

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 772 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		fax: +420 585 570 412
		e-mail: moravia@moravia.cz
		http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. STANISLAV VÁVRA	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ING. STANISLAV VÁVRA	ING. STANISLAV VÁVRA	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: ŠUMPERK, HANUŠOVICE	—	
„Revitalizace trati Bludov - Jeseník“		ZÁK. ČÍSLO MCO	14-023-234-PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	LISTOPAD 2014
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Průvodní zpráva		ČÁST	PŘÍLOHA
		A.	



Projekt stavby



„Revitalizace trati Bludov – Jeseník“

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA



A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE PROJEKTU	7
<i>A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....</i>	<i>7</i>
<i>A.1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE</i>	<i>8</i>
<i>A.1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE PD.....</i>	<i>9</i>
A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	9
<i>A.2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY</i>	<i>9</i>
<i>A.2.2 POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE</i>	<i>10</i>
<i>A.2.3. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY.....</i>	<i>11</i>
<i>A.2.4 ÚZEMÍ DOTČENÉ STAVBOU VČ. ZÁBORŮ</i>	<i>17</i>
<i>A.2.5 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY.....</i>	<i>31</i>
A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	40
A.4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	46
A.5. ČLENĚNÍ STAVBY NA PS A SO - ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ OPROTI PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACI	47
A.6. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY:.....	49
A.7. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	49
<i>A.7.1 ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO TECHNICKÉHO STAVU A KVALITATIVNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY STAVBY</i>	<i>49</i>
<i>A.7.2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....</i>	<i>84</i>
A.8. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU	85
A.9. PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	88
A.10. PŘEHLED VLASTNÍKŮ EVENT. SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INV. PROSTŘEDKŮ	93
A.11. ČLENĚNÍ PROJEKTU	98
<i>A.11.A) CELKOVÁ SKLADBA DOKUMENTACE</i>	<i>98</i>
<i>A.11.B) ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY.....</i>	<i>101</i>
<i>A.11.C) VLASTNÍ SKLADBA PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:.....</i>	<i>102</i>

Obsah a členění této zprávy vychází z požadavku objednatele – tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o. – na dodržení Vyhlášky č. 62/2013 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a současně dodržení Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 11/2006 v platném znění, která je oproti požadavkům obecných vyhlášek obsažnější.

V případě rozdílů mezi vyhl. 499/2006 Sb. a Sm. č. 11/2006 platí, dle požadavku objednatele, priorita vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění.

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

A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	„Revitalizace trati Bludov - Jeseník“
Číslo ISPROFOND	5713730001
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce
Odvětví:	Železniční doprava.
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha
Železniční síť:	Nepatří do vybrané žel. sítě ČR - ani do regionálních tratí, nezařazená do evropského železničního systému
Trať:	celostátní trať Hanušovice – Olomouc, celostátní trať Bludov-Sudkov – Bludov-Chromeč
Traťový úsek (TÚ):	Bludov – Hanušovice Bludov-Sudkov – Bludov-Chromeč
DÚ :	<ul style="list-style-type: none">• 1362K1 <i>od km 48,437 do km 49,329 žst.Bludov</i>• 136222 <i>od km 49,329 do km 50,028 Bludov - Chromeč</i>• 1362L1 <i>od km 50,028 do km 50,072 odb.Chromeč</i>• 136224 <i>od km 50,072 do km 55,959 Chromeč – nákladiště Olšany</i>• 1362M1 <i>od km 55,959 do km 56,162 nákladiště Olšany</i>• 136226 <i>od km 56,162 do km 59,121 nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou</i>• 1362N1 <i>od km 59,121 do km 59,992 žst. Ruda nad Moravou</i>• 136228 <i>od km 59,992 do km 64,124 Ruda nad Moravou - Bohdík</i>• 1362O1 <i>od km 64,124 do km 64,914 žst. Bohdík</i>• 136230 <i>od km 64,914 do km 69,738 Bohdík - Hanušovice</i>• 1362P1 <i>od km 69,738 do km 70,488 žst.Hanušovice</i>• 136402 <i>od km 0,000 do km 0,862 odb.Sudkov - odb.Chromeč</i>

Kraj:	Olomoucký	
Katastrální území:	Bludov, Chromeč, Bohutín nad Moravou, Bartoňov, Hrabenov, Ruda nad Moravou, Dolní Bohdík, Komňátka, Raškov Ves, Lužná u Hanušovic, Raškov Dvůr, Kopřivná, Hanušovice, Hynčice nad Moravou	
Obecní úřady:	Bludov	od zač.stavby do km 53,702
	Chromeč	od km 53,702 do km 53,770
	Bohutín	od km 53,770 do km 56,348
	Ruda n. M.	od km 56,348 do km 59,578
	Bohdík	od km 59,578 do km 67,771
	Hanušovice	od km 67,771 do konce stavby
Obec s rozšířenou působností:	Šumperk	pro: Bludov, Chromeč, Bohutín, Ruda nad Moravou, Bohdík
	Hanušovice	pro: Hanušovice
Stavební úřady:	Městský úřad Šumperk, Odbor výstavby	
	Městský úřad Hanušovice, Stavební úřad	
	Hranice působnosti: od zač. stavby do km 67,771 Odbor výstavby Šumperk, od km 67,771 do konce stavby SÚ Hanušovice	
Nadřízený orgán:	Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, Oddělení územního plánu a stavebního řádu, Jeremenkova 1191/40a, 779 01 Olomouc	
Katastrální úřad:	Šumperk	
Termíny výstavby: (předpoklad)	zahájení:	březen 2015
	ukončení:	listopad 2015
	délka výstavby:	9 měsíců

A.1.2 Identifikační údaje objednatele

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Praha 1 – Nové město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00 zastoupena : Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem GŘ pro modernizaci dráhy na základě Pověření č. 1616 ze dne 12.7.2013	
IČ:	70994234	
DIČ:	CZ70994234	
Odpovědní zaměstnanci:	ve věcech smluvních a obchodních: Mgr. Lenka Dieguezová	
	ve věcech technických: Ing. Pavel Suk	
	úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jaroslav Eichler	
Ústřední orgán objednatele:	Ministerstvo dopravy a spojů České republiky	
Dražní úřad:	Dražní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD

Zhotovitel PD: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8, Olomouc, PSČ 779 00
Jednající: Ing. Václav Kratochvíl předseda představenstva
IČO: 64610357,
DIČ: CZ64610357
Kontaktní zaměstnanci: ve věcech technických: Ing. Stanislav Vávra
úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jaroslav Eršil
Zpracování projektu: listopad 2014

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ bude realizována v rámci Olomouckého kraje. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

TABULKA KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ (dotčených stavbou)

Od km:	Do km:	Katastrální území	Katastrální úřad
49,357	53,712	Bludov	Šumperk
53,712	53,778	Chroměč	Šumperk
53,778	56,361	Bohutín nad Moravou	Šumperk
56,361	58,722	Bartoňov	Šumperk
58,722	58,904	Hrabenov	Šumperk
58,904	59,604	Ruda nad Moravou	Šumperk
59,604	62,695	Dolní Bohdíkov	Šumperk
62,695	63,877	Komňátka	Šumperk
63,877	64,122	Raškov Ves	Šumperk
64,122	66,230	Dolní Bohdíkov	Šumperk
66,230	66,344	Lužná u Hanušovic	Šumperk
66,344	66,351	Raškov Dvůr	Šumperk
66,351	66,445	Lužná u Hanušovic	Šumperk
66,445	66,461	Raškov Dvůr	Šumperk
66,461	66,562	Lužná u Hanušovic	Šumperk
66,562	66,681	Raškov Dvůr	Šumperk
66,681	66,731	Lužná u Hanušovic	Šumperk
66,731	67,408	Raškov Dvůr	Šumperk
67,408	67,459	Kopřivná	Šumperk
67,459	67,568	Raškov Dvůr	Šumperk
67,568	67,691	Kopřivná	Šumperk
67,691	67,823	Raškov Dvůr	Šumperk
67,823	69,802	Hanušovice	Šumperk
69,802	70,488	Hynčice nad Moravou	Šumperk

(Pozn.: km údaje jsou zaokrouhleny na metry)

Rozsah stavby se nachází v Olomouckém kraji mezi železničními stanicemi Bludov a Hanušovice. Celá stavba je přednostně situována na drážních pozemcích. Územně plánovací dokumentace platné pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Jedná se jak o území antropogenně zatížené, tak i lokality přírodě blízké, které lemují stávající železniční trať. Nadmořská výška lokality se pohybuje mezi 290 a 390 m n. m. Pozemky určené ke stavbě jsou v současné době využívány převážně jako ostatní plochy (dráha, v místě rekonstrukce přejezdů využité jako komunikace).

Stavba je umístěna v území vyznačujícím se reliéfem vrchoviny se zahlobeným údolím, kudy je železniční trať vedena.

Zájmové území převážně spadá na území Hanušovické vrchoviny. Jižní část zájmového území mezi obcemi Bludov a Olšany se nachází na rozhraní Hanušovické a Zábřežské vrchoviny.

Nejvýznamnějším tokem v oblasti je řeka Morava, která protéká údolím podél celého posuzovaného úseku železniční trati a v některých místech ji protíná. Kromě vlastního vodního toku Moravy záměr kříží také její přítoky a přítoky řeky Desná.

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy na drážních pozemcích, v některých případech pak na pozemcích obce, případně zasahuje do pozemků soukromých vlastníků, s těmito bylo vedeno jednání o zásahu do jejich pozemků.

Traťový úsek Bludov – Hanušovice je součástí trati Hanušovice - Olomouc. Provoz na trati je obousměrný, rozchod kolejí: 1435 mm, trakční soustava je nezávislá. Organizování a provozování drážní dopravy je prováděno podle předpisu SŽDC D1. Traťový rádiový systém: SRD (TRS 67/66/S34/65/78/).

Stávající celostátní trať resp. traťový úsek Bludov – Hanušovice má čtyři dopravní: Bludov, Ruda nad Moravou, Bohdíkov a Hanušovice. Žst. Bludov byla již rekonstruována v rámci stavby „Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk“. Rekonstrukce žst. Hanušovice není součástí stavby „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“.

Na trati je 6 železničních zastávek: Bludov-Lázně, Bohutín, Bartoňov, Komňátka, Raškov a Hanušovice-Holba.

Správcem trati je SŽDC, s.o. Oblastní ředitelství Olomouc.

Popisovaná trať vychází z žst. Bludov a poté prochází obcemi Bludov, Bohutín, *Bartoňov (obecní část obce Ruda nad Moravou)*, Ruda nad Moravou, *Komňátka (Obecní část obce Bohdíkov)*, Bohdíkov, *Raškov (obecní část obce Bohdíkov)* a Hanušovice.

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

A.2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Jedná se o stavbu, která řeší zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železničních stanic a zastávek pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupištních přístřešků, dálkové ovládání celého úseku.

Cílem stavby je provést rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku, rekonstrukci nástupišť v zastávkách a železničních stanicích, rekonstrukci železničních pře-

jezdů vč. jejich nového zabezpečení, rekonstrukci železničních mostů a propustků. Dále bude provedena v nezbytném rozsahu rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení zastávek a železničních stanic. Součástí revitalizace je i rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Obsahem revitalizace není elektrizace trati.

Na základě provedeného ekonomického vyhodnocení rozsahu požadovaných stavebních a technologických prací (CBA analýza) bylo v 1.etapě projektových prací investorem rozhodnuto, že předmětem revitalizace bude úsek žst.Bludov (mimo) – žst. Hanušovice (mimo) Do revitalizace bude zahrnut i úsek mezi odbočkou Sudkov a odbočkou Chromeč trati Zábřeh na Moravě – Hanušovice.

Všechna tato provedená opatření na železniční dopravní cestě budou provedena pro zabezpečení zvýšení stávající traťové rychlosti v úseku Hanušovice – Bludov (75 km/h s místním omezením rychlosti) na traťovou rychlost 100 km/h s místním omezením rychlosti. Toto zvýšení rychlosti přinese zkrácení pravidelné jízdní doby u R a Os vlaků o 4 až 4,5 minuty.

Dále je cílem stavby splnit požadavek koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dopis KIDSOK 471/2013 ze dne 10.6.2013) na výhledový rozsah veřejné železniční dopravy:

- R/Sp Brno – Olomouc- Zábřeh na Moravě – Šumperk/Jeseník interval 2 hod cca 8 párů/den
- Os Šumperk – Hanušovice interval 2 hod cca 9 párů/den
- Os Šumperk – Hanušovice – Jeseník v období ranní a odpolední špičky jako doplněk linek
- Šumperk – Hanušovice a Brno – Jeseník cca 5 párů/den.

Rozsah stavby vychází:

- ze schválené přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ (MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., 2013), č.j. 15487/2014-O6 z 8.4.2014
- z Posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „Revitalizace trati Bludov - Jeseník, Stavební správa východ, č.j.: 2523/2014-SSV-U1-Bed z 28.3.2014
- ze schváleného investičního záměru, č.j.5149/2014-07 z 3.3.2014
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

Předpokládá se, že zakázka bude spolufinancovaná z prostředků EU z Fondu soudržnosti v rámci prioritních os 1 – 6 Operačního programu Doprava (www.opd.cz)

Dokumentace je uspořádána v souladu s **vyhláškou č. 146/2008 Sb.** o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a se **směrnicí GŘ SŽDC č.11/2006** – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (v platném znění). V případě, že jsou tyto dokumenty v rozporu, má přednost členění dle vyhlášky.

A.2.3. Projektované kapacity stavby

Základní určení rozsahu stavby “Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ vychází ze zadávacích požadavků na zpracování této dokumentace, včetně závěrů Posuzovacího protokolu a Schvalovacího protokolu. Detailní rozsah je rozpracován v provozních souborech a stavebních objektech. Přehledné **členění stavby na PS a SO je provedeno v části A.11 této průvodní zprávy.**

Stavba „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“ je liniovou dopravní stavbou, jejíž základním cílem je revitalizace trati podle současných potřeb správce železniční dopravní cesty.

Cílem revitalizace je :

- zlepšení jízdního komfortu,
- zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech,
- rekonstrukce železničních stanic a zastávek pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy,
- zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupištních přístřešků,
- dálkové ovládání celého úseku.

Tohoto cíle bude dosaženo realizací:

- rekonstrukce železničního svršku,
- sanace železničního spodku včetně odvodnění,
- rekonstrukce nástupišť v zastávkách a železničních stanicích,
- rekonstrukce železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení,
- rekonstrukce železničních mostů a propustků,
- rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení zastávek a železničních stanic,
- rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce sdělovacího zařízení.

