavazuje k tomuto převodu práv a povinností z této smlouvy poskytnout veškerou nezbytnou součinnost. Budoucí prodávající si je vědom, že porušením závazku převést práva a povinnosti plynoucí z této smlouvy na nabyvatele předmětných pozemků zakládá budoucímu kupujícímu právo na náhradu škody, pokud tato škoda vznikne v příčinné souvislosti s uvedeným porušením této smlouvy.

5. Účastníci této smlouvy shodně prohlašují, že tato smlouva je sepsána na základě pravdivých údajů, svobodné a skutečné vůle, prosté omylu, že s jejím obsahem souhlasí, na důkaz čehož připojují své podpisy.

Doložka podle § 41 obecního zřízení:

Záměr města Otrokovice prodat předmětné nemovitosti byl řádně zveřejněn na úřední desce dne 17.5.2019.

Sejmuto z úřední desky dne 3.6.2019.

Prodej předmětných nemovitostí za podmínek uvedených v této smlouvě byl schválen usnesením Zastupitelstva města Otrokovice č. ZMO/15/5/19 ze dne 19.6.2019.

Příloha č. 1: Situační výkres předpokládaného záboru předmětných pozemků

Příloha č. 2: Soupis SO a PS, které budou v průběhu stavby vybudovány

Budoucí prodávající:

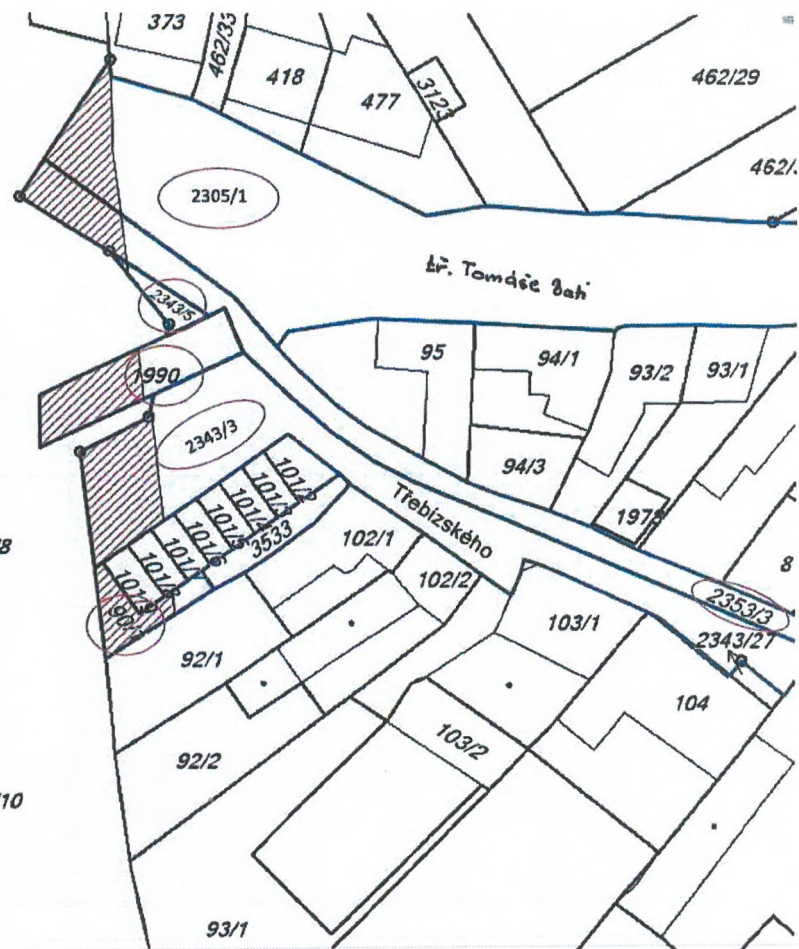
Budoucí kupující:

Otrokovice dne 11.09.2019

Olomouc dne 05.09.2019

Bc. Hana Věčerková, DiS.
starostka
město Otrokovice

Ing. Miroslav Běsák
ředitel
Stavební správy východ
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace



 VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

 ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

 TRVALÝ ZÁBOR

 SLUŽEBNOST (VĚCNÉ BŘEMENO)

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrizace tratí Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinační výkres, majetkoprávní vztahy – km 155,7

Situační výkres Otrokovice – parc. č. 2343/3 (grafická příloha č. 3)



LEGENDA:



VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE



ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE



TRVALÝ ZÁBOR



SLUŽEBNOST (VĚČNÉ BŘEMENO)

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrizace tratí Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinátní výkres, majetkoprávní vztahy – km 155,5



LEGENDA

XXXX/XX

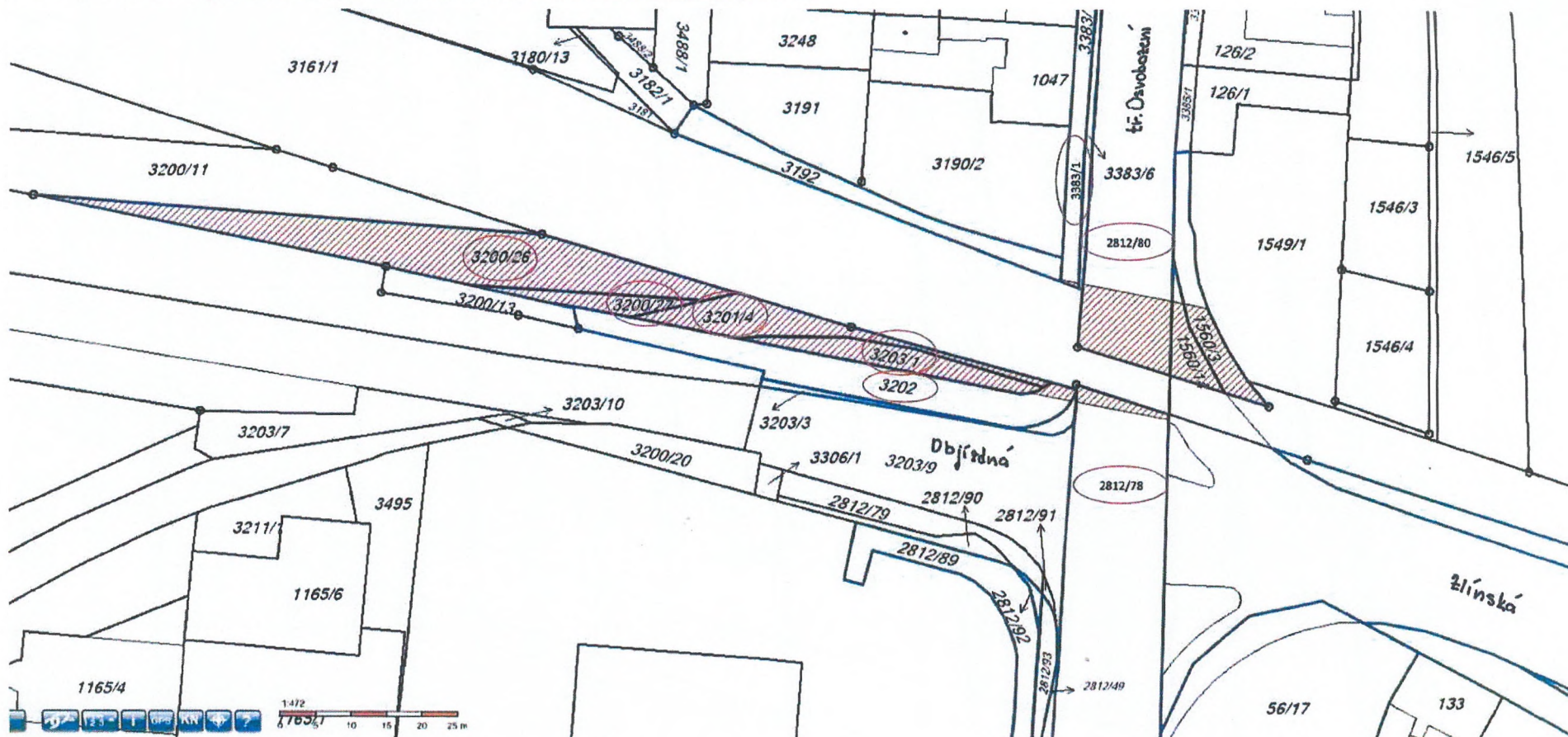
VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVCE
ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVCE

TRVALÝ ZÁBOR

SLUŽEBNOSTI MĚSTNÉ BRÁNĚ

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinační výkres, majetkoprávní vztahy – km 155,2 – 154,9

Síťovací výkres Otrokovice – parc. č. 3200/26, 3200/27, 3201/4, 3203/1, 3202, 3383/1, 2812/78, 2812/80 (grafická příloha č. 7)