Základní technické řešení vychází z výhledového rozsahu železniční dopravy a výhledového množství dopravní práce.

Na základě provedeného ekonomického vyhodnocení rozsahu požadovaných stavebních a technologických prací (CBA analýza) bylo v 1.etapě projektových prací investorem rozhodnuto, že předmětem revitalizace bude úsek žst.Bludov (mimo) – žst. Hanušovice (mimo) resp. kolejové úpravy budou provedeny od km 49,357 do km 69,835 trati Bludov – Hanušovice. Do revitalizace bude zahrnut i úsek mezi odbočkou Sudkov a odbočkou Chromeč trati Zábřeh na Moravě – Hanušovice od km 0,000 do km 0,862. Začátek stavby je situován do km 48,988 (v žst. Bludov) a konec stavby v km 70,186 (v žst.Hanušovice) V úsecích mezi začátkem resp. koncem kolejových úprav a začátkem resp. koncem stavby bude prováděna pouze pokládka sdělovacích a zabezpečovacích kabelů a úprava technologie ve stávajících výpravních budovách žst. Bludov a žst. Hanušovice.

Součástí revitalizace budou železniční stanice Ruda nad Moravou a Bohdíkov. Dále budou revitalizovány zastávky Bludov-lázně, Bohutín, Bartoňov, Komňátka, Raškov a Hanušovice–Holba.

Ve stanici Ruda nad Moravou je navrhováno ponechat tři dopravní koleje a vybudovat nová nástupiště.

Ve stanici Bohdíkov sleduje dopravní technologie přednostně zachování dvou dopravních kolejí s novými nástupišti. Manipulační kolej č.6 pro ložné manipulace bude zachována.

Rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku bude zahrnovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože. Obsahem sanace železničního spodku bude zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a funkčního odvodnění pláně železničního spodku. Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

V takovémto rozsahu budou prováděny práce od začátku stavby (km 49,357) až do žst. Bohdíkovo do km 64,950. Dále od toho km až dokonce stavby (km 69,835) bude vzhledem k vyhovujícímu stavu železničního spodku, realizována pouze výměna kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože.

Realizace navrženého rozsahu prací umožní splnit jeden z hlavních cílů revitalizace, kterým je zvýšení traťové rychlosti a tím dojde ke zkrácení jízdních dob. V současnosti je maximální traťová rychlost 65 - 75 km/h. Po provedení revitalizačních opatření bude možno zavést traťovou rychlost 70 až 100 km/h. Rychlost 100 km/h bude možno zavést na 57% z celkové délky rekonstruované trati. Toto zvýšení rychlosti přinese zkrácení pravidelné jízdní doby u R a Os vlaků o 4 až 4,5 minuty.

Nástupiště v železničních stanicích a zastávkách budou rekonstruována tak, aby odpovídala stávající legislativě (ČR i EU) – výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, bezbariérový přístup cestujících. Přístup na nástupiště bude úrovnový. Současně budou upraveny přístupové komunikace a zpevněné plochy navazující na nástupiště. Nástupiště budou vybavena novým osvětlením, novým orientačním a informačním systémem pro cestující, stávající přístřešky pro cestující budou sneseny a nahrazeny novými přístřešky v antivandalské úpravě.

Na revitalizovaném úseku se nachází v současnosti 15 železničních přejezdů. V rámci stavebních prací bude na všech přejezdech zřízena nová přejezdová konstrukce, která zajistí klidnější a pohodlnější přejezd silničních vozidel. U všech přejezdů bude osazeno nové zabezpečovací zařízení, které bude odpovídat nově navržené maximální traťové rychlosti na daném přejezdu.

V revitalizovaném úseku trati Bludov – Jeseník se nachází celkem 67 umělých staveb. Z toho 49 propustků, 17 mostů a 1 zárubní zeď

Všechny objekty byly prověřeny z hlediska přechodnosti traťové třídy C3 s přidruženou rychlostí v příslušném úseku. Vzhledem k tomu, že řada objektů splňuje požadovanou prostorovou průchodnost pro návrhovou rychlost trati, pro nový stav koleje už ve stávajícím stavu a zároveň vyhovuje z hlediska nosnosti pro zvýšené rychlosti, jsou některé objekty ponechány bez úpravy tzn. nejsou zařazeny do stavby.

Objekty, u kterých je nutná úprava z hlediska přechodnosti nebo změny geometrie koleje mají vlastní číslo stavebního objektu. V případě drobných úprav propustků je daný objekt součástí SO příslušného úseku žel. spodku.

K výstavbě nových mostů nedojde. V km 52,278 byly v rámci výstavby polní cesty HC2 v k.ú. Bludov (Investor: ČR – Ministerstvo zemědělství Pozemkový úřad Šumperk – stavba byla zahájena v září 2014) nalezeny zbytky původního propustku. Obec Bludov požaduje výstavbu tohoto propustku pro zabezpečení odtoku srážkových vod z přilehlého terénu.

V rámci pozemních staveb budou v žst. Ruda nad Moravou a Bohdíkovo stavebně upraveny stávající výpravní budovy pro osazení nových technologických zařízení pro zabezpečení provozu po železniční dopravní cestě. Na zastávkách budou osazeny nové přístřešky pro cestující (stávající budou sneseny). Na základě hlukové studie nebudou v rámci stavby navrhována protihluková opatření.

V rámci silnoproudých rozvodů budou na zastávkách rekonstruovány přípojky nn, silnoprůdové rozvody, bude rekonstruováno osvětlení 6m stožárky a osvětlení přístřešků. Osvětlení bude dálkově ovládáno. V železničních stanicích budou rekonstruovány přípojky vn a nn dle stávajícího stavu, tam kde je stávající trafostanice, bude tato trafostanice rekonstruována včetně uzemnění, bude rekonstruováno osvětlení nástupišť a přístupových komunikací (6m a 12m

stožárky s výbojkovým osvětlením). Ve stanicích bude rekonstruován elektrický ohřev výhybek a bude vybudováno dálkové ovládání.

V žst. Ruda nad Moravou a Bohdíkov bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektronického typu. Zařízení budou vybavena obslužným pracovištěm typu JOP a budou zapojena do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ). Pro zabezpečení mezistaničních úseků se předpokládá traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu automatické hradlo (AH), s kontrolou volnosti kolejových úseků pomocí počítačů náprav.

Železniční přejezdy v místech s rychlostí železničních vozidel vyšší než 60 km/h, zabezpečené v současnosti pouze výstražnými kříži, budou vybaveny novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ). Přejezdy, opatřené PZZ již v současnosti, budou upraveny na požadovanou rychlost a navázány na nová SZZ.

V rámci prací na železničním sdělovacím zařízení bude položena v úseku Bludov – Hanušovice nová kabelizace a bude provedena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům u vjezdových návěstidel, pomocným stavědlům a k přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Veškerá kabelizace bude vedena v souběhu s železniční tratí s minimálními zásahy do mimodrážních pozemků, kterým se nadá vyhnout – např. podchody kabelu pod komunikacemi.

Nové rozhlasové zařízení bude instalováno do všech železničních stanic a zastávek na revitalizovaném úseku. Informační tabule budou instalovány do všech železničních stanic. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude pomocí přenosového zařízení.

V případě, že dojde k dotčení stávajících inženýrských sítí, které jsou ve správě organizací mimo SŽDC, s.o. budou provedeny přeložky těchto sítí před zahájením prací na železničním spodku.

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

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

Kapacitní údaje:

Zabezpečovací zařízení	
Elektronické staniční zabezpečovací zařízení	2 ks
Reléové staniční zabezpeč. zařízení stávající upravované	1 ks
Traťové zabezpečovací zařízení	3 ks
Dálkové zabezpečovací zařízení	1 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení nové	10 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení stávající upravované	7 ks
Elekromotorický přestavník	11 ks
EZ	6 ks
PST	1 ks
Místní ovládání	10 ks
Návěstidla	36 ks
Počítače náprav (nový)	5 ks
Pohon závorového břevna	2 ks

Mechanická závora (PZM)	2 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	176 800 m
Pokládka kabelů (TCEPKPFLE)	0 m
Pokládka kabelů (CYKY)	3000 m
Reléový domek	0 ks
Spojka	210 ks
Stožár výstražníku	24 ks
Světelný výstražník v plastovém provedení	29 ks
VTO	0 ks
Výkolejka	5 ks

<i>Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení</i>	
Nový traťový kabel 10XN0,8	22 850 m
Venkovní telefonní objekt	29 ks
Optický kabel OK nový–profil 24 vláken SM9/125 celk. délka	24 430 m
Místní kabelizace	2 žst
Sdělovací zařízení	2 žst
Spojovací uzly	1 žst
Rozhlasové zařízení v zastávkách/žst	6/2 žst
Elektrická požární signalizace	2 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	2žst
Informační zařízení	2 žst
Kamerový systém	2 žst
Přenosové zařízení	5 žst
Úprava MRS	2 žst
Úprava TRS	3 žst

<i>Sílnoproudá zařízení</i>	
Elektrický ohřev výhybek	11 VJ
Sílnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	0 m
Sílnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	60 m
Sílnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	0 m
Sílnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	25860 m
Sílnopr.rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	0 ks
Sílnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 6 kV	0 ks
Sílnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	2 ks
Sílnoproudé rozvody a zařízení – Trafostanice vn 22/0,4 kV	1 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	0 ks
Rekonstrukce osvětlení – Osvětl.stožár, sklopný 12 m – nový	42 ks
Rekonstrukce osvětlení – Osv.stožár parkový, sklop. 5,5m-nový	53ks
Rekonstrukce osvětlení – Svítidlo – zářivka	19 ks
Rekonstrukce osvětlení – Svítidlo – LED do 50W	67 ks
Rekonstrukce osvětlení – Svítidlo – LED do 120W	42 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	685,1 MWh/rok

Kolejové řešení	
Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích B91, pružné upevnění - užitý	28,6 m
Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích B03, pružné upevnění	18 255,8 m
Kolej tv. 49 E1 na dřevěných pražcích, tuhé upevnění	68,2 m
Kolej tv. 49 E1 (reg.) na bet. pr.PB 2 (užit.), tuhé upevnění	579,0 m
Směrové a výškové vyrovnaní stávajících kolejí	5 050,0 m
Směrové a výškové vyrovnaní výhybek	2 ks
Nové výhybky UIC 60	0 ks
Nové výhybky S 49 2.generace	13 ks
Nové výhybky S 49 1.generace	1 ks
Užité, regenerované výhybky S 49	0 ks
Užité, regenerované výhybky R 65	0 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	21 339,7 m
Izolované styky v koleji – ve stanicích	24 ks
Izolované styky ve výhybkách – ve stanicích	4 ks
Izolované styky provizorní – ve stanici	0 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	6 886,0 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	1 385,0 m
Trativodní sběrače PE HD DN 250mm	0 m
Svodné potrubí PE HD DN 200mm	204,0 m
Svodné potrubí PE HD DN 250mm	336,0 m
Trativodní šachty - železobetonové	51 ks
Trativodní šachty - plastové	219 ks
Výstroj trati - na délce	23400 m
Přejezd s celopryžovými panely (přes 1 kolej)	14 ks
Přejezd s betonovými panely (přes 1 kolej)	0 ks
Přechod s celopryžovými panely (přes 1 kolej)	5 ks
Nové poloostrovní oboustr.nástupišť ve stanici	2 ks /á110m
Nové poloostrovní jednostr.nástupišť ve stanici	1 ks / 170m
Nové vnější nástupišť ve stanici	1 ks / 90m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	15 755,6 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	3 923,6 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	18 ks
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože	26 611 m ³
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože (obsah Ni a As)	7 791 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované šterkové lože	835 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	60 278 m ³
Snesení stávajícího materiálu – výkopy (obsah Ni a As)	13 571 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupišť	1692,9 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená ostrovní nástupišť	0 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 1 kolej	17 ks

Mostní objekty	
Železniční most – rekonstrukce	4 ks
Železniční most – podchod – rekonstrukce	0 ks
Železniční most – podchod – nový	0 ks
Železniční propustek – přestavba	22 ks
Železniční propustek – rekonstrukce	16 ks

Železniční most – zrušení	1 ks
Železniční propustek – zrušení	2 ks
Ocelová lávka přes koleje – zrušení	0 ks
Nové zárubní/opěrná zeď	0 ks/ 0 m

Pozemní objekty	
Demolice – objekty o celkovém obestavěném prostoru	6 ks/ 2 220 m ³
Nová stavědlová ústředna	0 ks/ 0 m ³
Výpravní budova, stavební úpravy VB – Ruda nad Moravou	
- zastavěná plocha	238 m ²
- obestavěný prostor	867 m ³
Výpravní budova, stavební úpravy VB – Bohdík	
- zastavěná plocha	257 m ²
- obestavěný prostor	885 m ³
Přístřešky pro cestující – železobetonová konstrukce	4 ks
Přístřešky pro cestující – rekonstrukce stávajících	1 ks
Nové releové domky pro přejezdové zabezpečovací zařízení	7 ks

Zábory pozemků	
Zábory trvalé	10 350 m ²
Zábory dočasné – v trvání nad 1 rok	0 m ²
Zábory dočasné – v trvání do 1 roku	429 m ²

A.2.4 Území dotčené stavbou vč. záborů

A) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA

❖ GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Podle geomorfologického členění ČR (T. Czudek et al. 1973) patří zájmová oblast trasy do celku Mohelnické brázdy a Hanušovické vrchoviny podsoustavy Východní Sudety. Jde o oblast členité vrchoviny s erozně denudačním povrchem.

Předmětný úsek trati prochází údolní nivou řeky Moravy. Povrch nejbližšího okolního terénu trati má nadmořskou výšku přibližně v rozmezí cca 300 až 400 m. Na začátku úseku je nejbližší terén převážně mírně zvlněný a jeho tvary jsou oblé, svahy jsou pozvolné. Ke konci úseku se členitost okolního terénu zvětšuje.

❖ GEOLOGICKÁ STAVBA A SEISMICKÁ AKTIVITA

Geologicky se širší okolí zájmového území nachází v sileziku, v keprnické jednotce a šumperském masivu. Údolím řeky Moravy od Olšan severním směrem prochází geologické rozhraní mezi keprnickou skupinou na východě a skupinou Branné na západě.

Geologická stavba je určena průběhem geologických jednotek a jednotlivých hornonových pruhů. Stavba je rozčleněna řadou významných zlomů na kry různé výškové úrovně.

Předkvartérní podklad

Předkvartérní podklad je v zájmovém území budován převážně kataklastickými, jemně zrnitými leukokratními ortorulami keprnické klenby. Lokálně se v okolí Rudy nad Moravou a Bohdíkova nacházejí krystalické vápence a fylity vnějšího obalu keprnické jednotky (skupina Branné), případně tělesa serpentinitů. V zářezu za Bludovem se nacházejí leukokratní šumperské granodiority.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován fluviálními sedimenty charakteru štěrků, písků, náplavových jílu a hlín.

Antropogenní uloženiny jsou patrné v Rudě nad Moravou a okolí, kde jsou stopy po dobývkách limonitických železných rud, především ve formě starých odvalů. Struska ze zpracování železných rud byla v minulosti použita do náspu železničního tělesa v žst. Ruda nad Moravou.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), nepatří zájmové území do seismických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

Ve smyslu ČSN EN 1998-1, tabulka 3.1 - Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy, charakterizovat typem B ($v_{s,30} = 360-800$ m/s, $NSPT > 50$, $c_u > 250$ kPa).

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, spadá zájmové území do oblasti s referenčním zrychlením a_gR v rozmezí 0,06 - 0,08 g. Nutno brát ale v úvahu, že zkoumaný úsek železniční trati se nachází v místě křížení tektonických zlomů (bušínský a temenský zlom směru SV-JZ a staroměstský puklinový kanál směru ZSZ – VJV).

❖ *HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY*

Z hlediska hydrogeologického rajónování spadá předmětná oblast do rajónu 161 Fluviální sedimenty v povodí Moravy (Michlíček et al. 1986). Kvartérní sedimenty pokrývají rozsáhlé území v okolí řeky Moravy.

V údolní nivě jsou zastoupeny převážně štěrkopísky. V jejich nadloží se nacházejí povodňové hlíny.

Propustnost průlinového kolektoru odpovídá dle literatury hodnotám koeficientu filtrace k_f řádu 10^{-4} m.s⁻¹, průměrné hodnoty koeficientu průtočnosti kolísají kolem hodnoty $T = x \cdot 10^{-3}$ m².s⁻¹. Souvislý proud podzemní vody v údolí Moravy vzniká jižněji u Olšan.

Chemismus podzemních vod rajónu je charakterizován naprostou převahou kalcium hydrogenuhličitanového typu. Celková mineralizace podzemních vod kolísá většinou v rozmezí 70-280 mg.l⁻¹.

❖ *KLIMATICKÉ POMĚRY*

Z klimatického hlediska náleží trasa do oblasti mírně teplé, vlhké, s chladnou zimou.

Průměrná roční teplota vzduchu dosahuje 7,4°C, přičemž v zimních měsících dosahuje hodnot -1,3°C až -3,1°C, v letních pak 15,5°C až 16,9°C. Roční průměrný úhrn srážek je 250 – 500 mm. V dané oblasti lze uvažovat s charakteristickou hodnotou mrazového indexu $I_{mn} = 400-500$ [°C den].

B) CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY

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

Vlastní lokalita záměru není součástí žádných zvláště chráněných území ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Rovněž nejsou v místě ani blízkém okolí posuzovaného stavebního záměru zřízena území pro ochranu dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty (přírodní park).

Západně od posuzované železniční trati Bludov - Jeseník se ve vzdálenosti přibližně 500 m nachází přírodní park Březná.

Nejblíže položené ZCHÚ je přírodní památka Štola Mařka, jejíž hranice je od předmětného záměru vzdálena cca 110 m západním směrem. Předmětem ochrany této přírodní památky je biotop letounů, konkrétně se jedná o netopýra velkého (*Myotis myotis*) a netopýra černého (*Barbastella barbastellus*). Další blízkým zvláště chráněným územím je přírodní rezervace Na hadci, jejíž ochranné pásmo dosahuje až do vzdálenosti cca 180 m od trati. Hranice samotné PR leží cca 1,5 km východně od trati nedaleko Raškova. Předmětem ochrany je v této lokalitě hadcové území s reliktním borem a typickými společenstvy.

Památkově chráněné objekty:

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

Chráněná ložisková území, dobývací prostory:

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Nejblíže stavby se nachází ložisko nevyhrazených nerostů (štěrkopísky) Komňátka-Bohdíkov, které je vzdálené cca 20 m západně od trati v km 63,55. Přibližně 95 m východně od km 59,85 trati Bludov - Jeseník se vyskytuje chráněné ložiskové území Dolní Bohdíkov I. obklopující výhradní ložisko vápence v lokalitě Hostice. Další CHLÚ Dolní Bohdíkov leží ve vzdálenosti cca 45 m od trati (km 61,0) a bylo vyhlášeno pro ochranu výhradního ložiska Dolní Bohdíkov, ve kterém se těží vápenec. V blízkosti předmětné trati se nachází také nevyhrazená ložiska štěrkopísků Chromeč a Bohutín-Chromeč.

Flóra a fauna:

V lokalitě byl proveden botanický průzkum, při kterém nebyly zaznamenány žádné druhy rostlin chráněné podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění, pouze jeden druh uvedený v Červeném seznamu ČR v kategorii C4a – rostliny vyžadující pozornost – udatna lesní (*Aruncus vulgaris*). Těžiště tohoto druhu je v lesních porostech, na které ve svém výskytu navazuje a směrem k trati jeho přítomnost vyznívá, jeho dotčení tak bude zcela minimální.

V území byly zaznamenány i některé druhy invazních rostlin – celík kanadský (*Solidago canadensis*) rostoucí roztroušeně v celém území, netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*) vázaná na vodní toky, zde na Moravu, netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*) vázaná především na lesy a klejicha hedvábná (*Asclepias syriaca*) zaznamenaná ve vlakové zastávce Bartoňov. Minimálně klejichu by bylo vhodné před začátkem stavebních prací odstranit.

V rámci realizace přípravné dokumentace byl v červenci 2013 proveden orientační zoologický průzkum území posuzovaného záměru se zaměřením na obratlovce. V následujícím textu je uvedeno stručné vyhodnocení možného ovlivnění jednotlivých složek fauny realizací stavebního záměru.

▪ Vliv na bezobratlé

U záměru tohoto typu, rekonstrukce železniční tratě ve stávající stopě, kdy nedochází k zásahu do okolních biotopů vhodných pro bezobratlé (luční porosty, lesní porosty apod.) nelze předpokládat významný vliv na biotu bezobratlých živočichů.

▪ Vliv na obojživelníky a plazy

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající jednokolejné železniční trati, nepředpokládáme výrazné ovlivnění populací jednotlivých druhů obojživelníků a plazů. Při ne-

vhodné úpravě propustků by mohlo dojít k narušení migračních tras obojživelníků, proto je potřeba dodržet několik zásad, vycházejících z metodické příručky k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy (Hlaváč a Anděl, 2001), které jsou použitelné i v případě budování propustků v tělese železničního náspu:

- před a za propustkem nenavrhovat usazovací jímky s kolmými stěnami
- propustky řešit v jednotném spádu, tak aby nevznikala trvale zatopená místa
- pokud jsou propustky používány k převádění trvalých průtoků, vždy preferovat rámový typ s nezpevněným dnem, vyhnout se trubním propustkům
- obě vyústění propustků řešit přírodním způsobem tak, aby živočichové byli do propustku přirozeně naváděni
- obě vyústění musí být bezbariérová, tj. bez překážek větších než 10 cm.
- pro lepší prostupnost propustků budovat uvnitř po straně propustků migrační lavičky, která je nad obvyklým průtokem a která je vybudována z původního materiálu, nebo dřeva a která se na krajích propustků svažuje až k přirozenému terénu

Většina nalezených plazů se vyskytuje v okolí drážního tělesa a na kolejový násep se dostane jen při migraci. I ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) se vyskytuje spíše v okolních travních porostech a na skalnatých výchozech a těleso dráhy využívá jen při slunění. Pro minimalizaci případných negativních vlivů na ještěrku obecnou, doporučujeme před samotným zahájením stavebních prací, instalovat na vhodných, předem vytipovaných místech gabionové koše, kam se bude moci ještěrka případně ukrýt. Na ostatní plazy nelze významný vliv předpokládat.

V bezprostřední blízkosti trati byly zjištěny pouze dva druhy obojživelníků. Tím prvním byla ropucha obecná (*Bufo bufo*), u níž byl poměrně zajímavý nález několika mrtvých jedinců na poměrně dlouhém úseku trati. Proč byly tyto ropuchy usmrceny není jisté, ale rekonstrukce trati mimo dobu jejich migrace na ně bude mít jen minimální, nebo vůbec žádný, vliv, protože ropuchy se primárně vyskytují v okolních lesních a lučních biotopech a drážní těleso jen překonávají pouze při migraci. Druhým obojživelníkem, který se vyskytuje v bezprostřední blízkosti trati je skokan hnědý (*Rana temporaria*), který taktéž železnici pouze překonává při migraci a jinak ji aktivně nevyužívá. Ani na něj rekonstrukce mimo migrační období nebude mít vliv.

Při zachování migrační prostupnosti a realizaci záměru mimo období jarní migrace obojživelníků **nebudou** populace **obojživelníků a plazů** ve sledovaném území **významně dotčeny**.

▪ Vliv na ptáky

V trase záměru a nejbližším okolí se vyskytuje běžná plejáda druhů. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, nedojde k významnému dotčení této skupiny. V souvislosti s rekonstrukcí budou vykáceny některé dřeviny, zejména křoviny v přímém okolí železniční trati, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů. Z tohoto důvodu je nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění, tedy kácení směřovat do období listopad – březen.

Populace ptáků ve sledovaném území **nebudou** záměrem **významně dotčeny**.

▪ Vliv na savce

Opět vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železnici a její rekonstrukci, nepředpokládáme významný vliv na savce. Populace savců mohou být záměrem dotčeny především v období provozu stejnou měrou jako doposud. Ačkoliv je území severně od Dolu Raškov až po začátek obce Hanušovice řazeno mezi migračně významná území a prochází zde i dálkový migrační koridor, nelze zde předpokládat významný vliv na savce (vzhledem k tomu, že se

jedná o rekonstrukci trati, která je zde relativně dlouho stabilizovaná). Součástí záměru nebude výstavba nových mostních objektů ani propustků, dojde k rekonstrukci stávajících mostních objektů a propustků, migrační prostupnost stávající železnice tak nebude změněna. Rámové propustky vybudované podle zásad uvedených v podkapitole Vliv na obojživelníky a plazy, jsou vhodné i pro migraci drobných savců. Pro drobné savce je vhodné podél jedné nebo podél obou stěn propustku vybudovat římsu, která bude nad průměrným průtokem v propustku plynule navazovat na terén před a za propustkem a bude vybudována z přírodních materiálu, což umožní překonávat propustky drobnými savci i v období zvýšených průtoků.

Z hlediska ochrany obratlovců lze považovat rekonstrukci ve sledovaném území za přijatelnou. **Nepředpokládá se významné zvýšení negativního vlivu** dopravy oproti současnému stavu.

Podle dostupných informací nebude při stavbě zasaženo do stanoviště zvláště chráněných druhů živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení:

Přehled určených druhů dřevin a jejich celkový počet

Dřevina	
Název dřeviny	Počet
zerav / Thuja	3
smrk ztepilý / Picea abies	4
vrba / Salix	13
bez černý / Sambucus nigra	3
borovice lesní / Pinus sylvestris	1
modřín opadavý / Larix decidua	1
líška obecná / Corylus avellana	4
habr obecný / Carpinus betulus	1
svída krvavá / Swida sanguinea	1
jilm drsný / Ulmus scabra	4
vrba jíva / Salix caprea	2
olše lepkavá / Alnus glutinosa	12
javor klen / Acer pseudoplatanus	7
jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	17
topol / Populus	1
Celkem dřevin (ks)	74

Samostatně rostoucí dřeviny v jednotlivých katastrálních územích

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Bartoňov	1	zerav / Thuja	25	
	2	zerav / Thuja	27	10 010,-
	3	zerav / Thuja	28	10 404,-
	4	smrk ztepilý / Picea abies	15	

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Bludov	5	smrk ztepilý / Picea abies	37	11 805,-
	6	smrk ztepilý / Picea abies	47	15 714,-
	7	vrba / Salix	19	
	8	vrba / Salix	24	
	9	bez černý / Sambucus nigra		
	10	vrba / Salix	8x8	
	11	vrba / Salix	10x12	
	12	vrba / Salix	7x14	
	13	vrba / Salix	2x15	
	14	vrba / Salix	6x19	
	15	vrba / Salix	8x20	

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Bohutín nad Moravou	16	borovice lesní / Pinus sylvestris		
	17	modřín opadavý / Larix decidua	24	
	18	smrk ztepilý / Picea abies	15	
	19	bez černý / Sambucus nigra		

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Ruda nad Moravou	20	bez černý / Sambucus nigra		
	21	líška obecná / Corylus avellana		
	22	habr obecný / Carpinus betulus		
	23	líška obecná / Corylus avellana		5639,-
	24	líška obecná / Corylus avellana		4028,-
	25	vrba / Salix		
	26	jilm drsný / Ulmus scabra	24	
	27	jilm drsný / Ulmus scabra	22	
	28	jilm drsný / Ulmus scabra	20	
	29	jilm drsný / Ulmus scabra	10	
	30	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	30	9078,-
	31	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	20	
	32	líška obecná / Corylus avellana		
	33	olše lepkavá / Alnus glutinosa	21	
	34	olše lepkavá / Alnus glutinosa	10	
	35	olše lepkavá / Alnus glutinosa	11	
	36	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	5	
	37	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	7	
	38	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	8	
	39	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	11	
	40	jasan ztepilý / Fraxinus excelsior	14	
	41	olše lepkavá / Alnus glutinosa	8	

42	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	10	
43	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	12	
44	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	22	
45	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	13	
46	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	10	
47	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	55	29 581,-

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Hanušovice	75	svída krvavá / <i>Swida sanguinea</i>		

k.ú.	Id. č.	druh	průměr (cm)	Ekolog. újma (Kč)*
Dolní Bohdík	48	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	3x18	
	49	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	2x14	
	50	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	10	
	51	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	12	
	52	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	14	
	53	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	16	
	54	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	18	
	55	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	15	
	56	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	30	11 242,-
	57	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	31	11 685,-
	58	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	15	
	59	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	17	
	60	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	19	
	61	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	20	
	62	vrba jíva / <i>Salix caprea</i>		
	63	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	2x12	
	64	jasan ztepilý / <i>Fraxinus excelsior</i>	32	10 231,-
	65	topol / <i>Populus</i>	40	12 862,-
	66	olše lepkavá / <i>Alnus glutinosa</i>	4x8	
	67	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>		
	68	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	3x15	
	69	javor klen / <i>Acer pseudoplatanus</i>	5	
	70	vrba / <i>Salix</i>	11	
	71	vrba / <i>Salix</i>	3x13	
	72	vrba / <i>Salix</i>	4x14	
	73	vrba / <i>Salix</i>	3x15	
	74	vrba jíva / <i>Salix caprea</i>		