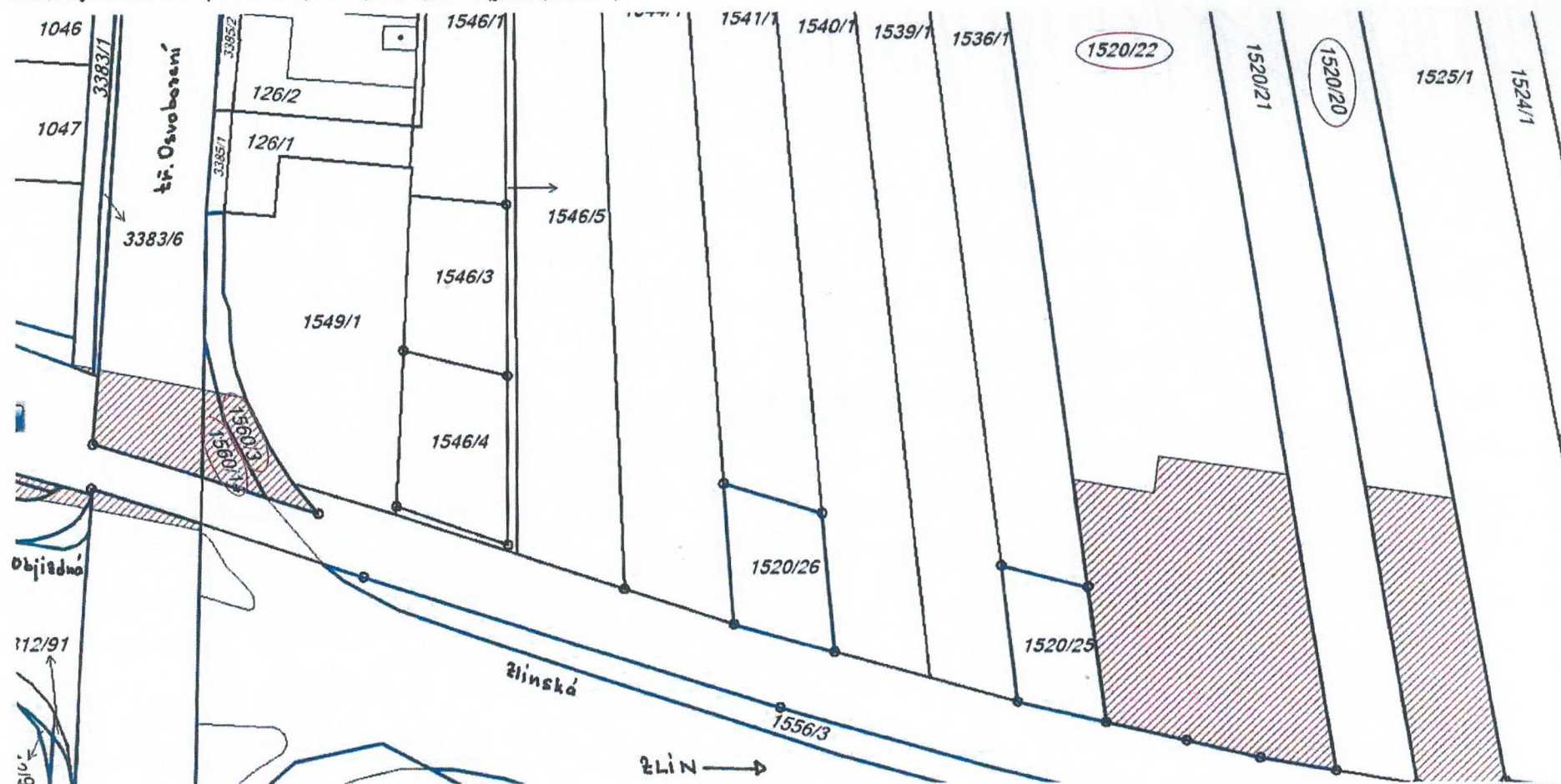


LEGENDA:

-  VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
-  ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
-  TRVALÝ ZÁBOR
-  SLUŽEBNOST (VĚCNÉ BŘEMENO)

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordináční výkres, majetkoprávní vztahy – km 0,6

Situační výkres Kvítkovice – parc. č. 1560/3, 1560/14, 1520/22, 1520/20 (grafická příloha č. 8)

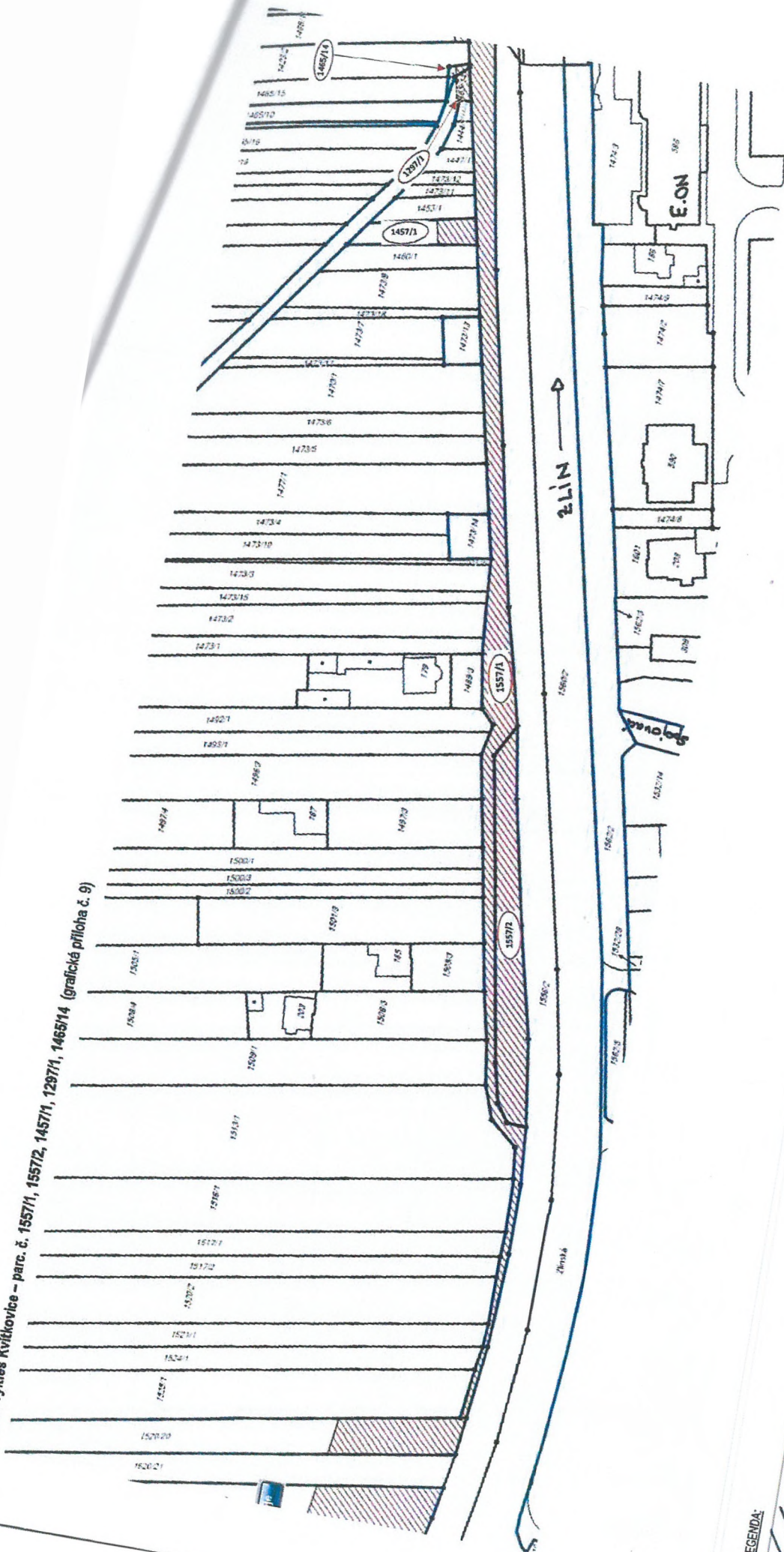


LEGENDA:

-  VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
-  XXXX/XX ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
-  TRVALÝ ZÁBOR
-  SLUŽEBNOST (VĚCNÉ BŘEMENO)

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrizace tratí Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinační výkres, majetkoprávní vztahy – km 0,6 – 0,8

Situační výkres Kvítkovice – parc. č. 1557/1, 1557/2, 1457/1, 1297/1, 1465/14 (grafická příloha č. 9)



LEGENDA:

VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

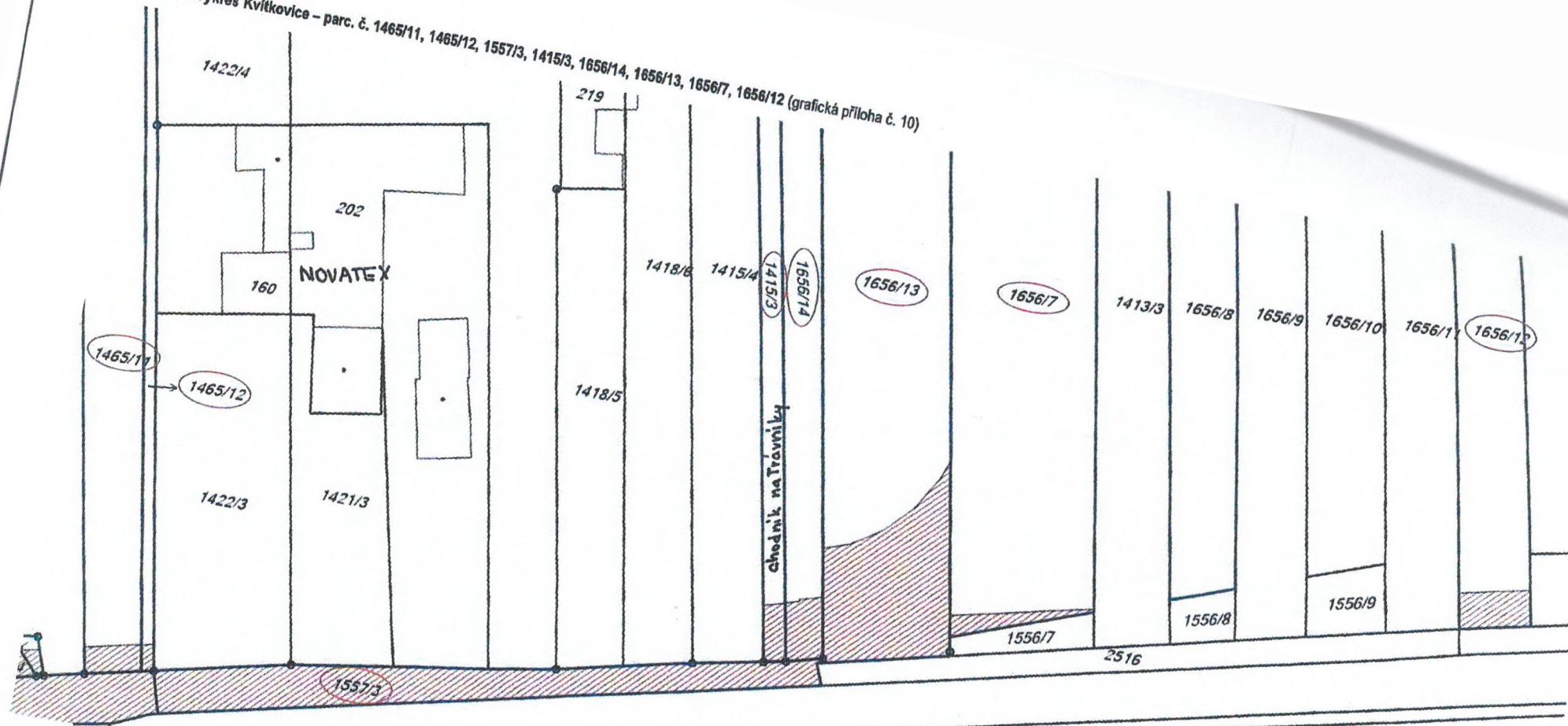
XXX/XX

ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

TRVALÝ ZÁBOR

SLUŽEBNOST (VČETNĚ BŘEJENÍ)

Situační výkres Kvítkovice – parc. č. 1465/11, 1465/12, 1557/3, 1415/3, 1656/14, 1656/13, 1656/7, 1656/12 (grafická příloha č. 10)

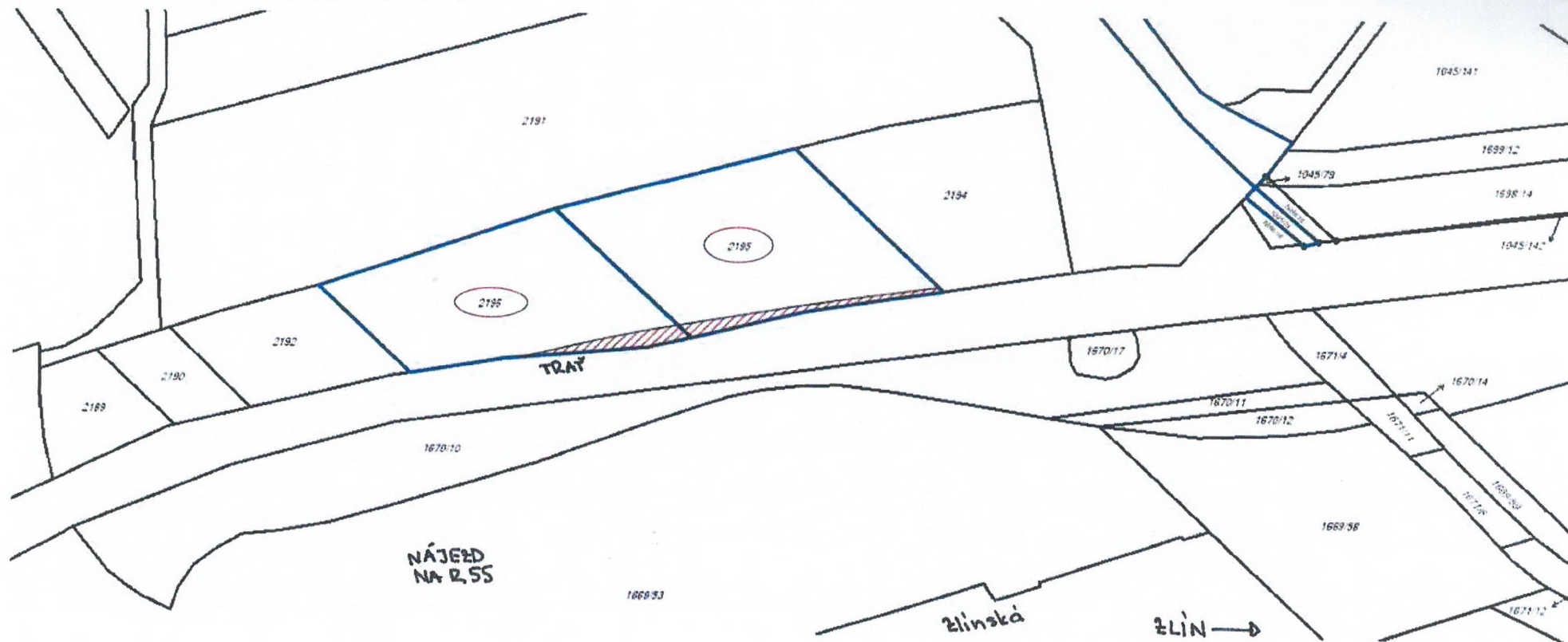


LEGENDA:

- VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
- ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
- TRVALÝ ZÁBOR
- SLUŽEBNOST (VĚCVÉ BŘEMENO)

Vlastník: město Otrokovice, nám. 3. května 1360
IČO: 284301

Situační výkres Kvítkovice – parc. č. 2195, 2196 (grafická příloha č. 11)



LEGENDA:

- VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
 ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE
 TRVALÝ ZÁBOR
 SLUŽEBNOST (VĚCNÉ BŘEMENO)

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 284301
Název stavby:	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinátní výkres, majetkoprávní vztahy – km 2,8

Situční výkres Kvítkovice – parc. č. 1045/147, 1559/1, 1559/4, 1559/3, Malenovice – parc. č. 2082, 2231/14 (grafická příloha č. 18)

1698/9

4-R55

1045/148

1045/147

ŽLÍN →

TRAT'

TRAT'

Žilinská

LAPP
KASEL

ČERPAČÍ
STANICE

ČERPAČÍ
STANICE
HAKLO

MNLD

2082

1559/1

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

1559/4

1559/3

LEGENDA

VYZNAČENÍ HRANICE PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

XXXX/XX

ČÍSLO PARCELY V MAJETKU MĚSTA OTROKOVICE

TRVALÝ ZEBOR

SOUZEMNOST NEČNÉ BĚHNEVOI

Vlastník:	město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 76502 Otrokovice, IČO: 2843901
Název stavby:	Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice - Vizovice
Název výkresu:	Koordinátový plán

PS 01-14-01 ŽST Otrokovice, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace v ŽST Otrokovice, Odb. Zlín-Malenovice, ŽST Zlín střed, Výh. Příluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí a ŽST Vizovice bude značně dotčena rekonstrukcí kolejí a zbudováním nových nástupišť. Na základě toho budou v rámci této stavby realizovány pokládky nových místních kabelizací, které budou respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými či stavebními úpravami a pokrývat nově vzniklé požadavky v těchto lokalitách (např. TR, REOV, ROV apod.). Převažující část MK bude v jednotlivých ŽST realizována formou přípojí do hlavní kabelové trasy. Vzhledem k elektrifikaci trati střídavou trakcí budou použity kabely v provedení TCEPKPFLEZE.

PS 01-14-12 ŽST Otrokovice, kamerový systém

V současné době není na předmětné trati (kromě ŽST Otrokovice) instalován žádný stávající kamerový systém.

Nový kamerový systém bude budován v železničních stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice. V mezistaničních úsecích bude kamerový systém umístěn na zastávkách, na úrovňových přejezdech a také v novém železničním tunelu v Otrokovicích. V ŽST Otrokovice bude řešen provizorní stav na stávajícím kamerovém systému v závislosti na průběhu stavebních prací, které budou probíhat za provozu této stanice.

Hlavním účelem kamerového systému bude z hlediska bezpečnosti cestujících sledování ve stanicích a na zastávkách především jednotlivých nástupištních hran a sledování úrovňových přejezdů v mezistaničních úsecích trati. Dalším úkolem kamerového systému bude sledování situace v podchodech pro cestující a na přístupových trasách k nástupišťům.

Kamerový systém (dále KS) bude řešen pomocí zařízení s IP konektivitou. Přenos videosignálu z jednotlivých železničních dopravních bude zajištěn pomocí technologické sítě Ethernet na pracovišti dispečera na CDP v Přerově a na nouzové pracovišti dispečera v Otrokovicích. Propojení mezi kamerami a centrální částí KS budou provedena pomocí optických kabelů s vlákny SM a pomocí mediakonvertorů. Komprese obrazu bude zajištěna dle standardu H.264 nebo novějšího. Pro napájení a vyhřívání krytů venkovních kamer budou použity samostatné NN kabely.

Ve stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice budou umístěny videoservery a záznamová zařízení, které budou pomocí přenosového zařízení propojena se zařízením KS na CDP Přerov. Ve stanicích a na zastávkách budou kamery umístěny podél každé hrany nástupiště po dvojicích namířených proti sobě ve vzdálenosti cca 80-100m od sebe. Záznam videosignálů ze všech kamer bude prováděn po dobu 24 hodin v 7 dnech v týdnu.

KS v tunelu a v zářezích před portály tunelu bude vybudován pomocí kamer umístěných na stěnách podél obou kolejí. Budou umožňovat detekci začínajícího požáru, detekci pohybu nepovolané osoby v kolejišti v zářezu i v tunelu a detekci ponechaného předmětu. Kamerový systém umožní spolupráci s rozhlasovým zařízením, které bude hlásit výstrahy při neoprávněném vstupu do kolejiště v tunelu nebo v zářezu. KS u úrovňových přejezdů bude řešen tak, aby byl zaznamenán stav výstražníků, pohyb osob, a hlavně pohyb vozidel, umožní také dodatečné zjištění registrační značky vozidla.