* pouze u dřevin, které podléhají povolení ke kácení

Porosty dřevin

Porosty			
ident.č.	druh	výměra (m ²)	cena- náhradní výsadby (Kč)*
9	bez černý / <i>Sambucus nigra</i>	5	
16	borovice lesní / <i>Pinus sylvestris</i>	5	
19	bez černý / <i>Sambucus nigra</i>	10	
20	bez černý / <i>Sambucus nigra</i>	15	
21	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>	5	
22	habr obecný / <i>Carpinus betulus</i>	10	
23	svída krvavá / <i>Swida sanguinea</i>	10	
24	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>	70	5 639,-
25	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>	50	4 028,-
26	vrba / <i>Salix</i>	15	
33	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>	5	
63	vrba jíva / <i>Salix caprea</i>	10	
68	líška obecná / <i>Corylus avellana</i>	15	
75	vrba jíva / <i>Salix caprea</i>	15	

* pouze u dřevin, které podléhají povolení ke kácení

Prvky ÚSES:

Stavba představuje pouze rekonstrukci stávající železniční trati v její původní trajektorii. Dle dostupných informací o projektu nebude nijak snížena migrační prostupnost území, oproti současnému stavu nedojde realizací stavebního záměru k další fragmentaci krajiny, a tak nepředpokládáme snížení ekologických funkcí a vazeb v krajině. Zajištění ekologických funkcí a vazeb v krajině zajišťuje územní systém ekologické stability (ÚSES). Stavba, a tedy i současná trať křížuje několik skladebných prvků ÚSES.

a) Nadregionální prvky ÚSES

V širším území okolo záměru je mezi Hanušovicemi a Bohdíkovem vymezeno nadregionální biocentrum Raškov (dle ZÚR Olomouckého kraje NBC 64), jehož zúženou středovou částí stávající železniční trať prochází (mezi km 65,0 až 68,4 trati Bludov - Jeseník). Biocentrum je vloženo mezi nadregionální biokoridory K 80 „*Sedloňovský vrch, Topielisko – Raškov*“ a K 91 „*Raškov - Jezernice*“. Biocentrum i oba koridory jsou charakteristické mezofilními bučinnými cílovými ekosystémy. Na biocentrum Raškov pak v severojižním směru navazují prvky regionální úrovně ÚSES.

b) Regionální prvky ÚSES

Regionální ÚSES orientovaný ve směru severojižním představuje regionální biokoridor RK 891 vedený podél vodního toku Moravy. Stavební záměr kříží vodní osu zmíněného regionálního biokoridoru v místech překonávání řeky Moravy mezi Bohdíkovem a Bartoňovem. Jedná se o křížení v km 58,88 a km 64,08 trati. Na RK 891 navazuje regionální biocentrum Truska (RBC 440) s cílovými ekosystémy mezofilními, bučinnými a nivními. Zmíněné regionální biocentrum železniční trať Bludov - Jeseník protíná přibližně mezi km 57,56 a 58,16 a dále ve směru na Bludov cca od km 56,36 trati prochází po jeho hranici. Ve směru toku řeky Moravy je od biocentra Truska vymezen regionální biokoridor RK 892, jehož osu předmětná stavba neprotne, avšak v části území prochází železniční trať č. 292 po hranici vymezeného regionálního biokoridoru.

c) Lokální prvky ÚSES

Dle platných územních plánů jednotlivých dotčených obcí (Bludov, Chromeč, Bohutín, Ruda nad Moravou, Bohdík, Kopřivná, Hanušovice) jsou v blízkosti stavebního záměru vymezeny prvky lokálního ÚSES. Při počátku stavebního záměru v katastrálním území Bludov se v těsné blízkosti stavby nachází lokální biocentrum LBC 11 Habeš. Do regionálního biokoridoru RK 892 jsou na území obce Bludov vloženy lokální biocentra LBC 5 U drůbežárny, LBC 4 Mlýnský potok, LBC 2 U zastávky a LBC 1 Pod lesem, které se nachází v blízkosti železniční trati Bludov - Jeseník nebo ji lemují. Od LBC 4 vychází biokoridor, který propojuje lokální biocentrum Mlýnský potok s biocentrem Na vrchu (LBC 14). Biokoridor K 4-14 kříží trať přibližně v km 51,95. Na území obce Bohutín je po okraji pozemku stávající železnice vymezena hranice dvou lokálních biocenter. Jedno z nich se nachází mezi tratí a řekou Moravou přibližně mezi km 55,18 a 55,55 trati Bludov - Jeseník. Druhé zmíněné lokální biocentrum se nachází na západní svahu kopce Burdův vrch na stávající trati.

V rámci místní sítě ÚSES na území obce Ruda nad Moravou byla vymezena v návaznosti na regionální biokoridor RK 891 dvě lokální biocentra v blízkosti železniční trati č. 292. První se nalézá severně od železniční trati mezi zástavbou obce a řekou Moravou a druhé začíná východně od železniční zastávky Ruda nad Moravou (cca km 59,4) a pokračuje severním směrem na správní území obce Bohdík až do cca km 60,05 trati.

Lokální biocentra doplňující regionální biokoridor na území obce Bohdík také lemují železniční trať. Jedno biocentrum je vymezeno na louce při řece Moravě severně od Alojzova, další lokální biocentrum je umístěno mezi zástavbou jižní části Dolního Bohdíkova na východě a železniční dráhou na západě.

Poslední lokální biocentrum vymezené na území obce Bohdík v prostoru mezi vodním tokem Moravou (osa RK 891) na východě až k vápencovému lomu západně od Bohdíkova zahrnuje louku, lesní porosty ve svahu nad silnicí II. třídy č. 369. Zároveň toto vymezené územím protíná jak stávající železniční trať a tak i silnice II/369.

Na území obcí Kopřivná, Hanušovice se v blízkosti trati nevyskytují žádné další prvky lokální sítě ÚSES.

VKP (významné krajinné prvky)

Vodní toky

Nejbližším prvkem je VKP ze zákona jsou vodní toky, které stavba kříží (viz tabulka č. 11 v kapitole C.1.6.). Jedná se o Bludovský potok a řeku Moravu s jejími přítoky.

Vodní toky nacházející se ve sledovaném území a jejich kontakt s žel. tratí:

Vodní tok	Trať. úsek	Drážní km	Typ kontaktu
Bludovský potok	odb.Sudkov - odb.Chromeč	0,627	křížení mostem
	t.ú. Bludov - Chromeč	49,85	křížení mostem
Morava	t.ú. Chromeč - nákl.Olšany	51,300	těsná blízkost
Mlýnský potok	t.ú. Chromeč – nákl.Olšany	51,682 - 52,105	těsná blízkost
Pravobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Chromeč – nákl.Olšany	53,504	křížení propustkem
Pravobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Chromeč – nákl.Olšany	54,519	křížení propustkem
Pravobřežní bezejmenný pří-	t.ú. nákladíště Olšany - Ruda	56,992	křížení propustkem

Vodní tok	Trať. úsek	Drážní km	Typ kontaktu
tok Moravy	nad Moravou		
Morava	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou	58,885	křížení mostem
	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou	59,074	křížení mostem
Hostický potok	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	59,609	křížení propustkem
Náhon v Alojzově	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	59,784	křížení mostem
	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	60,805	křížení mostem
Pravobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	61,945	křížení propustkem
Komňátecký potok	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	62,218	křížení propustkem
Pravobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	63,580	křížení propustkem
Morava	t.ú. Ruda n.M.- Bohdíkov	64,080	křížení mostem
Levobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	65,392	křížení propustkem
Levobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	66,229	křížení mostem
Levobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	66,820	křížení propustkem
Levobřežní bezejmenný přítok Moravy	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	67,814	křížení propustkem
Kopřivná	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	69,538	křížení mostem
Morava	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice	69,664	křížení mostem

Údolní niva

Uvedené VKP nejsou v rámci ÚAP Šumperka vymezeny. Z hlediska výkladu pojmu lze však v blízkosti stavby na vodním toku Moravy tento druh významného krajinného prvku nalézt.

Lesy

Lesní porosty lemují část stávající železniční trati především mezi Rudou na Moravě a Hanušovicemi. V rámci revitalizace trati se nepředpokládá zásah do lesních porostů.

VKP registrované

V lokalitě předmětné stavby se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky podle § 6, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Památné stromy:

V nejbližším okolí předmětné stavby se nenachází památné stromy.

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

Stavba bude probíhat především na drážních pozemcích ale vyžádá si i trvalé a dočasné záboory pozemků zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa

Záboory pozemků zemědělského půdního fondu:

k.ú.	parc.č.	výměra záboru	
		dočasného	trvalého
Bludov	2904/2	0	52
Bludov	2193/6	0	48
Bludov	2193/2	0	48
Bludov	2911/2	0	43
Bludov	2193/5	0	12
Bludov	2911/1	0	61
Bohutín n.Mor.	(98/1)	0	17
Bohutín n.Mor.	(504)	0	18
Bohutín n.Mor.	(508/2)	0	3
Bohutín n.Mor.	(505/1)	0	164
Bohutín n.Mor.	92/1	0	13
Bohutín n.Mor.	(511/1)	0	122
Bohutín n.Mor.	456/3	0	159
Bohutín n.Mor.	(456/4)	0	26
Bohutín n.Mor.	(499/1)	0	61
Bohutín n.Mor.	(498/1)	0	24
Bartoňov	(445/3)	0	14
Bartoňov	(445/2)	0	122
Bartoňov	(329/1)	0	36
Bartoňov	(444/2)	0	95
Bartoňov	(447)	0	96
Ruda n.Mor.	67/4	250	0
Dolní Bohdík	1011	0	51
Dolní Bohdík	1012	0	1
Dolní Bohdík	64/2	0	239
Dolní Bohdík	1040/1	0	245
Dolní Bohdík	1040/16	0	242
Dolní Bohdík	1051	0	43
Dolní Bohdík	105/3	0	113
Komňátka	747/8	0	162
Komňátka	735/2	0	102
Komňátka	744	0	88
Komňátka	747/7	0	80
Komňátka	747/6	0	29

Záboory pozemků určených k plnění funkcí lesa:

k.ú.	parc.č.	výměra záboru	
		dočasného	trvalého
Bludov	2901	0	8
Dolní Bohdík	54	0	1
Dolní Bohdík	1212	0	91

Ostatní chráněná území

Stavební záměr se nenachází ve zvláště chráněném území ani na území soustavy NATURA 2000. K předmětnému záměru bylo vydáno stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 23. 8. 2013 pod č.j. KUOK 74670/2013, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí.

Na základě této skutečnosti lze předpokládat, že lokality soustavy NATURA 2000 nebudou záměrem dotčeny.

C) OCHRANNÁ PÁSMA

❖ Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. V koordinačních situacích je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s. a SŽDC, s.o.) z podkladů zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

❖ Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Trat' budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400 kV	25 m

Stavba se nachází v území, na kterém je situováno stávající vedení přenosové soustavy 400 kV TR Krasíkov – Elektrárna Dlouhé Stráně (ČEPS a.s.). Stavební práce na této stavbě budou probíhat ve vzdálenosti min. cca 98 m od krajního vodiče vedení 400 kV. Při porovnání s ochranným pásmem (min. vzdálenost 25 m na každou stranu od krajního vodiče) je zřejmé, že práce v rámci této stavby nebudou realizovány v ochranném pásmu vedení přenosové soustavy 400 kV TR Krasíkov – Elektrárna Dlouhé Stráně

❖ Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

❖ Ochranné pásmo plynovodů

Ochranným pásmem je prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu.

Ochranné pásmo činí :

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- c) u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

❖ Stavební práce v ochranném pásmu lesa

Trasa železnice prochází částečně v bezprostřední blízkosti lesních pozemků - v těchto úsecích bude tedy stavba realizovaná v ochranném pásmu PUPFL, tj. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků.

Stavební práce v ochranném pásmu budou projednány s orgánem státní správy lesů.

❖ Ochrana vod

Řešeným územím prochází několik vodních toků. Jejich výčet s uvedením kontaktu s tratí uvádí následující tabulka.

Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:

Střet regionální trati se stanoveným záplavovým územím při průtoku Q100

(zdroj: Výzkumný vodohospodářský ústav T.G.Masaryka, <http://heis.vuv.cz>)

Trat'. úsek	Drážní km	Typ střetu	Vodní tok
odb.Sudkov - odb.Chromeč	0,088 až 0,57	hranice vedená podél trati	Morava, Desná
odb.Sudkov - odb.Chromeč	0,57 až 0,80	nachází se v ZÚ	Morava, Desná
t.ú. Bludov - Chromeč	49,85 až 50,00	nachází se v	Morava, Desná
t.ú. Chromeč - nákladiště Olšany	50,00 až 52,10	nachází se v	Morava
t.ú. Chromeč - nákladiště Olšany	52,10 až 55,78	hranice vedená podél trati	Morava
nákladiště Olšany	55,78 až 56,22	nachází se v	Morava
t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou	56,22 až 59,78	hranice vedená podél trati	Morava
t.ú. nákladiště Olšany - Ruda n.M.	58,88	křížení mostem	Morava
t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov	59,78 až 61,74	nachází se v	Morava
t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov	61,74 až 63,0	hranice vedená oboustranně podél trati	Morava
t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov	63,0 až 63,51	hranice vedená podél trati	Morava

Trat'. úsek	Drážní km	Typ střetu	Vodní tok
t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík	63,51 až 64,14	hranice vedená oboustranně podél trati	Morava
žst.Bohdík	64,14 až 64,37	hranice vedená oboustranně podél trati	Morava
žst.Bohdík	64,37 až 64,92	hranice vedená podél trati	Morava
t.ú. Bohdík - Hanušovice	64,92 až 69,02	hranice vedená podél trati	Morava
t.ú. Bohdík - Hanušovice	69,67	křížení mostem	Morava

Část stavby od svého počátku až po křížení trati s místní komunikací v obci Bohutín leží v území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy. Stejný úsek trati zasahuje do vnějšího ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů Bludov se stupněm ochrany IIA. Dále se stavba dostane do kolize s ochranným pásmem II. stupně vodního zdroje Bohdík mezi km 63,65 a 64,05 trati.

Stavba nezasáhne do žádného významného ložiska nerostných surovin, stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb. (Horní zákon, v platném znění). Nejbližší záměru leží ložisko nevyhrazených nerostů (štěrkopísky) Komňátka-Bohdík ve vzdálenosti cca 20 m západně od trati.

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (Geofond České republiky) v lokalitě nenacházejí.

V blízkosti záměru není evidováno žádné poddolované území.