Videosignály z kamer umístěných v mezistaničních úsecích u úrovňových přejezdů a na zastávkách budou přenášeny pomocí manažovatelných switchů do železničních stanic k videoserverům a záznamovým zařízením.

Centrální část kamerového systému bude vybudována na CDP Přerov na pracovišti dispečera a také na záložním nouzovém pracovišti výpravčího v Otrokovicích.

Zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném

PS 01-14-13 ŽST Otrokovice, tunel, kamerový systém s detekcí požáru

V současné době není na předmětné trati (kromě ŽST Otrokovice) instalován žádný stávající kamerový systém.

Nový kamerový systém bude budován v železničních stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice. V mezistaničních úsecích bude kamerový systém umístěn na zastávkách, na úrovňových přejezdech a také v novém železničním tunelu v Otrokovicích. V ŽST Otrokovice bude řešen provizorní stav na stávajícím kamerovém systému v závislosti na průběhu stavebních prací, které budou probíhat za provozu této stanice.

Hlavním účelem kamerového systému bude z hlediska bezpečnosti cestujících sledování ve stanicích a na zastávkách především jednotlivých nástupištních hran a sledování úrovňových přejezdů v mezistaničních úsecích trati. Dalším úkolem kamerového systému bude sledování situace v podchodech pro cestující a na přístupových trasách k nástupišťům.

Kamerový systém (dále KS) bude řešen pomocí zařízení s IP konektivitou. Přenos videosignálu z jednotlivých železničních dopravních bude zajištěn pomocí technologické sítě Ethernet na pracovišti dispečera na CDP v Přerově a na nouzové pracovišti dispečera v Otrokovicích. Propojení mezi kamerami a centrální částí KS budou provedena pomocí optických kabelů s vlákny SM a pomocí mediakonvertorů. Komprese obrazu bude zajištěna dle standardu H.264 nebo novějšího. Pro napájení a vyhřívání krytů venkovních kamer budou použity samostatné NN kabely.

Ve stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice budou umístěny videoservery a záznamová zařízení, které budou pomocí přenosového zařízení propojena se zařízením KS na CDP Přerov. Ve stanicích a na zastávkách budou kamery umístěny podél každé hrany nástupiště po dvojicích namířených proti sobě ve vzdálenosti cca 80-100m od sebe. Záznam videosignálů ze všech kamer bude prováděn po dobu 24 hodin v 7 dnech v týdnu.

KS v tunelu a v zářezích před portály tunelu bude vybudován pomocí kamer umístěných na stěnách podél obou kolejí. Budou umožňovat detekci začínajícího požáru, detekci pohybu nepovolané osoby v kolejišti v zářezu i v tunelu a detekci ponechaného předmětu. Kamerový systém umožní spolupráci s rozhlasovým zařízením, které bude hlásit výstrahy při neoprávněném vstupu do kolejiště v tunelu nebo v zářezu. KS u úrovňových přejezdů bude řešen tak, aby byl zaznamenán stav výstražníků, pohyb osob, a hlavně pohyb vozidel, umožní také dodatečné zjištění registrační značky vozidla.

Videosignály z kamer umístěných v mezistaničních úsecích u úrovňových přejezdů a na zastávkách budou přenášeny pomocí manažovatelných switchů do železničních stanic k videoserverům a záznamovým zařízením.

Centrální část kamerového systému bude vybudována na CDP Přerov na pracovišti dispečera a také na záložním nouzovém pracovišti výpravčího v Otrokovicích.

Zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném

PS 01-20-01 ŽST Otrokovice, SSZ Zlínská - třída Osvobození

PS 01-28-01 ŽST Otrokovice, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Otrokovice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo ESA 11 (rok 2000) s integrovanou vnitřní částí automatického bloku, automatického hradla a závislosti přejezdů, volnost kolejí je zjišťována kolejovými obvody KO 4300 - 275Hz. V mezistaničních úsecích Tlumačov - Otrokovice a Otrokovice Napajedla je v činnosti elektronický autoblok s kolejovými obvody 75Hz. Na odbočné trati v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88A s počítači náprav. Staniční zabezpečovací zařízení je dálkově ovládáno z CDP Přerov. Ve stanici je nezalohované obslužné pracoviště JOP pro ovládání stanice při mimořádnostech. Přejezd ve stanici v km 0,624 na záhlaví odbočné tratě směr Vizovice je zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71, jehož závislosti jsou zapracovány i do ovládání světelné silniční křižovatky. Přechod pro pěší ve stanici v km 0,214 na koleji č. 7b odbočné tratě směr Vizovice je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Pro odbočnou trať směr Vizovice slouží ve stanici dopravní koleje č. 7b, 5-5b a 3. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Pro návrh úpravy SZZ je určující stávající dopravní program, který bude rozšířen o novou část kolejíště.

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo ponechání stávajícího elektronického SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 ESA-11 s integrovanou vnitřní částí automatického bloku a závislosti přejezdů a jeho úprava a doplnění pro novou konfiguraci železničního svršku.

Vnitřní část SZZ pro nové kolejíště budované v této stavbě a vnitřní výstroj nového automatického bloku mezistaničního úseku Odb. Zlín - Malenovice bude umístěna do stávající stavědlové ústředny.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou v upravované části stanice doplněny kolejové obvody.

Ve stanici bude doplněna indikace přibližovacích úseků ze směru od Zlína v délce odpovídající dráze železničního vozidla, kterou ujede za 100 s, pro zvýšení otařovací rychlosti.

Napájení zabezpečovacího zařízení zůstane stávající.

Pro zabezpečení provozu v železniční stanici v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí rekonstruovaného SZZ je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnútnejším rozsahu daném stavem kolejíště konkrétního stavebního postupu. Bude využito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, které budou zapůjčena na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové

PS 02-14-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, traťový kabel

Podél železniční trati Otrokovice - Vizovice bude v rámci PS TK realizována hlavní kabelová trasa, do které bude uložen TK v dimenzi 15XN0,8. Vzhledem k elektrifikaci trati střídavou trakcí bude použit kabel v provedení TCEPKPFLEZE. Společně s TK budou do hlavní trasy uloženy i čtyři trubky HDPE, do jedné bude zařazován optický kabel SŽDC, druhá černá bude využita jako rezervní SŽDC, další dvě trubky HDPE budou určeny pro definitivní přeložku dvou optických kabelů ČD-T.

TK bude vyveden celým profilem ve stávající ATU v Otrokovici, v nové výpravní a technologické budově ve Zlíně, v technologické budově v Lípě, Vizovicích a výhybně Želechovic. Z TK budou provedeny také výpichy k tel. objektům u přejezdů a ve všech zastávkách do technologických objektů. Traťový kabel bude osazen translatory.

Ve společné trase budou ještě vedeny kabely zabezpečovací a většinou i kabel 22kV. Kabely budou ukládány do výkopu většinou volně, v místech s potřebou zesílení ochrany do žlabů. Ve stanicích a zastávkách budou ukládány do kabelovodů.

PS 02-28-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, traťové zabezpečovací zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

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

Řešení zabezpečovacího zařízení

Mezistaniční úsek Odb. Zlín Malenovice - Žst. Otrokovice bude nově dvoukolejný. V mezistaničním úseku je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 - elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic. Zabezpečovací zařízení Odbočky ZPS, která bude zřízena pouze ve 2. traťové koleji bude zahrnuto do zab. zař. odbočky Zlín-Malenovice.

Obsluha vlečky ZPS - Transport, a. s. 1.4 bude prováděna ze stanice Otrokovice s traťovým klíčem a s uzavřením vlaku na vlečce a s následným návratem vlaku do stanice Otrokovice. V základním stavu bude traťový klíč uzamčen v EMZ-ZPS v žst. Otrokovice. Spojka Z1/Z2 v základní poloze (+). Seřaďovací návěstidla ""SeZ1"" a ""SeZ2"" v obvodu vlečky budou ovládány pomocí PSt. a v základním stavu bude na nich návěst ""posun dovolen"". Pro odjezd vlaku na vlečku ZPS odpovědný pracovník telefonicky požádá dispečera CDP Přerov o postavení vlakové cesty na vlečku. Dispečer uvolní traťový klíč v EMZ-ZPS v Otrokovici, čím zabezpečovací zařízení vyloučí všechny současně zakázané jízdy ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice, provede závěr směru jízdy v mezistaničním úseku pro jízdu v požadovaném směru, rozsvítí oddílová návěstidla u 2. TK v nesprávném směru a odblokuje závislost oddílového návěstidla ""2-29"" na poloze spojek Z1/Z2, na přejezdu ""J2"" (P8229) v km 4,805 se zamezí nežádoucí výstraze (např. zavedením dopravního klidu na přejezdu ve 2. TK). Po zasunutí traťového klíče do EMZ-ZPS v obvodu vlečky dispečer předá ovládání PSt. na vlečce na místní obsluhu, čím se po uplynutí bezpečnostní doby (cca 1 minuta) změní návěst na seřaďovacích návěstidlech ""SeZ1"" a ""SeZ2"" změní na návěst ""posun zakázán"". Odpovědný pracovník přestaví spojkou Z1/Z2 pro jízdu do odbočky. Po projetí vlaku za ""SeZ1"" odpovědný pracovník přestaví spojkou Z1/Z2 do základní polohy, pohledem zkontroluje její správnou polohu, udělí odhlásku a předá ovládání PSt. zpět dispečerovi do základního stavu. Podmínkou pro předání ovládání jízdy na vlečku vlečkařem musí být spojkou Z1/Z2 v základní poloze. Zabezpečovací zařízení zruší úplnou blokovou podmínku a všechna předchozí omezení. Pro odjezd vlaku z vlečky zpět do žst. Otrokovice odpovědný pracovník telefonicky požádá dispečera CDP Přerov o předání PSt. na místní obsluhu, čím zabezpečovací zařízení vyloučí všechny současně zakázané jízdy ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice, po uplynutí bezpečnostní doby (cca 1 minuta) se změní návěst na seřaďovacích návěstidlech ""SeZ1"" a ""SeZ2"" změní na návěst ""posun zakázán"", na přejezdu ""J2"" (P8229) v km 4,805 se zamezí nežádoucí výstraze (např. zavedením dopravního klidu na přejezdu ve 2. TK). Odpovědný pracovník převezme ovládání PSt. na vlečce, a přestaví spojkou Z1/Z2 pro jízdu do odbočky. Následně rozsvítí dovolující návěst na seřaďovacím návěstidle ""SeZ1"". Vlak vyjede z vlečky jako posun na 2. TK. Po projetí spojek Z1/Z2 se posunová cesta rozpadne. Odpovědný pracovník přestaví spojkou Z1/Z2 do základní polohy pohledem zkontroluje její správnou polohu, udělí odhlásku a předá ovládání PSt. zpět dispečerovi do základního stavu. Dispečer uvolní traťový klíč v

EMZ-ZPS v obvodu vlečky. Na traťové koleji vznikne vlak, který bude dál pokračovat zpět do Otrokovic. Ke zrušení vyloučení všech současně zakázaných jízd ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice a závěru směru jízdy v mezistaničním úseku dojde až vložení traťového klíče do EMZ-ZPS v žst. Otrokovice a jeho uzamčením. Zařízení musí umožňovat jízdu více vlaků za sebou z/na vlečku – např. s využitím tzv. volného vlečkového klíče (počet klíčů cca 4 ks).

PS 90-14-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, DOK SŽDC

Pro zajištění napájení odběrů zab. zař. a silnoproudých rozvodů (SŽDC) v jednotlivých železničních stanicích, zastávkách bude v novém stavu uložen kabel vn 22kV v zemi. Bude použit univerzální kabel s optickým kanálem pro optický mikrokabel s počtem 12 vláken. Tento optický kabel bude sloužit pro ochrany kabelového systému 22kV. Průchody kabelů 22kV do jednotlivých objektů budou řešeny v rámci profese elektro. Ve všech trafostanicích na zastávkách, stanicích a trakčních napájecích stanicích bude umístěn optický rozvaděč pro ukončení optického kabelu v rozvodné NN. Tento kabel bude zakruhován a provařený v celé délce trasy. Kabel bude ve všech místech vyveden v celém profilu t.j. v počtu 12-ti vláken a bude proveden propoj sdělovacím kabelem do sdělovací místnosti. Do jedné z trubek HDPE bude zafouknut nový DOK. V přípravné dokumentaci bude navržen nový DOK v dimenzi 48 optických vláken.

SO 01-01-01 ŽST Otrokovice, úprava trakčního vedení

Součástí SO je rekonstrukce trakčního vedení s ohledem na nové kolejové řešení a dotrolejování kolejí č. 9, 7a a 7b.

SO 01-01-06 žst. Otrokovice, úprava trolejbusového vedení DSZO

Dle navrženého POV (osazení provizorní železniční koleje + realizace nového železničního tunelu v místě dnešního úrovněového křížení) je uvažováno sledování stavebních postupů s trvalými výlukami silnice I/55.

Přes stavební jámu v místě nového železničního tunelu v místě dnešního úrovněového křížení budou však zřízena dvě mostní provizoria pro zajištění provozu linek autobusů a trolejbusů DSZO.

Průjezd vozidel MHD křižovatkou bude zajištěn po dobu stavby pomocí mostních provizorií s nájezdovými klíny. Mostní provizorium typu MMS - konstrukce se zatížitelností 60t alternativně typu TMS – těžká mostová souprava s ocelovou mostovkou. Šířka provizorií 4m.

Vzhledem k zajištění průběžného provozu trolejbusové dopravy po dobu výstavby na železnici bude potřeba zajistit stálou funkčnost trolejového vedení. To bude vyžadovat mimo stožárů nových (definitivních) i osazení podpěr provizorních pouze po dobu výstavby železničního tunelu, včetně provizorních převěsů a závěsů TV TBUS mezi těmito stožáry.

Stožáry TV budou dle potřeby v provedení s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Úpravy napájecích a zpětných kabelů DSZO jsou součástí samostatného SO.

Na trolejových stožárech jsou rovněž upevněny optické kabely DSZO a optické kabely ve správě soukromých provozovatelů (CROSS Zlín, s.r.o. a Zlín Net, a.s.). Převěšení těchto kabelů je obsaženo v samostatném SO.

SO 01-06-01 ŽST Otrokovice, úprava EO

SO 01-06-05 ŽST Otrokovice, úprava osvětlení podchodu a nástupišť

SO 01-06-07 ŽST Otrokovice, přeložky silnoproudých rozvodů

SO 01-06-08 ŽST Otrokovice, železniční tunel - rovody nn a osvětlení

SO 01-06-12 ŽST Otrokovice, uzemnění výpravní budovy

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

Vzhledem k tomu, že je požadavek na zachování železničního provozu (osobní přepravy) v prvním roce výstavby, bude nutné provést i provizorní přeložky stávajícího traťového kabelu. Ten bude dotčen výstavbou nových úseků trati (druhé koleje, trakčních podpěr apod.). Stávající TK se nemusí překládat v plném profilu, přeloží se jen nejnútnejší okruhy. Přeložka bude podpovrchová a bude v souběhu s přeložkou optického kabelu ČD Telematika. Mezi zast. Zlín – Prštné a Zlín – střed bude trasa převážně závěsná.

Pro datové přenosy se využije provizorní optický kabel ČD-T případně bude toto spojení realizováno formou pronájmu v opt. kabelu jiných operátorů.

Vzhledem k situování trati Otrokovice - Zlín - Vizovice převážně v městské zástavbě a rozsahu stavebních prací dochází ke křížování stavby řadou metalických i optických zemních i nadzemních kabelových tras cizích správců (Cetin, UPC, EON, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční tratí. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, zvícekojenění, nových objektů, kde bude dotčeno komplikovaně velké množství stávajících sdělovacích kabelů. Ve všech výše uvedených případech se jedná jak o kabelová vedení charakteru místních vedení (distribuční kabelová síť), tak i kabelová vedení dálková (optické dálkové kabely, metalické dálkové kabely) a to v různém provedení – převážně úložná vedení, v některých případech však i závěsná vedení.

Přeložky (kde nebude stačit pouhá mechanická ochrana) kabelů budou převážně realizovány ""stranovou přeložkou"" (případně hloubkovou) vložení nové délky odpovídajícího kabelu nebo využitím rezervy, u optických kabelů bude často nutné vyfouknout dotčený úsek mezi spojkami a zafouknout nový kabel v pozměněné trase.

Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců. Většina správců však netoleruje provizorní překládání kabelů a preferuje jejich definitivní uložení. Toto řešení si vzhledem k rozsáhlosti stavby vyžádá dlouhé obchozí trasy a tedy i obsáhlé dotčení okolních pozemků.

Přeložky kabelů uložených ve společných kolektorech jsou odvislé od stavebních úprav těchto objektů.

Vzhledem k realizaci střídavé trakce se použijí k případným def. přeložkám metalických kabelů kabely v provedení TCEPKPFLEZE.

Současně je třeba posoudit velikost naindukovaného napětí do všech souběžných tras sdělovacích rozvodů

jiných operátorů a to do vzdálenosti 3km od železniční trati. V případě, že toto napětí pro zkratový nebo mimořádný stav napájení překročí povolené hodnoty, budou se muset navrhovat a provést ochranná opatření na kabelizaci. Krajním, ale častým řešením je výměna stávajících kabelů za kabel jiného typu s výhodným redukčním činitelem.

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

Vzhledem k tomu, že je požadavek na zachování železničního provozu (osobní přepravy) v prvním roce výstavby, bude nutné provést i provizorní přeložky stávajícího traťového kabelu. Ten bude dotčen výstavbou nových úseků trati (druhé koleje, trakčních podpěr apod.). Stávající TK se nemusí překládat v plném profilu, přeloží se jen nejnужnější okruhy. Přeložka bude podpovrchová a bude v souběhu s přeložkou optického kabelu ČD Telematika. Mezi zast. Zlín – Prstné a Zlín – střed bude trasa převážně závěsná. Pro datové přenosy se využije provizorní optický kabel ČD-T případně bude toto spojení realizováno formou pronájmu v opt. kabelu jiných operátorů.

Vzhledem k situování trati Otrokovice - Zlín - Vizovice převážně v městské zástavbě a rozsahu stavebních prací dochází ke křížování stavby řadou metalických i optických zemních i nadzemních kabelových tras cizích správců (Cetin, UPC, EON, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční trati. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, zvícekojení, nových objektů, kde bude dotčeno komplikovaně velké množství stávajících sdělovacích kabelů. Ve všech výše uvedených případech se jedná jak o kabelová vedení charakteru místních vedení (distribuční kabelová síť), tak i kabelová vedení dálková (optické dálkové kabely, metalické dálkové kabely) a to v různém provedení – převážně úložná vedení, v některých případech však i závěsná vedení.

Přeložky (kde nebude stačit pouhá mechanická ochrana) kabelů budou převážně realizovány ""stranovou přeložkou"" (případně hloubkovou) vložením nové délky odpovídajícího kabelu nebo využitím rezervy, u optických kabelů bude často nutné vyfouknout dotčený úsek mezi spojkami a zafouknout nový kabel v pozměněné trase.

Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců. Většina správců však netoleruje provizorní překládání kabelů a preferuje jejich definitivní uložení. Toto řešení si vzhledem k rozsáhlosti stavby vyžádá dlouhé obchozí trasy a tedy i obsáhlé dotčení okolních pozemků.

Přeložky kabelů uložených ve společných kolektorech jsou odvislé od stavebních úprav těchto objektů.

Vzhledem k realizaci střídavé trakce se použijí k případným def. přeložkám metalických kabelů kabely v provedení TCEPKPFLEZE. Současně je třeba posoudit velikost naindukovaného napětí do všech souběžných tras sdělovacích rozvodů jiných operátorů a to do vzdálenosti 3km od železniční trati. V případě, že toto napětí pro zkratový nebo mimořádný stav napájení překročí povolené hodnoty, budou se muset navrhovat a provést ochranná opatření na kabelizaci. Krajním, ale častým řešením je výměna stávajících kabelů za kabel jiného typu s výhodným redukčním činitelem.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

SO 01-12-01 ŽST Otrokovice, kabelový rozvod 22kV

SO 01-15-13 žst. Otrokovice, kabelovod

Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty. Navrhovány jsou zejména z prostorových důvodů, ale i z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování kabelů.

Jednotlivé trasy budou tvořeny 1-8 tvárnicemi 9-ti otvorového multikanálu doplněné místy souběžnými trubkami pro kabel 22kV a kabely k prvkům na nástupišti.

Součástí kabelovodů jsou převážně betonové podzemní komory, doplněné plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění nebo plechovým víkem. Vzdálenost šachet je cca 40-70m dle místních podmínek a prostorových možností. Navrhované krytí je 40-100cm. V přechodech kolejiště je kabelovod uložen minimálně metr pod plán železničního spodku.

Prefabrikované kabelové komory budou z vodostavebního betonu. Vstup je zajištěn ocelovým vstupním víkem, žebříkem nebo stupačkami, ve stěnách budou při výrobě zalité HTA profily pro upevnění konzol. Na konzoly se upevní drátěné nerezové rošty pro ukládání kabelů. Kapacita kabelovodu bude obsahovat cca 25-30 procent rezervy a v dalším stupni dokumentace musí být zpracován princip ukládání kabelů a obsazování otvorů.

Těleso kabelovodu je většinou uspořádáno do dvou svislic po dvou až čtyřech tvárnicích. Zejména v místech podchodu pod kolejištěm a všude tam, kde se dostává kabelovod pod úroveň odvodnění a případně spodní tlakové vody bude řešen jako tlakutěsný.

SO 01-16-01 ŽST Otrokovice, železniční spodek

Úpravy železničního spodku v žst. Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 -154,525, 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 úroňový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi.

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací.

SO 01-16-01 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vlevo v km 0,6-0,7 podél provizorní koleje

Úpravy železničního spodku v žst. Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 -154,525, 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 úroňový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi.

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací.

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

Úpravy železničního spodku v žst. Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 -154,525, 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 úroňový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi.

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací.

SO 01-16-02 ŽST Otrokovice, nástupiště

V železniční stanici Otrokovice budou vybudována tři nová nástupiště, stávající ostrovní nástupiště mezi kolejemi 2 a 4 bude ponecháno bez úprav (pouze s úpravou a doplněním orientačního systému). Budou zřízena tato nová nástupiště:

- nástupiště 1 – vnější, s nástupištní hranou délky 120 m u koleje č. 9, základní šířka 3,00 m; typ L s předsunutou nástupní hranou (bez konzolových nástupištních desek)

- nástupiště 2 – ostrovní jednostranné mezi kolejemi č. 9 a 5, nástupištní hrana u koleje č. 5, základní šířka 3,00 m; typ L s předsunutou nástupní hranou (bez konzolových nástupištních desek)

- nástupiště 3 – ostrovní oboustranné mezi kolejemi č. 3 a 1, základní šířka 6,65 m (osová vzdálenost kolejí 10,00 m), na konci minimálně 5,595 m; typ „SUDOP“ (s konzolovými nástupištními deskami)

Výška všech nástupištních hran bude 550 mm nad TK, vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje 1,67 m (v přímé) nebo 1,68 m (v oblouku o poloměru menším než 1 500 m). Část nástupiště je zastřešena (v návaznosti na zastřešení výstupních schodišť z podchodu).

Plocha nástupiště mezi nástupištními prefabrikáty L, resp. konzolovými deskami bude zpevněna betonovou pravoúhlou dlažbou tloušťky 80 mm. Příčný sklon oboustranného ostrovního nástupiště je střechovitý směrem k oběma kolejím, sklon vnějšího a jednostranného ostrovního nástupiště je jednostranný ve směru od nástupištní hrany na svah zemního tělesa nástupiště. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro

samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Přístup na nástupiště 1 je přímo od výpravní budovy šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, pro zkrácení přístupu z přednádraží jsou navrženy dvojce terénní schody a spojovací chodníky šířky 3,00 m (je nutno překonat výškový rozdíl cca 0,25 m). Přístup na nástupiště 2 a 3 bude rekonstruovaným podchodem v km 154,986 pevnými schodišti (na ostrovní oboustranné nástupiště jsou navržena dvě schodišťová ramena, na ostatní dvě nová nástupiště vždy jedno schodišťové rameno) a výtahem.

Nástupiště 1 (vnější) a 2 (jednostranné ostrovní) jsou na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončena monolitickou betonovou zídou se zábradlím bez služebních schodů, na konci směrem k tlumačovskému zhlaví šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, na který navazuje přejezd pro vozíky přes kolej č. 9. Nástupiště 3 (oboustranné ostrovní) je na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončeno monolitickou betonovou zídou se zábradlím se služebními schody, na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončeno šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, na který navazuje přejezd pro vozíky přes kolej č. 3 a 5 (pokračuje dále až na stávající ostrovní nástupiště 4). Oba tyto přejezdy slouží rovněž jako náhradní přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu pro případ poruchy technologického zařízení výtahu.

Na nenástupní hraně nástupiště 1 (vnější) a 2 (jednostranné ostrovní) je navrženo ochranné ocelové trubkové zábradlí. Nová nástupiště budou vybavena mobiliářem.

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 liché kolejová skupina stanice, budou podstatně prodlouženy dopravní koleje č. 3 a 5 na délku 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.7b.

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 156,442, kde začíná směrová a výšková úprava koleje č. 1, až do km 154,486, kde končí úprava liché kolejové skupiny. 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 úroňového přejezdu v km 0,624. Výškový rozdíl potřebný pro vyvinutí mimoúrovňového křížení je dosažen úsekem v klesání 14,5 ‰ v délce 450 m, následuje stoupání 15,5 ‰ v délce 537 m.

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. 50km/h

(poloměry směrových oblouků $r=300\text{m}$).

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

V současném stavu je zde jednokolejný železniční přejezd zabezpečený výstražnými kříži. Tento bude zrušen. Na jeho místě bude zřízen nový dvojkolejný přechod pro pěší s úhlem křížení 90° . Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zidkami, celkové délky $2,7\text{ m}$ ($3 \times 0,9\text{m}$). Chodník na přechodu bude šířky 2m .

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

Celá kvítkovická křižovatka bude uvedena do původního stavu z hlediska uspořádání a řazení jízdních pruhů jen s rozdílem severozápadního a severovýchodního nároží křižovatky, díky odstranění úrovněového křížení trati č.331 (dle knižního jízdního řádu – KJŘ) Otrokovice – Vizovice a z hlediska obalových křivek při průjezdu větších vozidel je zde navrženo nároží typu $2:1:3$. Nároží na východní straně je v uvedeném poměru poloměrů $2:1:3$ o parametrech $R_1=30\text{m}$, $R_2=15\text{m}$, $R_3=45\text{m}$. Upravené nároží na západní straně je o poloměrech $R_1=14\text{m}$, $R_2=7\text{m}$, $R_3=21\text{m}$.

Šířky všech jízdních pruhů na západním rameni jsou navrženy ve stávajících šířkách $3,50\text{m}$ a řazení v křižovatce zůstává ve stejné podobě. Je zde upraven dělicí ostrůvek s výhledem pro převádění cyklistické dopravy, a proto je navržen šířky $2,50\text{m}$. Na východním rameni křižovatky jsou řadící pruhy šířky $3,25\text{m}$ z důvodu úzkého prostoru po výstavbě zahrazené železniční trati a tunelu a řazení jízdních pruhů zůstává ve stejné podobě, jako jsou ve stávajícím stavu. Silnice I/49 pak dále pokračuje směrem na Zlín v šířkovém uspořádání $3,50\text{m}$ v obou směrech. Nově bude pak po levé straně navržena místo otevřeného příkopu zpevněná krajnice s obrubníkem a betonovou předlažbou. Po pravé straně bude pak výškově upravena stávající zpevněná krajnice s obrubou a stávající uliční vpustí. Vodicí proužek je po pravé straně ve směru staničení navržen šířky $0,50\text{m}$ a po levé straně pak z důvodu nízkých sklonů podélného profilu šířky $0,75$, aby vodicí proužek po levé straně byl v příčném sklonu $2,50-6,00\%$ a jeho podélný sklon byl pak minimálně $0,50\%$.

Všechny 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 $3,50\text{m}$ a nástupní hrana délky $37,00\text{m}$ a výšky 200mm z bezbariérového obrubníku.

Na severním rameni jsou jízdní pruhy navrženy šířky $3,00\text{m}$ a po obou stranách komunikace je navržen jízdní pruh pro cyklisty v šířce $1,50\text{m}$ s tím, že další návaznost bude řešit samostatně město Otrokovice. Dle požadavku města Otrokovice je křižovatka nachystána pro smíšený provoz chodců a cyklistů. Podél západního ramene křižovatky je zachována dělená stezka pro chodce a cyklisty v šířce $5,00\text{m}$.