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Trvalé zábory pro potřebu stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ činí 10 350 m². Dočasné zábory do 1 roku činí 429 m² a nad 1 rok 0 m².

D) ZÁBORY POZEMKŮ

Stavba je situována převážně na tzv. „pozemcích dráhy“ a jen výjimečně dochází k záboru mimodrážních pozemků. U záboru dotčených pozemků se jedná o pozemky druhu „ostatní plocha“ s využitím jako komunikace, silnice, jiná plocha apod. Stavba si vyžádá zábory pozemků zemědělského a lesního půdního fondu.

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

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor (m ²)	
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	Do 1 roku	Nad 1 rok
Bludov	264	8	1 250	1 522	0	0
Bohutín nad Moravou	607	0	193	800	113	0
Bartoňov	363	0	571	934	0	0
Ruda nad Moravou	0	0	340	340	250	0
Dolní Bohdík	934	92	3 617	4 643	0	0
Komňátka	461	0	409	870	0	0
Lužná u Hanušovic	0	0	12	12	0	0
Hanušovice	0	0	1 229	1 229	66	0
Zábory celkem.	2 629	100	7 621	10 350	429	0

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Uvolnění pozemků a jejich využití po dobu výstavby

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

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

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

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

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

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

Demolice a skládky, způsob jejich provedení:

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

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

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

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

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

Likvidace porostů:

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

Přeložky:

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

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

V ostatních případech křížení nových sítí s kolejištěm mimo (prostorově i časově) výstavbu nového železničního spodku jsou chráničky technicky zpracovány, navrženy a zahrnuty do nákladů té profese, resp. toho SO nebo PS – který touto novou sítí kolejiště kříží.

Znamé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Nicméně toto nezabývá dodavatele povinností před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit.

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

Na základě podkladů od jednotlivých správců inženýrských sítí, ve stavbou dotčeném území, byla určena místa, kde dochází ke křížení železniční trati s těmito sítěmi. Viz následující tabulka:

Tabulka křížení stávajících inž.sítí s tratí Bludov - Hanušovice

Km	Druh křížení	Opatření
49,462	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
49,474	RWE plynovodní vedení - plynovod VTL - ověřeno	bez přeložky
49,521	RWE plynovodní vedení - plynovod VTL - ověřeno	bez přeložky
49,820	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
50,100	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
50,355	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
50,550	Obec Bludov splašková kanalizace	bez přeložky
50,588	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
50,620	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky

Km	Druh křížení	Opatření
50,625	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh optického kabelu	bez přeložky
50,650	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
50,651	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
50,663	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	přeložka (zahloubení)
50,669	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
50,683	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
51,598	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
52,219	České Radiokomunikace sdělovací kabely	bez přeložky
52,530	SŽDC SSZT zabzař	bez přeložky
52,535	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
52,556	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
52,565	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
52,584	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
52,585	ŠPVS vodovodní řad – přípojka pitná	bez přeložky
52,613	ČD-Telematika sdělovací kabely	přeložka (zahloubení)
52,638	Obec Bludov splašková kanalizace - přípojka	bez přeložky
52,687	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh optického kabelu	přeložka (zahloubení)
53,185	ŠPVS vodovodní řad – výtlač	bez přeložky
55,002	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
55,120	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalic.kabelu	přeložka (zahloubení)
55,126	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh metalic. kabelu	přeložka (zahloubení)
55,140	ČEZ Distribuce silnoproud NN kabelové	přeložka (zahloubení)
55,153	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	přeložka (zahloubení)
55,644	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
55,836	ČD-Telematika sdělovací kabely	přeložka (zahloubení)
55,840	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalického kabelu	bez přeložky
56,221	ČD-Telematika sdělovací kabely	přeložka (zahloubení)
56,245	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalic.kabelu	přeložka (zahloubení)
57,036	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalického kabelu	bez přeložky
57,100	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
57,215	ŠPVS vodovodní řad – vodovod pitná	bez přeložky
57,220	SŽDC SSZT zabzař	přeložka (zahloubení)
57,227	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalic.kabelu	přeložka (zahloubení)
57,233	SŽDC SSZT zabzař	přeložka (zahloubení)
57,272	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
57,436	Telefónica sdělovací kabely – radiové sítě	bez přeložky
58,983	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalického kabelu	bez přeložky
59,018	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
59,022	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh metalic.kabelu	bez přeložky
59,152	SŽDC SEE EOV	křížení bude zrušeno
59,162	SŽDC SSZT zabzař – nová trasa	křížení bude zrušeno
59,234	SŽDC SSZT zabzař – nová trasa	křížení bude zrušeno
59,241	SŽDC SEE EOV	křížení bude zrušeno
59,241	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
59,241	SŽDC SEE silnoproud NN kabel	křížení bude zrušeno
59,283	SŽDC SEE silnoproud NN kabel	křížení bude zrušeno
59,300	ČD-Telematika sdělovací kabely	přeložka (zahloubení)
59,317	RSM Olomouc kanalizace	přeložka (zahloubení)
59,323	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
59,324	SŽDC SEE EOV	křížení bude zrušeno
59,325	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
59,328	SŽDC SEE silnoproud NN kabel	křížení bude zrušeno
59,382	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
59,509	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
59,512	SŽDC SEE EOV	křížení bude zrušeno
59,600	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
59,940	SŽDC SEE EOV	křížení bude zrušeno

Km	Druh křížení	Opatření
59,940	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
59,944	SŽDC SEE silnoprúd NN kabel	křížení bude zrušeno
59,954	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh optického kabelu	bez přeložky
59,967	SŽDC SEE EO V	křížení bude zrušeno
59,992	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
60,549	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
60,778	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
60,826	GATTAKA vodovod	bez přeložky
60,892	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
61,056	SŽDC SSZT zabzař	přeložka (zhloubení)
61,499	ČEZ Distribuce silnoprúd NN kabelové	přeložka (zhloubení)
62,188	GATTAKA vodovod	bez přeložky
62,345	SŽDC SSZT zabzař	přeložka (zhloubení)
62,366	ČEZ Distribuce silnoprúd NN kabelové	přeložka (zhloubení)
62,368	SŽDC SSZT zabzař	přeložka (zhloubení)
62,370	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh metalic.kabelu	přeložka (zhloubení)
62,372	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalic.kabelu	přeložka (zhloubení)
62,378	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	přeložka (zhloubení)
62,380	Obec Bohdíkov splašková kanalizace	bez přeložky
62,767	Telefónica sdělovací kabely – radiové sítě	bez přeložky
63,348	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
63,380	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh optického kabelu	bez přeložky
64,094	GATTAKA vodovod	bez přeložky
64,100	ČEZ Distribuce silnoprúd NN kabelové	bez přeložky
64,118	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
64,127	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
64,148	Telefónica sdělovací kabely – nezaměř. průběh metalického kabelu	bez přeložky
64,159	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
64,165	Obec Bohdíkov splašková kanalizace	bez přeložky
64,352	ČD-Telematika sdělovací kabely	přeložka (zhloubení)
64,355	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
64,504	SŽDC SEE kabel osvětlení	křížení bude zrušeno
64,658	SŽDC SEE silnoprúd NN kabel	křížení bude zrušeno
64,685	SŽDC SSZT zabzař	křížení bude zrušeno
66,325	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
67,400	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
67,868	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh metalic.kabelu	bez přeložky
67,900	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
68,187	ČEZ Distribuce silnoprúd NN kabelové	bez přeložky
68,428	ŠPVS vodovodní řad – vodovod pitná	bez přeložky
68,776	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
68,976	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
69,347	ŠPVS vodovodní řad – vodovod pitná	bez přeložky
69,459	ČEZ Distribuce silnoprúd NN kabelové	bez přeložky
69,497	ŠPVS splašková kanalizace - návrh	bez přeložky
69,502	RWE plynovodní vedení - plynovod STL - ověřeno	bez přeložky
69,506	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh metalic.kabelu	bez přeložky
69,545	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
69,551	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
69,612	ČD-Telematika sdělovací kabely	bez přeložky
69,731	Telefónica sdělovací kabely - neprovozované sítě	bez přeložky
69,790	Telefónica sdělovací kabely – zaměřený průběh optického kabelu	bez přeložky

- Přeložky kabelů ve správě SŽDC, s.o., jsou řešeny v dané profesní části dokumentace (D.1 Železniční zabezpečovací zařízení a D.2 Železniční sdělovací zařízení).
- Přeložky potrubních vedení (plyn) jsou obsahem části E.1.6

- Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních jsou obsahem části E.3.9.1
- Přeložky sdělovacích vedení (ČD-Telematika a.s., Telefónica Czech Republic, a.s.) jsou zpracovány v části E.3.9.2

Pro ověření skutečné hloubky uložení všech inženýrských sítí je uvažováno s provedením kopaných sond, které mají předpoklad potvrdit.

Tam, kde by mohlo především úpravami železničního spodku dojít k narušení stávajících sítí budou tyto sítě řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy.

V místech, kde nedojde k úpravám na železničním spodku bude provedeno pouze vytýčení kabelů, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení v místě křížení stávajících kabelů.

Některé kabely budou poškozeny při rekonstrukci železniční trati a musí být přeloženy do nové polohy. Kabely budou v předstihu před zahájením stavby uloženy do větší hloubky s naspojováním na stávající kabel.

Kabel bude uložen ve volném terénu do výkopu (min. 70 cm), pod pozemní komunikací bude uložen do hloubky 1m a pod kolejemi bude kabel uložen do chráničky pomocí metody řízeného protlaku o hloubka min. 2m.

Omezující opatření při přípravě a realizaci stavby:

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

Zneškodnění nebezpečných odpadů:

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

V průběhu projektových prací (září 2014) bylo provedeno odbornou firmou ověření „Kontaminace štěrku kolejového lože“. Závěrečná zpráva o výsledcích chemických analýz vzorků stávajícího štěrkového lože v koleji č. 1 trati Bludov – Bohdík (km 49.357-64.914) odebraných dle dispozic objednatele pro zpracování projektové dokumentace stavby „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“ hodnotí obsah potenciálních polutantů podle kritérií tabulek 2.1, 10.1 a 10.2 Vyhlášky 294/2005 Sb. následovně:

„Výsledky lze shrnout do následujících bodů:

- Z hodnocení dle současně platné legislativy vyplývá, že materiál štěrkového lože či odpad vzniklý po jeho recyklaci, je možné ukládat na skládku skupiny S – ostatní odpad a z úseků km 49,357 – cca 54,000, km cca 55,000 – 59,000 a km 61,000 – 64,914 dále využívat na povrchu terénu pro terénní úpravy, rekultivaci skládek, důlních děl apod.
- Zvýšené hodnoty prvků arsenu a niklu, které byly zjištěny v úsecích, cca km 54,0 - 55,0 a cca km 59,0 – 61,0 mají zřejmý původ v kamenivu štěrkového lože a jsou tak přirozenou součástí minerálního složení zdrojových hornin daného kameniva. Z tohoto pohledu nelze uvedené zvýšené hodnoty interpretovat jako sekundární kontaminaci, ale pouze jako přirozené zvýšení odpovídající geologickým podmínkám charakteristickým pro zdrojovou oblast použitého kameniva. V případě, že by bylo uvažováno

tento materiál dále využít na povrchu terénu, doporučujeme pro ověření zjištěných hodnot provést kontrolní monitoring kvality v plném rozsahu dle tab. 10.1 a 10.2 Vyhl. 294/2005 (hodnocení ekotoxicity nebylo v těchto místech provedeno, protože vzorky nevyhověly kritériím tabulky 10.1) a na základě výsledků určit další postup nakládání s daným materiálem.

- Při realizaci stavby je doporučeno přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami (výhybky apod.) a s vytěženými materiály nakládat jako s odpady odděleně od zbytku šterkového lože. Tato místa je doporučeno odtěžit ze stavby přednostně.

Výsledky laboratorních zkoušek je nutno hodnotit jako orientační. Odebrané vzorky reprezentují bodové informace, které charakterizují konkrétní místo odběru. Při vlastní realizaci stavby a zpracování celého objemu šterkového lože se mohou výsledky od provedených chemických analýz lišit“.

Těžba kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučena pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m³. Na základě laboratorních zkoušek bude doporučena dekontaminace takto vyzískaného materiálu za účelem snížení koncentrace NEL a případné následné využití. Kontaminovaný materiál z prostoru výměnových částí výhybek je určen k dekontaminaci. Odpad kategorie nebezpečný bude vznikat rovněž v souvislosti se stavební činností dodavatelské firmy. Přesnou specifikaci tohoto druhu odpadů (organická rozpouštědla, odpady barev a laků, sorbenty, čistící tkaniny filtrační materiály, hydraulické oleje, brzdové kapaliny, apod.) není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení dodavatelské firmy a bude vycházet z použitých technologií zhotovitele.

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

Požadavky z hlediska EIA :

Pro záměr bylo vypracováno oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo předloženo na krajský úřad Olomouckého kraje k zjišťovacímu řízení. Dne 31. 10. 2013 byl krajským úřadem vydán závěr zjišťovacího řízení, s ustanovením, že záměr nebude dále posuzován podle citovaného zákona. V tomto dokumentu však byly stanoveny podmínky realizace záměru, a to, aby byla dodržena opatření uvedená v oznámení EIA, tato jsou uvedena níže:

Opatření ve fázi přípravy:

- ❑ *Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.*
- ❑ *V době přípravy stavby je nutné oznámit stavební záměr Archeologickému ústavu AVČR a umožnit jemu nebo jiné oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Zpracovat projekt ozelenění objektu v souladu s ÚPD.*
- ❑ *Je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin pouze na dřeviny, které jsou nutné kácet z hlediska bezpečnosti provozu. V případě, že budou předepsány orgánem ochrany přírody*

kompenzačních opatření, je třeba plánovat náhradní výsadby přednostně do vymezených či navrhovaných skladebných prvků ÚSES nebo VKP.