Zastávka MHD směrem Otrokovic, žel. stanice bude zachována ve stejné poloze a zastávkový záliv bude nově navržen z cementobetonového materiálu a bude šířky $3,25\text{m}$, nástupní hrana pak bude délky $37,00\text{m}$ a výšky 200mm . Nástupní hrana je tvořena z bezbariérového obrubníku.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v celém úseku silnic se zaměřenými osami komunikací a krajnicemi. Podrobné zaměření kvítkovické křižovatky se všemi dopravními ostrůvky a vpustmi
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45\text{Mpa}$

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

Zájmové území řešení spadá do jižní oblasti města Otrokovice a zasahuje do příměstské části Trávníky. Stávající zpevněná komunikace začíná mezi domy 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 trati Otrokovic-Zlín-Vizovice k železničnímu přejezdu v km $1,286$. Tento přejezd bude zrušen a nahrazen přechodem pro chodce.

Navržené komunikace začínají přibližně v km $0,7$ železniční trati po cca 60 m je navrženo úvraťové obratiště a pokračuje podél nově navržené protihlukové stěny v souběhu se železniční trati 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.

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.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové vozovky
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45\text{Mpa}$

SO 01-18-03 ŽST Otrokovice, zpevněné plochy u budovy EPZ

V místě zpevněné plochy bude nové uspořádání kolejí. Zpevněná plocha bude zhotovena kolem krajní koleje 7a v délce od stávající křižovatky až k nové cisterně. Upraví se i napojení v křižovatce před cisternou. Zpevněná plocha bude ukončena silničním obrubníkem, který bude osazen v úrovni koleje 7a ve vzdálenosti $3,2\text{ m}$ od osy koleje. Šířka zpevněné plochy kolem koleje je $3,0\text{ m}$. Vozovka bude z krytu z asfaltbetonu.

Odvodnění zpevněné plochy bude směřováno 2% spádem od koleje na okolní terén. Pro odvodnění bude zhotoveno 5 uličních vpustí.

Vedle zpevněné plochy bude postavená nová budova, vedle které budou postavené 3 podélné stání šířky $2,5\text{ m}$ a délky $6,5\text{ m}$. Před novou budovou bude ze zpevněné plochy vést chodník před vchod budovy.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové plochy
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45\text{Mpa}$

SO 01-18-05 ŽST Otrokovice, chodníky u přechodu v km 1,286

Navržené chodníky navazující na přechod budou šířky $2,25\text{m}$ + obrubníky. Budou navazovat na stávající autobusovou zastávku a SO 01-18-02 místní komunikace Otrokovic – Trávníky.

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 Otrokovic. Zahrnuje jednak úpravu části ulice Nádražní podél nové výpravní budovy a rekonstruovaného podchodu dotčenou realizací přípojek inženýrských sítí, jednak úpravu ploch podél vnějšího nástupiště (u koleje č. 9) v místě demolovaných drážních objektů, ploch a zařízení.

Stávající pojezdové plochy ul. Nádražní před výpravní budovou budou po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu s využitím stávajícího materiálu dlážděného krytu (drobné kamenné dlažební kostky, betonová pravoúhlá dlažba) s případným doplněním materiálu shodného provedení.

Stávající chodník podél ul. Nádražní (od parkoviště mezi ul. Nádražní a Jožky Jabůrkové po asanované objekty železničních

skladišť) bude ponechán (bude pouze doplněn obrubník v místech asanovaných drážních budov) – chodník slouží pro přístup k podélným parkovacím stáním podél ulice Nádražní. Bude pouze zrušen snížený vjezd na rušené parkoviště ČD a chodník bude prodloužen až k hranici křižovatky s odbočnou komunikací k pěšímu nákladnímu. 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 (je nutno překonat výškový rozdíl cca 0,25 m).

SO 01-18-11 ŽST Otrokovice, úprava příjezdu k čerpací jímce tunelu

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího příjezdu k soukromým nemovitostem. Plocha vedená v katastru nemovitostí jako druh pozemku : ostatní plocha, způsob využití : manipulační plocha bude narušená výstavbou přilehlého železničního tunelu. Po dokončení výstavby bude plocha sloužit i jako příjezd a manipulační plocha u čerpací jímky odvodnění tunelu. Sjezd ze silnice I/55 je stávající, bude rekonstruován v rámci stavebního objektu SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovici. Poměry na sjezdu se výrazně zlepši odstraněním přilehlého úrovňového železničního přejezdu. Minimální volná šířka plochy je 3,50m. Za čerpací jímku je v místě, kde to prostorové poměry dovolí, navrženo obratiště, pro vozidla délky do 10m. 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. V asfaltové ploše bude umístěna čerpací šachta a pod plochou výtlačné potrubí odvodnění tunelu.

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

Stávající stav:

Objekt je most o jednom otvoru, který slouží pro mimoúrovňové převedení pěší trasy pod dvoukolejnou elektrizovanou trať 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 výtlačná kolej ŽST Otrokovice.

Nový stav:

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

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.

Stávající stav:

Mostní konstrukce je o 2 polích s délkou přemostění 31,96 m. Světlost mostních otvorů je 15,1 m (šikmá) a 14,2 m (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 16,93 m, rozpětí 16,10 m. Konstrukční výška nosné konstrukce uprostřed rozpětí pole je 800mm. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami na mikropilotách. Opěra O1 je šířky 2,13 m, opěra O2 š. 2,24 m a pilíř š. 1,68 m. Hloubka založení je různá. Křídla jsou rovnoběžná různé délky. Nosná konstrukce i spodní stavba bez závad, lokálně dochází k pruskům v místě dilatačních spár.

Klasifikace dle správce objektu je K1/S1.

Nový stav:

Most bude rozšířen o 2 koleje, tedy o 11,0m. Bude vybudována nová spodní stavba navazující na stávající a nová nosná konstrukce. Založení spodní stavby bude hlubinné. Budou provedeny úpravy pod novým mostem.

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 trať. 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 zřízení 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. Přístup na ostrovní nástupiště bude řešen pomocí dvou schodišťových ramen a výtahu umístěného doprostřed podchodu. Dále bude zřízen přístup na nově zřizované ostrovní nástupiště mezi novými kolejemi č. 5 a č. 9 jedním schodištěm a výtahem. K výpravní budově bude zřízeno nové schodiště a nový výtah.

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

Předmětem stavebního objektu SO 01-19-04 je zřízení ochrany proti nebezpečnému dotyku na stávajícím silničním nadjezdu v km 155,900 železniční trati. Nadjezd převádí místní komunikaci (ulice Nadjezdová) přes traťové koleje a výtlačnou kolej před vjezdem do železniční stanice Otrokovice. Komunikace je dvoupruhová, směrově nerozdělená, ev. číslo mostu M-1. Most je ve správě Městského úřadu Otrokovice. V rámci stavby bude pod mostem provedeno rozšíření kolejiště o vjezdové koleje č. 3 a 5, situované vpravo (směr Přerov) stávající traťové koleje č.1. Nad novými kolejemi je nutno provést nové zábrany proti nebezpečnému dotyku. Protože stávající protidotykové zábrany na mostě nevyhovují svým provedením současným novým požadavkům budou proto v rámci stavby rozebrány a nové zábrany se provedou v celém rozsahu kolejí pod mostem. Ochrana proti nebezpečnému dotyku je navržena formou svislých protidotykových zábran, připevněných k zábradlí mostu. Výplň zábran bude provedena z čírého polykarbonátu.

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

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejiště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a. V prostoru mezi železničním mostem v km 155,509 a podchodem v km 155,726 je navrženo zajištění železničního zemního tělesa vpravo koleje č.5a nově budovanou opěrnou zdí. Délka zdi je cca 185,9 m. Zeď je navržena železobetonová, monolitická. Statické schéma úhlová opěrná zeď s plošným založením. Výška zdi 4,7 m. Zeď je rozdělena na dilatační celky délky 18,5 m. Trakční stožár

budou osazeny na piliře, vybetonované v líci zdi. Zeď bude odvodněna do kolejiště do podélného trativodu za rubem zdi. Vedení kabelových tras je uvažováno pod drážní stezkou za rubem zdi. Zábradlí bude ocelové svařované.

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

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám vodovodů a kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati.

SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám plynovodů v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky plynovodů musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati. Výstavbu přeložek je nutno provádět mimo topnou sezónu.

Stávající plynovody jsou ve správě GasNet, s.r.o. (Innogy) nebo případně ve správě areálů, které jsou plynem zásobeny. Napojení navrhovaných přeložek na stávající plynovodní potrubí z PE bude pomocí natavovací elektrotvarovky, napojení na stávající ocelové potrubí bude přechodkou ocel / plast.

Přeložky NTL a STL plynovodních řadů jsou navrženy z plastových PE trub PE100 SDR17,6 a PE100 SDR11, přípojky z PE s ochranným pláštěm, chráničky a ochranné trubky jsou navrženy z plastových PE trub.

Veškeré rušené stávající plynovody vč. plynárenských zařízení budou demontovány odstraněním z výkopu v celém rozsahu, případně bude stáv. potrubí zaplněno cementopopílkovou suspenzí (v případě že je vedeno mimo výkop pro nové zařízení).

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

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám vodovodů a kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati.

SO 01-29-01 ŽST Otrokovice, zárubní zeď v km 0,217 – 0,568

Zárubní zdi v délce 351m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejné železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,5m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčl. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a piliři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a piliře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se piliři 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 zajišťí plynulost silniční dopravy a především bezpečný provoz dráhy. Tunel se bude nacházet v obvodu železniční stanice Otrokovice a v přímě, proto bude použit STTP 3,0. Tunel bude tvořit železobetonová rámová konstrukce, která bude provedena v těsněné stavební jámě. Před průsaky podzemní vody do stavební jámy budou stěny těsněny pažící konstrukcí a dno bude těsněno piliři, které se budou vzájemně překrývat. Pažící konstrukce stěn bude vytvořena piloty a piliři. Piliře 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 dvojkolejné železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu, z důvodu zřízení nové komunikace a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,0m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčl. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a piliři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a piliře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se piliři 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.

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

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.

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

Vzhledem k tomu, že je požadavek na zachování železničního provozu (osobní přepravy) v prvním roce výstavby, bude nutné provést i provizorní přeložky stávajícího traťového kabelu. Ten bude dotčen výstavbou nových úseků trati (druhé koleje, trakčních podpěr apod.). Stávající TK se nemusí překládat v plném profilu, přeloží se jen nejnútnejší okruhy. Přeložka bude podpovrchová a bude v souběhu s přeložkou optického kabelu ČD Telematika. Mezi zast. Zlín – Prštne a Zlín – střed bude trasa převážně závěsná.

Pro datové přenosy se využije provizorní optický kabel ČD-T případně bude toto spojení realizováno formou pronájmu v opt. kabelu jiných operátorů.

Vzhledem k situování trati Otrokovice - Zlín - Vizovice převážně v městské zástavbě a rozsahu stavebních prací dochází ke křížování stavby řadou metalických i optických zemních i nadzemních kabelových tras cizích správců (Cetin, UPC, EON, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční tratí. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, zvíce kolejnění, nových objektů, kde bude dotčeno komplikovaně velké množství stávajících sdělovacích kabelů. Ve všech výše uvedených případech se jedná jak o kabelová vedení charakteru místních vedení (distribuční kabelová síť), tak i kabelová vedení dálková (optické dálkové kabely, metalické dálkové kabely) a to v různém provedení – převážně úložná vedení, v některých případech však i závěsná vedení.

Přeložky (kde nebude stačit pouhá mechanická ochrana) kabelů budou převážně realizovány ""stranovou přeložkou"" (případně hloubkovou) vložením nové délky odpovídajícího kabelu nebo využitím rezervy, u optických kabelů bude často nutné vyfouknout dotčený úsek mezi spojkami a zafouknout nový kabel v pozměněné trase.

Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců. Většina správců však netoleruje provizorní překládání kabelů a preferuje jejich definitivní uložení. Toto řešení si vzhledem k rozsáhlosti stavby vyžádá dlouhé obchozí trasy a tedy i obsáhlé dotčení okolních pozemků.

Přeložky kabelů uložených ve společných kolektorech jsou odvislé od stavebních úprav těchto objektů.

Vzhledem k realizaci střídavé trakce se použijí k případným def. přeložkám metalických kabelů kabely v provedení TCEPKPFLEZE. Současně je třeba posoudit velikost naindukovaného napětí do všech souběžných tras sdělovacích rozvodů jiných operátorů a to do vzdálenosti 3km od železniční trati. V případě, že toto napětí pro zkratový nebo mimořádný stav napájení překročí povolené hodnoty, budou se muset navrhnout a provést ochranná opatření na kabelizaci. Krajním, ale častým řešením je výměna stávajících kabelů za kabel jiného typu s výhodným redukčním činitelem.

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

Vzhledem k tomu, že je požadavek na zachování železničního provozu (osobní přepravy) v prvním roce výstavby, bude nutné provést i provizorní přeložky stávajícího traťového kabelu. Ten bude dotčen výstavbou nových úseků trati (druhé koleje, trakčních podpěr apod.). Stávající TK se nemusí překládat v plném profilu, přeloží se jen nejnútnejší okruhy. Přeložka bude podpovrchová a bude v souběhu s přeložkou optického kabelu ČD Telematika. Mezi zast. Zlín – Prštne a Zlín – střed bude trasa převážně závěsná.

Pro datové přenosy se využije provizorní optický kabel ČD-T případně bude toto spojení realizováno formou pronájmu v opt. kabelu jiných operátorů.

Vzhledem k situování trati Otrokovice - Zlín - Vizovice převážně v městské zástavbě a rozsahu stavebních prací dochází ke křížování stavby řadou metalických i optických zemních i nadzemních kabelových tras cizích správců (Cetin, UPC, EON, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční tratí. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, zvíce kolejnění, nových objektů, kde bude dotčeno komplikovaně velké množství stávajících sdělovacích kabelů. Ve všech výše uvedených případech se jedná jak o kabelová vedení charakteru místních vedení (distribuční kabelová síť), tak i kabelová vedení dálková (optické dálkové kabely, metalické dálkové kabely) a to v různém provedení – převážně úložná vedení, v některých případech však i závěsná vedení.

Přeložky (kde nebude stačit pouhá mechanická ochrana) kabelů budou převážně realizovány ""stranovou přeložkou"" (případně hloubkovou) vložením nové délky odpovídajícího kabelu nebo využitím rezervy, u optických kabelů bude často nutné vyfouknout dotčený úsek mezi spojkami a zafouknout nový kabel v pozměněné trase.

Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců. Většina správců však netoleruje provizorní překládání kabelů a preferuje jejich definitivní uložení. Toto řešení si vzhledem k rozsáhlosti stavby vyžádá dlouhé obchozí trasy a tedy i obsáhlé dotčení okolních pozemků.

Přeložky kabelů uložených ve společných kolektorech jsou odvislé od stavebních úprav těchto objektů.

Vzhledem k realizaci střídavé trakce se použijí k případným def. přeložkám metalických kabelů kabely v provedení TCEPKPFLEZE. Současně je třeba posoudit velikost naindukovaného napětí do všech souběžných tras sdělovacích rozvodů jiných operátorů a to do vzdálenosti 3km od železniční trati. V případě, že toto napětí pro zkratový nebo mimořádný stav napájení překročí povolené hodnoty, budou se muset navrhnout a provést ochranná opatření na kabelizaci. Krajním, ale častým řešením je výměna stávajících kabelů za kabel jiného typu s výhodným redukčním činitelem.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

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

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

SO 02-12-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, kabelový rozvod 22kV

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

Předmětný SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou trať a navržení železničního spodku pod přidanou kolej 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 2,450 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). Od km cca 3,850 po km 4,287 je jako recipient uvažována stávající kanalizace (správce Moravanská vodárenská kanalizace). Od km 4,287 po km 4,781 je kanalizace svedena do stávajících propustků. Od km 4,781 po km 4,988 je kolej č. 1 odvodněná do stávající kanalizace vybudované v rámci předcházející stavby přeložky přejezdu ev.km 4,789. Kolej č. 2 je v tomto úseku odvodněná do rostlého terénu trativodní výustí v km 4,898. Od km 4,988 po km 5,596 je jako recipient uvažován potok Baláš (správce Lesy ČR, s. p.). Od km 5,596 po km 5,688 je odvodnění svedeno do stávajícího drážního propustku.

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

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám vodovodů a kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati.

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

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám vodovodů a kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati.

SO 06-11-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky rozvodů E.ON

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

SO 17-10-02

SO 90-00-02 Zabezpečení veřejných zájmů a demolice

Předmětem tohoto stavebního objektu je provedení individuálních protihlukových opatření a demolice objektů, které ke svému provedení potřebují demoliční výměr (viz seznam PS a SO na konci zprávy).

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

V rámci tohoto SO budou řešeny ochrany a přeložky kabelů ČD Telematika v úseku ŽST Otrokovice – ŽST Zlín-střed. Z těchto kabelů jsou výpichy napojeni i mimodrážní telekomunikační operátoři a komerční zákazníci. Z těchto důvodů musí být přeložky OK s co nejmenšími výpadky telekomunikačního provozu.

Kabely budou dotčeny stavebními úpravami na trati, rekonstrukcí tratě a železničních zastávek a elektrifikací v téměř celé délce. Místní terénní podmínky neumožňují, aby byla trasa přeložky vybudována v předstihu a v průběhu rekonstrukce již nebylo dotčena. Přeložka bude muset být provedena jako provizorní a před ukončením stavby budou kabely přeloženy definitivně.

Provizorní trasa bude v souběhu s provizorní trasou přeložek sdělovacích kabelů SŽDC. Tato trasa bude v převážné části zemní, v prostoru mezi zastávkou Zlín-Prstné a ŽST Zlín-Střed bude trasa zavěšena. Pro zavěšení se využijí v předstihu vybudované trakční podpěry nebo samostatné provizorní podpěry. V rámci provizorní trasy bude položen (zavěšen) pouze jeden kabel dimenze 144vl. Protože u této trasy je velké riziko dotčení v průběhu stavebních prací, budou důležité okruhy přesměrovány do pronajatých okruhů jiných telekomunikačních operátorů. Po dobu rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Zlín – střed, bude kabel ukončen v provizorním sdělovacím kontejneru. Definitivní trasa bude v souběhu s HKT SŽDC. Bude tvořena dvěma HDPE trubkami. Do jedné HDPE trubky bude zafouknut nový optický kabel 36vl. do druhé 72vl. (tak jak to je ve výchozím stavu). Výpichy z nové trasy musí respektovat původní napojení na mimodrážní telekomunikační operátory. Pro napojení na jejich kabely, bude využito stávajících kabelových komor, nebo se vybudují nové. Protože je v současné době značný rozvoj sdělovacích sítí, musí se v dalším stupni znovu ověřit všechny sdělovací sítě v dotčeném úseku. Před a po přeložce se provedou kontrolní měření dle zvyklostí a předpisů majitele a správce.