- ❑ V případě nutnosti kácení dřevin rostoucích mimo les zajistí investor zajistí před vlastním odstraněním dřevin povolení u příslušného orgánu ochrany přírody.
- ❑ Obecně, pokud bude zasahováno do biotopů zvláště chráněných druhů je třeba žádat o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu.
- ❑ Před začátkem výstavby doporučujeme odstranit invazní druhy rostlin, které se šíří podél trati, a to zejména porosty *Solidago canadensis*, *Impatiens parviflora*, *Impatiens glandulifera*, *Asclepias syriaca* a jejich výskyt kontrolovat po celou dobu realizace záměru, tak aby nedošlo k šíření těchto druhů.
- ❑ Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- ❑ V následujících stupních projektové dokumentace je třeba upřesňovat bilance materiálů, především přemísťovaných zemín, s cílem o jejich maximální recyklaci v souladu s vnitřními předpisy dráhy a Vyhláškou č. 294/2005 Sb., v platném znění.
- ❑ Při rekonstrukci mostních objektů a propustků by měla být zajištěna průchodnost těchto objektů pro živočichy (maximální světlost), před a za propustky (ani přímo v nich) by neměly být usazovací jímky s kolmými nebo prudkými stěnami – tyto jímky se stávají pastmi pro menší živočichy, také příkré stupně vyšší jak 10 cm zabraňují migraci živočichů.
- ❑ Případné nutné zásahy do vodních toků by měly být naplánovány na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
- ❑ V případě nutnosti vybudování příčných objektů (jízdků) budou tyto řešeny jako balvanité skluzy z materiálů přiměřené velikosti (z lomového kamene) pro umožnění vytvoření tůňek zajišťujících vodní sloupec i v období minimálních průtoků v průměrné vzdálenosti cca 10 m. Balvanité skluzy budou vytvořeny s mírným podélným sklonem 1:15 a méně a s maximální drsností svého povrchu. Kameny skluzu budou fixovány do dna a budou vyskládány tak, aby netvořily migrační překážku v toku.

Opatření ve fázi realizace:

- ❑ Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- ❑ Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 – 6.00), ve dnech pracovního klidu a státem uznávaných svátků.
- ❑ Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- ❑ Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanizmy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po eta-

pách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

- ❑ *Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.*
- ❑ *Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.*
- ❑ *Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.*
- ❑ *Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a záchytné vany.*
- ❑ *V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Památkového ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.*
- ❑ *Dodavatel stavby bude mít uzavřenu smlouvu s oprávněnou osobou provozující zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.*
- ❑ *Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.*
- ❑ *Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skryvky, budou osety travinami.*
- ❑ *Doporučujeme zajistit odborný dohled nad sledovanou stavbou formou ekologického dozoru stavby.*
- ❑ *Při rekonstrukci a sanaci mostů a propustků je třeba zajistit, aby materiály k tomuto účelu používané neunikaly do okolního prostředí (např. zaplachtování) a nedošlo k znečištění vody. Při injektáži a podlévání ložisek mostních objektů je třeba zabránit úniku látek k tomu používaných do okolí (zejména do vody a do půdy).*
- ❑ *Zařízení staveniště by mělo být situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.*
- ❑ *Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.*
- ❑ *V případě nutnosti zřízení ploch zařízení staveniště v záplavovém území, nebudou zde skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy, veškeré odplavitelné látky a stavební sut' budou bezprostředně z ploch těchto stavenišť odváženy. Na těchto plochách budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu, budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby.*
- ❑ *V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.*
- ❑ *V případě znečištění vodního toku bude bezodkladně zajištěn odborný odběr vzorků uhynulých organismů a jejich vyšetření specializovaným pracovištěm. Bude informován místně příslušný vodohospodářský orgán, orgán ochrany přírody, správce vodního toku a organizace ČRS.*
- ❑ *Při realizaci stavby nebude zasahováno do dřevinných porostů nad míru nezbytně nutnou pro řádné provedení stavby. Odstraňování dřevin je třeba provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března).*

Opatření ve fázi provozu:

- ❑ *Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.*
- ❑ *Pravidelně bude kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky a bolševníku) bude zajištěna jejich likvidace.*
- ❑ *V případě nutnosti bude následně zabezpečena řádná péče o vysázenou zeleň.*

Další podmínky realizace záměru vyplynuly z vyjádření dotčených orgánů (KÚ, ČIŽP, KHS) v průběhu procesu EIA. Tyto podmínky jsou následně uvedeny:

1. V případě rekonstrukce propustků používaných k převádění trvalých průtoků je třeba použít k jejich přestavbě rámový typ propustku s nepevněným dnem a migrační lavicí na jedné straně. Vyústění všech rekonstruovaných propustků je třeba řešit bezbariérově, přirozeným způsobem umožňujícím migraci všech živočichů.
2. Stavbou ani jejím následným provozem nesmí dojít k ohrožení kvality ani množství povrchových a podzemních vod.
3. Bude zpracován plán opatření pro případ havárie znečištění vody závadnými látkami podle ust. § 39 vodního zákona a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, který bude projednán a schválen příslušným vodoprávním úřadem.
4. Musí být respektovány podmínky opatření KÚOK, kterým bylo stanoveno záplavové území významného vodního toku Morava a významného vodního toku Desná.
5. V projektové dokumentaci pro územní řízení musí být upřesněn rozsah celého staveniště, zda a jakou měrou dojde k dotčení ZPF.
6. Bude rozšířen zoologický průzkum, především ve vztahu k vodním živočichům (např. mihule potoční, mník jednovousý, vranka obecná, vranka pruhoploutvá) a migračním trasám, jehož výsledky budou v dalších stupních projektové dokumentace zpracovány a zohledněny.
7. Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.
8. Provádět práce v místech křížení stavby s migračními trasami pomaleji se pohybujících živočichů v období mimo dobu jejich migrace (a to nejen migrace adultních, ale i juvenilních jedinců), popř. učinit jiná opatření ke snížení počtu střetů stavební techniky s migrujícími živočichy.
9. Bude upřesněn rozsah a lokalizace kácení jednotlivých druhů dřevin, a to především ve vztahu k zásahu do významných krajinných prvků, v tomto případě vodních toků a jejich údolních niv, a celkové hodnocení vlivu akce na VKP.
10. Po vydání závěru zjišťovacího řízení bylo prostřednictvím KÚ dodáno vyjádření KHS, ve kterém je požadována aktualizace hlukové studie pro období výstavby a následná měření zatížení obytných prostor hlukem a vibracemi, vyjádření KHS je přílohou číslo 3 této části dokumentace.

A.3. Přehled výchozích podkladů

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

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

Základní podklady vymezující obsah stavby

- schválená přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ (MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., 2013), č.j. 15487/2014-O6 z 8.4.2014
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace „Revitalizace trati Bludov - Jeseník, Stavební správa východ, č.j.: 2523/2014-SSV-U1-Bed z 28.3.2014
- schválený investiční záměr, č.j.5149/2014-07 z 3.3.2014
- Zadávací dokumentace Veřejné zakázky „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“
- Závěry připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

Použité geotechnické podklady:

1) V rámci zpracování projektu stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ byly využity i následující I-G průzkumy ze zpracované přípravné dokumentace stavby:

Mikunda S. (2013): Stavebně technický průzkum inženýrských objektů, MS - GeoTec-GS, a.s.

Mikunda S. (2013): Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží, MS - GeoTec-GS, a.s.

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

Ing.Miroslav Šedivý: Předběžné geotechnické posouzení svahů v traťovém úseku zast.Bludov Lázně – žst.Ruda nad Moravou v km 52,740 – 58,600, Geotechnický posudek, zak.číslo 2014-079, Praha, červenec 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 49,552 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 50,589 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 54,238 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 59,470 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 59,609 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Most v km 59,784 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 62,218 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 63,852 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 64,712 – 2014

GeoTec-GS, a.s.: Stavebnětechnický průzkum – Propustek v km 65,392 – 2014

ARCADIS CZ a.s. Posouzení kontaminace štěrku kolejového lože stávající trati v úseku Bludov – Bohdíkov (km 49,357 – 64,914) -2014

Použité geodetické a mapové podklady:

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

- Rastrová Základní mapa ČR 1 : 10 000 (státní mapové dílo v digitální podobě)
- Digitální katastrální mapy, katastrální mapy a mapy dřívějších pozemkových evidencí, aktuální stav
- Údaje z katastru nemovitostí, aktuální stav
 - ✓ k.ú. Bludov - digitální katastrální mapa (DKM) , souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Chromeč - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán
 - ✓ k.ú. Bohutín nad Mor. - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán
 - ✓ k.ú. Bartoňov - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán
 - ✓ k.ú. Ruda nad Mor. - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán
 - ✓ k.ú. Hraběnov - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Komňátka - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Raškov Ves - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Dolní Bohdíkov - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Lužná u Hanušovic - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Kopřivná - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Raškov Dvůr - katastrální mapa digitalizovaná (KMD), souř. systém S-JTSK
 - ✓ k.ú. Hynčice nad Mor. - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán
 - ✓ k.ú. Hanušovice - grafická katastrální mapa, souřadnicový systém Sv. Štěpán

Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování (podklady uvedené v posledních třech odrážkách) bylo železničního polohové a výškové bodového pole, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby.

Ostatní provedené průzkumy a podklady využité pro projekt stavby:

Radonový průzkum:

Vzhledem k tomu, že v rámci „ Revitalizace trati Bludov - Jeseník “ není uvažováno s výstavbou novostaveb s pobytem osob a stavebními úpravami projdou pouze prostory , které neslouží k pobytu osob nebylo provedeno zpracování odborných posudků ke stanovení radonového indexu dle Doporučení SÚJB z března 2004 a vyhlášky č. 307/2002 Sb.

Předkategorizace svrškového materiálu:

Závěry z provedené předkategorizace svrškového materiálu pro stavbu „Revitalizace trati Bludov – Jeseník, objednávka 81/2014, předal zástupce investora generálnímu projektantovi v září 2014. Výsledky předkategorizace jsou zpracovány v jednotlivých SO železničního svršku.

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

Z hlediska ochrany životního prostředí byl proveden dendrologický, botanický, zoologický, ichtyologický průzkum. Byla zpracována hluková studie jak pro období provozu železniční trati po její revitalizaci, tak také akustická studie pro fázi výstavby. Byly provedeny rozbor y šterkového lože pro správné zařazení odpadů vznikajících při realizaci stavebního záměru.

Pro zpracování projektu, jako podklad pro splnění požadavků z hlediska interoperability, byly použity národní zákony a vyhlášky, technické normy, interní předpisy, směrnice a vzorové listy.

Základní právní dokumenty a technické předpisy jsou uvedeny v Zadávací dokumentaci, Všeobecných technických podmínkách VTP/P/01/14, příl. 3b, čl. 7.

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

Interoperabilita

V návaznosti na povinnost České republiky, vyplývající z jejího členství v Evropské unii, vzniká závazek nové modernizace infrastruktury na tratích železniční sítě řešit v souladu se zásadami interoperability.

- 2008/57/ES Směrnice o interoperabilitě žel. systému ve Společenství, v platném znění
- Vyhláška MD 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění
- Nařízení vlády 133/2005 o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského žel. systému v platném znění
- Sdělení MD z 25.2.2004 (Sbírka zákonů č. 111) o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Zákony a vyhlášky České republiky

Železniční

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Stavební

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 458 Energetický zákon
- Zákon č. 127/2005 o elektronických komunikacích
- Zákon č. 61/1988 o hornické činnosti
- Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Vyhláška 577/2004 Sb. Dálkově ovládaná informační zařízení pro nevidomé a slabozraké, kterou se mění vyhláška ministerstva dopravy č.177/1995 Sb.

Životní prostředí

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví včetně

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 86/2001 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon
Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon
Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Obecné

Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.
Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky, s účinností od 1.7.2013.

Všechny zákony a vyhlášky ve znění pozdějších předpisů.

Interní předpisy, směrnice a vzorové listy

Směrnice

- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 11/2006** „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění (vč. změny č. 1 z 05/2010 a změny č. 1 přílohy č.1 z 04/2012),
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 20/2004** „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ ve znění pozdějších změn,
- **Směrnice ČD, s.o. č. 28/2005** „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 30/2008** „Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému“,
- **Směrnice SŽDC s.o. č.34** – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č.35** – Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na žel. dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 42-** Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění vč. dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 77** – Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustavy UIC 60 a S49 2. Generace, v platném znění vč. příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC s.o. č. 96** – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Prováděcí opatření** k předávání digitální dokumentace investiční výstavby č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění, vč. všech dodatků,
- **Metodický pokyn** odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb.
- **Pokyn generálního ředitele SŽDC č. 9/2013** – Pracoviště pro dálkové řízení

Seznam interních předpisů SŽDC

Označení	Název
SŽDC D1	Dopravní a návěsní předpis
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 7/2	Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
ČD Op 16	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích ČD)

Označení	Název
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích SŽDC)
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) S 3/2	Bezstyková kolej
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC SR70	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC (ČD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC (ČD) SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) 20/86-PMR	Směrnice pro ochranu sdělovacích kabelů před nebezpečnými indukčními a korozními vlivy ve stykových pásmech dvou trakčních proudových soustav v místech souběhu stejnosměrné trakční proudové soustavy a silového trojfázového vedení
SŽDC (ČD) T7	Radiový provoz
SŽDC (ČD) S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC (ČD) 18/86-PMR	Kategorie železničních tratí z hlediska mostů
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) SR 5(S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC (ČD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC (ČD) E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení
SŽDC (ČD) SR 112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení

Technické normy

Přehled základních technických norem je uvedený v příloze č. 5 Vyhlášky Ministerstva dopravy 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Přehled závazných technických norem a předpisů je vymezen v platném znění TKP-Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí vydání. Seznam je uveden na konci každé kapitoly (Zemní práce, Odvodnění tratí a stanic...). V souč. době bylo vydaných 8 změn TKP, poslední 8. změna k 05/2013 .

Pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, které jsou zpracovány v rámci stavby, jsou uváděny profesní technické normy a předpisy v Technických zprávách.

Všechny zákony a vyhlášky v aktuálním znění.

A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Připravovaná stavba je od začátku zpracování přípravné dokumentace koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, které jsou plánovány realizovat v regionu stavby a o nichž byl projektant informován.

V následujícím přehledu je uveden jmenný soupis souvisejících investic, jejichž investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o., s nimiž bylo při zpracování projektu koordinováno technické řešení:

- V období srpen – září 2013 byly v žst. Hanušovice realizovány stavební práce – rekonstrukce koleje č. 1 a 3. Tato akce neovlivní rozsah Revitalizace trati Bludov – Jeseník.
- Dále v rámci akce Oprava napájení v žst. Hanušovice dojde v rámci opravných prací k opravě trafostanice 22/0,4 kV, včetně přemístění rozvodny NN a záložního zdroje. Tato akce neovlivní rozsah Revitalizace trati Bludov – Jeseník.
- V roce 2014 byla zpracována přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce žst. Hanušovice“. Na tuto stavbu je vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby. Tato akce neovlivní rozsah Revitalizace trati Bludov – Jeseník, naopak navazuje na revitalizační stavbu a respektuje navržená řešení. Nejedná se o stavbu podmiňující ale související.
- V roce 2014 má být zpracována projektová dokumentace na stavbu "Rekonstrukce železniční zastávky Ramzová". Stavba má být realizována v roce 2015. Tato akce neovlivní rozsah Revitalizace trati Bludov – Jeseník ale bude nutná koordinace v rámci zabezpečení náhradní dopravy. Nejedná se o stavbu podmiňující ale související.
- V roce 2014 má být zpracována projektová dokumentace na neinvestiční stavbu "Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)". Stavba má být realizována v roce 2015. Tato akce neovlivní rozsah Revitalizace trati Bludov – Jeseník ale bude nutná koordinace v rámci zabezpečení náhradní dopravy. Nejedná se o stavbu podmiňující ale související.

Mimo SŽDC, s.o. je připravována stavba:

- „Přeložka silnice I/11 – stavba je ve fázi přípravy.
- Kanalizace splašková a ČOV Ruda nad Moravou, část SO 03 Kanalizace Bartoňov, Radomilov, Investor: obec Ruda nad Moravou. Výtlačný řad - protlak bude veden pod železnicí v hloubce, která neovlivní práce ani technické řešení stavby Revitalizace trati Bludov – Jeseník.
- Realizace výstavby polní cesty HC2 v k.ú. Bludov, Investor: ČR – Ministerstvo zemědělství Pozemkový úřad Šumperk – stavba byla zahájena v září 2014 – stavba neovlivní technické řešení stavby Revitalizace trati Bludov – Jeseník ani její realizaci.

V závěru je třeba konstatovat, že v současnosti probíhají a budou asi i nadále probíhat práce na údržbě především silnoproudých, zabezpečovacích a sdělovacích zařízeních – tak aby byl zajištěn jejich bezporuchový chod resp. aby byla zajištěna bezpečnost železniční dopravy. Tyto práce si zabezpečuje SŽDC, s.o. OŘ Olomouc.

Další připravované investiční akce, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit přímo realizaci stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“, nejsou projektantovi známy.

A.5. Členění stavby na PS a SO - změny v objektové skladbě oproti přípravné dokumentaci

A.5.1 Zrušení PS, SO – projektu stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“:

- a) *Na základě závěrů z připomínkového řízení k přípravné dokumentaci a realizovaného místního šetření bylo investorem rozhodnuto, že veškerá nová technologická zařízení pro provoz na železniční dopravní cestě budou v žst. Ruda nad Moravou a v žst. Bohdík umístěna do stávajících výpravních budov. Tudiž není nutné realizovat SO nová stavědlová ústředna a v žst. Bohdík ani výstavbou nové stavědlové ústředny vyvolané demolice.*

Došlo ke zrušení :

SO 27-15-02 žst. Ruda nad Moravou, nová stavědlová ústředna

SO 29-15-02 žst. Bohdík, nová stavědlová ústředna

SO 29-15-01 žst. Bohdík, demolice

- b) *Na základě závěrů z připomínkového řízení k přípravné dokumentaci a výrobních porad k projektu stavby bylo investorem rozhodnuto, že nové technologické zařízení pro provoz železničního přejezdu v km 52,574 bude umístěno do stávající budovy na zastávce Bludov–Lázně.*

Došlo ke zrušení :

SO 24-15-02 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 52,574

- c) *Na základě provedeného pročištění stávající kanalizace, zaměření a nově navrženého řešení odvodnění drážního tělesa v žst. Ruda nad Moravou bylo na výrobní poradě odsouhlaseno nerealizovat přeložku kanalizace v km 59,317 – nově navržené trativody budou situovány nad stávajícím kanalizačním sběračem a tudíž není nutné jej překládat, resp. zahlubovat.*

Došlo ke zrušení:

SO 27-21-01 žst. Ruda nad Moravou, přeložka kanalizace v km 59,317

A.5.2 Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází k přidání následujících objektů – projektu stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“:

- a) *Výstroj trati byla v předchozím stupni dokumentace řešena u každého SO žel.svršku, pro sjednocení a návaznost jednotlivých dílčích úseků byl vytvořen jeden, který výstroj trati řeší komplexně pro celou stavbu. Byl vytvořen jeden podobjekt:*

SO 24-17-01.2 Výstroj trati

b) *Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba bylo řešeno v části Vliv stavby na životní prostředí, pro sjednocení a návaznost jednotlivých dílčích úseků byl vytvořen jeden podobjekt, který kácení a náhradní výsadbu řeší komplexně pro celou stavbu včetně nákladové části: SO 24-16-01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba*

- c) *V zastávce Raškov bylo vybudováno nástupiště obcí před realizací revitalizace, po podrobném geodetickém doměření a po zprávnění směrového a výškového řešení*

trať.koleje v úseku se zastávkou Raškov v návaznosti na graf rychlosti bylo po dohodě s investorem rozhodnuto, že nástupiště bude směrově a výškově upraveno do normových hodnot, z tohoto důvodu byl vytvořen nový podobjekt:

SO 30-17-01.2 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ nástupiště v zastávce Raškov

- d) *Na základě aktualizace kolejového řešení v nákladišti Olšany (zrušena jedna ze dvou kolejových spojek) bylo nutné odstranit stávající nevyužívaný zděný RD - aby byl zabezpečen volný schůdný a manipulační prostor, toto řeší nový podobjekt:*

SO 24-15-08.2 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, demolice RD v km 55,910

- e) *Na výrobních poradách, bylo na žádost správce železniční dopravní cesty rozhodnuto o náhradě výhybky č.1 za štihlejší pro rychlost 80 km/h do odbočky. Taktéž v odbočce Chromeč budou osazeny nové výhybky. Vzhledem k tomuto navrženému řešení je nutno po osazení výhybkových konstrukcí provést úpravu EOv. Byl vytvořen nový podobjekt:*

SO 23-06-01.2 odb.Sudkov - odb.Chromeč, úprava EOv

- f) *Na základě provedeného posouzení z hlediska přechodnosti traťové třídy C3 s přidruženou rychlostí v příslušném úseku byly do objektové skladby na základě projednání se správcem mostů a investorem stavby zařazeny další železniční mosty a propustky. Jedná se o následující dílčí podobjekty kmenových stavebních objektů:*

SO 24-16-01.3	Propustek ev.km 49,492 (zrušení)
SO 24-16-01.4	Propustek ev.km 49,552
SO 24-16-01.5	Propustek ev.km 50,589
SO 24-16-01.6	Propustek ev.km 50,984
SO 24-16-01.7	Propustek ev.km 54,238
SO 24-16-01.8	Propustek ev.km 54,519
SO 24-16-01.9	Propustek ev.km 54,649
SO 24-16-01.10	Propustek ev.km 55,863
SO 26-17-01.2	Most v km 58,885 - výměna mostnic
SO 26-17-01.3	Most v km 59,046 - výměna mostnic
SO 26-16-01.2	Propustek ev.km 56,992
SO 28-16-01.2	Propustek ev.km 61,026
SO 28-16-01.3	Propustek ev.km 61,945
SO 28-16-01.4	Propustek ev.km 63,021
SO 28-16-01.6	Propustek ev.km 63,636
SO 28-16-01.7	Propustek ev.km 63,852
SO 30-16-01.2	Propustek ev.km 65,064
SO 30-16-01.3	Propustek ev.km 65,392
SO 30-16-01.4	Propustek ev.km 65,632
SO 30-16-01.5	Propustek ev.km 66,044
SO 30-16-01.6	Propustek ev.km 66,818
SO 30-16-01.7	Propustek ev.km 67,814
SO 30-16-01.8	Propustek ev.km 68,743
SO 30-16-01.9	Propustek ev.km 69,059

A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby:

Zahájení stavby:	březen 2015
Dokončení stavby:	listopad 2015
Délka výstavby:	9 měsíců

Podrobné údaje o stavebních postupech , realizaci jednotlivých SO a PS, výlukách a podobně jsou uvedeny v části **F. Organizace stavby** projektové dokumentace této stavby. V části **A.8** této průvodní zprávy jsou uvedeny některé další dílčí časové údaje.

A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.7.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu a kvalitativní technické a technologické parametry stavby

Zhodnocení z hlediska dopravní technologie:

Z pohledu dopravní technologie je stavba velmi významná. Dokončí se tak rekonstrukce celého trojúhelníku tratí Zábřeh na Moravě – Hanušovice – Šumperk, kde stanice Zábřeh na Moravě, Postřelmov, Bludov, Šumperk již prošly rekonstrukcí včetně traťových kolejí a k dálkově ovládanému traťovému úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk se přidá touto stavbou dálkově ovládaný úsek Bludov – Hanušovice i s nově rekonstruovanými stanicemi Ruda nad Moravou, Bohdíkovi i traťovými kolejemi. Navíc v projektové přípravě a před realizací je i rekonstrukce stanice Hanušovice, což jen dovrší komplexní moderní řešení železnice v tom regionu Moravy.

Cestující získají nová pohodlná nástupiště i informační zařízení. Zvýšení traťové rychlosti přinese i zkrácení jízdních dob o 3 až 5 minut podle druhu vlaku a směru jízdy. Po aktivaci a zkušebním provozu DOZ zůstanou stanice Bohdíkovi a Ruda nad Moravou neobsazeny výpravčím. Zachována zůstává funkce výhybkáře ve stanici Ruda nad Moravou s použitím pro více stanic.

Předpokládá úspora je 10 pracovníků.

D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení:

Žst.Ruda nad Moravou i Bohdíkovi jsou vybaveny reléovým zabezpečovacím zařízením staršího typu AŽD71 s tlačítkovou volbou. Volnost koleje je vyhodnocována 50Hz-ovými kolejovými obvody. Tyto kolejové obvody je dle současných norem zakázáno projektovat a rovněž nevyhovují požadavkům na interoperabilitu.

Traťové zabezpečovací zařízení:

V úseku Hanušovice – Bohdíkovi se nachází TZZ typu RPB71, které je 2.kategorie. Na trati jsou použity jednopásové 75Hz-ové kolejové obvody s relé DSS. Mezi vjezdovými návěstidly a krajní výhybkou v Bohdíkovi i v Hanušovicích jsou 50Hz-ové kolejové obvody.

V úseku Bohdíkovi – Ruda nad Moravou se nachází automatické hradlo typu AH82 bez oddílových návěstidel. Mezistaniční úsek ke pokrytí 75Hz-ovými kolejovými obvody s relé DSS.

V úseku Ruda nad Moravou se nachází automatické hradlo AH83 s oddílovými návěstidly. Mezistaniční úsek je pokryt jednopásovými 50Hz-ovými kolejovými obvody.

Přejezdové zabezpečovací zařízení:

V současném stavu jsou zabezpečeny relativně novým zabezpečovacím zařízením přejezdy P4246 (ev.km 50,660), P4251 (ev.km 57,225), P4254 (ev.km 62,350), P4257 (ev.km 64,107). Tyto přejezdy budou pouze upraveny.

Přejezdy P4247(ev.km 52,574), P4249 (ev.km 55,149), P4258 (ev.km 68,238), jsou zabezpečeny PZZ typu AŽD71, tyto přejezdy budou zabezpečeny nově.

Přejezd P4252 (ev.km 60,227) je zabezpečen zařízením RE z výzisku, které je v nevyhovujícím stavu. Tento přejezd bude nově zabezpečen.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ):

Stávající SZZ ŽST Ruda nad Moravou i Bohdíkovo nejsou zapojeny do dálkového ovládní. Stávající DOZ v Šumperku ovládá stanice Bludov a Postřelmov.

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů:

V úseku Bludov – Hanušovice je metalický kabel DK38a (r.1976), v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk je kabel 10XN0,8 (r.2008) a v úseku Bludov – vj.n. RL km 50,250 je kabel 10XN0,8 a trubka HDPE barvy modré s pruhem (r.2008) .

Místní kabelizace ve stanicích Ruda nad Moravou a Bohdíkovo je vedena k venkovním telefonním objektům u vjezdových návěstidel, k pomocným stavědlům a elektromagnetickým zámkům.

Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS):

V železniční stanici Ruda nad Moravou je telefonní zapojovač Inoma NZ10, ve stanici Bohdíkovo je zapojovač Inoma MIKRO. Provoz je nahráván na záznamovém zařízení ReDat umístěném v dopravní kanceláři v žst Ruda nad Moravou. V žst. Hanušovice je zapojovač Inoma ALFA s mechanickým tlačítkovým pultem a v Šumperku na dispečerském pracovišti je zapojovač Inoma se dvěma pulty s dotekovou obrazovkou. V Hanušovicích je telefonní ústředna UE201, okruhy SU do stanic jsou realizovány po PGS.

Technologické prostory nejsou vybaveny zařízením ASHS ani systémem EZS. Ve stávajících stavědlových místnostech je v provozu zastaralý systém EPS.

Informační zařízení (rozhlás pro cest., informační a kamerový systém):

Ve stanici Ruda nad Moravou a Bohdíkovo je rozhlasové zařízení Z300W firmy Elsvo Most a na zastávce Bartoňov je rozhlasové zařízení ovládané ze stanice Bohdíkovo.

Kamerový ani informační systém není v žádné stanici ani zastávce.

Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R):

Trat' je vybavena analogovým traťovým rádiovým systémem (TRS) se základnovými radiostanicemi ZR 47 v žst. Ruda nad Moravou a žst. Bohdíkovo. Stávající stuhová síť je propojena v úseku Bohdíkovo - Šternberk s dispečerským ovládacím blokem v Olomouci.

V současné době jsou v žst. Ruda nad Moravou a žst. Bohdíkov v provozu místní rádiové sítě s lokálním ovládáním. Jsou zde sice nové radiostanice TM800 box firmy DCom, ale neumožňují dálkové ovládání. V žst. Šumperk je v provozu radioblok a ovládací pracoviště radiodispečerského systému RV3 (DCom) zprovozněný ve stavbě "Elektrizace trati Zábřeh - Šumperk". V rámci této stavby byl vytvořen dispečersky ovládaný systém v rozsahu Šumperk, Bludov, Postřelmov.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení:

V současné době není v žst. Šumperk zřízeno žádné pracoviště pro dálkovou správu a monitorování kamerového systému.

V žst. Šumperk je zřízeno pracoviště pro dálkové řízení sdělovacího a informačního zařízení v úseku Zábřeh - Šumperk.

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 50-05-01 t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání EOv a osvětlení

V současném stavu je osvětlení ve stanicích ovládáno ručně obsluhou stanic nebo automaticky pomocí astrálního času a fotobuňky. EOv ve stanicích je instalováno.

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

Stávající sloupová trafostanice 22/0,4 kV je rozdělena majetkově na dvě části. Transformátor vlastní SŽDC a konstrukci trafostanice vlastní firma Kogej pila. Tato trafostanice bude opuštěna a přenechána (za poplatek) firmě Kogej pila včetně odprodeje stávajícího transformátoru.

D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

V současnosti je žst. Ruda nad Moravou vybavena stávajícím záložním zdrojem napájení (ZZEE) – dieselagregátem (DA), umístěným v samostatné místnosti v suterénu VB.

V žst. Ruda nad Moravou není žádná stávající rozvodna nn a kabelové rozvody jsou napájeny přes stávající kabelové skříně a stávající rozvaděče.

V žst. Bohdíkov není žádná stávající rozvodna nn a kabelové rozvody jsou napájeny přes stávající kabelové skříně a stávající rozvaděče.

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 23-17-01 odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku kolejí č. 5a, 5b a 90 žst. Bludov a jejich zapojení do železničních tratí. Kolej č. 5a a 5b je vedena od začátku výhybky č. 6 (km 49,344 904) po začátek výhybky č.4 (km 50,094 622) - po odbočku Chromeč a tvoří jednu stranu trianglu vedoucího ve směru Bludov – Hanušovice – rekonstrukce žel. svršku bude provedena od km 49,364 kde navazuje na rekonstrukci koleje č.5b provedenou v rámci stavby „Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk“ realizované v roce 2010. Kolej č.90 slouží jako spojnice odb. Sudkov a odb. Chromeč a tvoří další stranu trianglu vedoucí ve směru Postřelmov – Hanušovice.

Předmětem rekonstrukce je zejména návrh takových parametrů GPK, které umožní v rekonstruovaných úsecích zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h a tím i zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy.

Ve stávajícím stavu je traťová rychlost 60km/h (odb. Sudkov - odb. Chromeč) a 50 až 65km/h (žst. Bludov - odb. Chromeč). Kolejový rošt je tvořen převážně kolejnicemi tv.S 49 na betonových pražcích PB 2, SB 5 nebo SB6, upevnění je tuhé podkladnicové pomocí žebrových podkladnic. Kolej jsou svařeny do bezстыkové koleje, v obloucích o malých poloměrech jsou umístěny pražcové kotvy.

Celkem budou sneseny 4 ks jednoduchých výhybek tvaru J49 1:12-500-I, JS49 1:9-300 a dvě tv. T5° na dřevěných pražcích.

SO 23-16-01 odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 23-17-01.

Koleje jsou vedeny převážně na náspu či v úrovni přilehlého terénu.

Z hlediska stávajícího odvodnění nebyly v úseku nalezeny prvky odvodnění jako jsou trativody a zpevněné příkopy.

V řešeném úseku se nacházejí 3 železniční mosty, 3 propustky a 2 železniční přejezdy.

SO 24-17-01 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční svršek

SO 24-17-01.1 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku od začátku výhybky č.4 odb. Chromeč (km 50,094 622), kde navazuje na SO SO 23-17-01 „odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční svršek“ do konce výhybky č. O2 (km 56,024 754) – odbočná výhybka pro vlečku OP papírna, s.r.o. vlečka Olšany, kde bude dále řešena rekonstrukce traťové koleje v rámci SO 26-17-01.1 „t.ú. nákladíště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek“. Celková délka rekonstrukce žel. svršku traťové koleje včetně výhybky č. O2 činí 5 930,132m.

Předmětem rekonstrukce je zejména návrh takových parametrů GPK, které umožní v rekonstruovaných úsecích zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h a tím i zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy.

Kolejový rošt stávající koleje je tvořen kolejnicemi T na betonových pražcích PB2, SB 3/4 a SB 8P a dřevěných bukových pražcích. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky ŽS3) na žebrových podkladnicích (S4 nebo S4pl). Rozdělení pražců je „d“.

V celé délce úseku je zřízena bezстыková kolej. Pražcové kotvy se nacházejí v oblouku o poloměru 377m.

Stávající rychlost v traťovém úseku odb. Chromeč – Ruda nad Moravou je 65 až 75km/h.

Tloušťka šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,5 – 0,7m. Šterkové lože je svrchu slabě znečištěné, níže převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

SO 24-17-01.2 Výstroj trati

Obsahem stavebního objektu výstroje trati je návrh osazení definitivních prvků pro staničení trati (staničníky železobetonové a tabulové) dle předpisu SŽDC M21 a návrh osazení definitivních návěstních prvků (rychlostníky, předvěstníky a návěstí tabule) v souladu s předpisem SŽDC D1.

SO 24-16-01 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční spodek

SO 24-16-01.1 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 24-17-01.1.

Z geotechnických průzkumů je patrné, že kromě různě zatlačeného drážního štěrku jsou v podloží hojně zastoupené štěrky písčité, jílovité a hlinité, škváry a písčité hlíny a jíly. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna.

Kolej je převážně vedena v úrovni terénu či na mírném násypu, vyjma oblasti mezi zastávkou Bludov – lázně od km 52,700 do km 54,250 kde se střídají skalní zářezy s mírnými násypy.

Od km 51,765 do km 52,010 je vlevo žel. trati veden v souběhu Mlýnský potok. Kolej je v tomto místě vedena na násypu, který je ze strany vodoteče opevněn kamennou rovnaninou výšky cca 1,6m. Kamenná rovnanina je značně rozrušena vlivem proudění vody.

Od km 54,200 do km 54,700 se ve stávajícím stavu nachází vlevo koleje kamenná rovnanina, sloužící jako ochrana svahu v inundačním území.

V řešeném úseku se nachází 12 evidovaných železničních propustků, 4 železniční přejezdy a 1 železniční přechod.

SO 24-16-01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

Kácení dřevin bude prováděno na katastrálních územích obcí Bartoňov, Bludov, Bohutín nad Moravou, Dolní Bohdíkov, Hanušovice a Ruda nad Moravou. Celkem je navrženo dle dendrologického průzkumu k odstranění 129 kusů v kategorii stromů a 390 m² v kategorii porostů keřů a porostů keřového charakteru. Z tohoto počtu pak byla u 10 kusů a 140 m² dřevin podána žádost u příslušného orgánu o povolení ke kácení. Celková ekologická újma dosahuje výše 142 279,- Kč.

SO 25-17-01 nákladiště Olšany, železniční svršek

Vlečka OP papírna, s.r.o. vlečka Olšany je do dráhy celostátní zaústěna mezi stanicemi Ruda nad Moravou a Bludov výhybkou č. O1 v km 56,151 a výhybkou č. O4 v km 55,959. Obsluha je prováděna vlečkovým vlakem ze stanice Ruda nad Moravou bez uvolnění traťové koleje. Při obsluze vlečky je dovolena drážní vozidla sunout i táhnout. Na vlečce jsou ručně stavěné výhybky č.O1, O2, O3, O4 v základní poloze uzamčené do přímého směru.

První kolejová spojka od Rudy je nepojížděná, výhybky č.O1, O2, obsluha je prováděna přes spodní spojku výhybek č.O3, O4. V podstatě z Rudy postrková lok. vozy na vlečku táhne a přes spojku výhybek č.O3, O4 zasouvá vozy na vlečku. Zpět do Rudy vozy sune.

Na vlečce OP papírna, s.r.o. vlečka Olšany bude rekonstruována stávající spojka výhybek č.O3, O4. Stávající kolejová spojka z výhybek č. O1 a O2 bude zrušena bez náhrady.

Kolejový rošt rekonstruované koleje je ve stávajícím stavu tvořen kolejnicemi T na betonových pražcích VÚS 62 a SB 3/4 a dřevěných bukových pražcích. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky T5 0/4) na rozponových podkladnicích (T8). Rozdělení pražců je „c“.

Na vlečce jsou ručně stavěné výhybky č.O1, O2, O3, O4 tvaru J T-6°d I. s montovanými srdcovkami. V celé délce úseku je stykovaná kolej. Šterkové lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

U vlečkové koleje se nachází stávající boční nakládková rampa délky 148,3m ve výšce od stávající koleje pohybující se v rozmezí 1,058 – 1,164m ve vzdálenosti od osy koleje pohybující se v rozmezí 1,727 – 1,881m.

SO 25-16-01 nákladiště Olšany, železniční spodek

Na vlečkové koleji respektive pod výhybkou č.O1 bude provedena rekonstrukce železničního spodku v délce 37,0m (od km 0,071 60 do km 0,108 60 vlečkové koleje).

Z geotechnických průzkumů je patrné, že kromě různě zatlačeného drážního štěrku jsou v podloží hojně zastoupeny štěrky jílovité a hlinité, škváry a kamenná rovinanina. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna.

Z hlediska stávajícího odvodnění nebyly v úseku nalezeny prvky odvodnění jako jsou travivody a zpevněné příkopy.

Kolej je vedena v úrovni terénu.

SO 26-17-01 t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek

SO 26-17-01.1 t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci kolejového roštu od konce výhybky O2 nákladiště Olšany (km 56,020 274), kde navazuje na SO 24-17-01.1 „t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční svršek“ do začátku výhybky č. 7 žst. Ruda nad Moravou (km 59,162 466), kde bude dále rekonstrukce kolejového roštu řešena v rámci SO 27-17-01 „žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek“.

Cílem rekonstrukce je zejména návrh takových parametrů GPK, které umožní v rekonstruovaných úsecích zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h (zejména při použití jednotek využívajících nedostatek převýšení do 130 mm) a tím i zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy.

Kolejový rošt rekonstruované koleje je ve stávajícím stavu tvořen kolejnicemi tvaru S49 a T na betonových pražcích PB2, SB5, SB6, dřevěných pražcích a dřevěných mostnicích. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky T5, T6 a ŽS3 a ŽS4) na rozponových podkladnicích (T5 a T8) a žebrových podkladnicích (S4 nebo S4M). Rozdělení pražců je „c“ a „d“.

Bezстыková kolej je zřízena po celé délce SO, v obloucích o malém poloměru doplněna pražcovými kotvami.

Štěrkového lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

Stávající rychlost v traťovém úseku nákladiště Olšany – žst. Ruda nad Moravou je 65 km/h až 75 km/h.

SO 26-16-01 t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek

SO 26-16-01.1 t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 26-17-01.

Z geotechnických průzkumů je patrné, že v podloží jsou hojně zastoupeny písčité hlíny a hlinitý písek. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna. Průzkum probíhal v suchém a srážkově deficitním období. Kolej je převážně vedena v mírném náspu, vyjma úseků skalních zářezů. Z hlediska stávajícího odvodnění nebyly nalezeny travivody a

zpevněné příkopy, s výjimkou znečištěného patního příkopu kamenné zídky v úseku km 58,075 – km 58,200.

V řešeném úseku se nechází 6 evidovaných železničních mostů, 5 propustků a jeden železniční přejezd.

SO 27-17-01 žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku od začátku výhybky č. 7 žst. Ruda nad Moravou (km 59,162 466), kde navazuje na SO 26-17-01.1 „t.ú. nákladíště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek“, do začátku výhybky č. 1 žst. Ruda nad Moravou (km 60,030 912), kde bude dále rekonstrukce svršku řešena v rámci SO 28-17-01 „t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční svršek“.

Kolejový rošt staničních kolejí je ve stávajícím stavu tvořen kolejnicemi tvaru T a S 49 na betonových pražcích SB5, SB3/4, SB6 a dřevěných bukových pražcích. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky T5, T6, Sk112) na podkladnicích (T5, S4, T8). Rozdělení pražců je „c“ a „d“.

Bezстыková kolej je zřízena v celé délce SO.

Tloušťka šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,5 – 0,7m. Šterkové lože je svrchu slabě znečištěné, níže převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

Stávající rychlost v hlavní koleji je 65 km/h.

SO 27-16-01 žst. Ruda nad Moravou, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 27-17-01.

Z geotechnických průzkumů je patrné, že jsou v podloží hojně zastoupené šterky jílovité a hlinité, strusky a jíly. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna. Průzkum probíhal v suchém a srážkově deficitním období.

Kolej je převážně vedena na náspu, případně odřezem. Z hlediska stávajícího odvodnění byl v návrhu použit stávající trativod podél výhybek č. 6 a č. 7. Pod těmito výhybkami se rovněž neprovádí rekonstrukce žel. spodku. Od km 59,433 vlevo od koleje č. se nachází stávající boční betonová rampa. Podél koleje č. 4 od km 59,653 do km 59,720 bude ponechána stávající rampa z betonových panelů. Od km 59,919 do km 59,979 se vpravo od koleje č. 3 nachází stávající zábradlí ve špatném technickém stavu.

V řešeném úseku se nachází 2 evidované železniční mosty, 3 propustky.

SO 28-17-01 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci kolejového roštu od začátku výhybky č.1 žst. Ruda nad Moravou (km 60,030 911), kde navazuje na SO SO 27-17-01 „žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek“ do začátku výhybky č. 3 (km 64,204 671) žst. Bohdíkov, kde bude dále řešena rekonstrukce kolejiště v rámci SO 29-17-01 „žst. Bohdíkov, železniční svršek“.

Předmětem rekonstrukce je zejména návrh takových parametrů GPK, které umožní v rekonstruovaných úsecích zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h a tím i zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy.

Kolejový rošt rekonstruované koleje je ve stávajícím stavu tvořen kolejnicemi T a S 49 na betonových pražcích SB 5, SB 3/4 a dřevěných bukových pražcích a dřevěných mostnic. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky T5, T6 a ŽS3 a ŽS4) na rozponových podkladnicích (T5 a T8) a žebrových podkladnicích (S4 nebo S4M). Rozdělení pražců je „d“.

Bezстыková kolej je zřízena od začátku úseku do km 60,404, dále od km 60,674 do km 62,950 a od km 63,950 do km 64,200 (v žst. Bohdík).

Tloušťka šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,5 – 0,7m. Šterkové lože je svrchu slabě znečištěné, níže převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

Stávající rychlost v traťovém úseku žst. Ruda nad Moravou – žst. Bohdík je 65 až 70km/h.

SO 28-16-01 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční spodek

SO 28-16-01.1 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 28-17-01.

Z geotechnických průzkumů je patrné, že kromě různě zatlačeného drážního šterku jsou v podloží hojně zastoupené šterky písčité, jílovité a hlinité, struska a písčité hlíny a jíly. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna. Průzkum probíhal v suchém a srážkově deficitním období.

Kolej je převážně vedena na mírném náspu či v úrovni terénu, vyjma oblasti před mostem přes Moravu kde jsou násypy vyšší (až 3,0m).

Z hlediska stávajícího odvodnění nebyly v úseku nalezeny prvky odvodnění jako jsou trativody a zpevněné příkopy.

Od km 60,125 do km 60,311 a od km 60,819 do km 60,891 (ve st. staničení) se nachází vpravo traťové koleje zídka z gabionů (1,0x1,0m) vystavěná po povodních z důvodu ochrany drážního tělesa od rozvodnění řeky Moravy. Z tohoto důvodu se od km 60,311 do km 60,354 nachází vpravo koleje betonová zídka.

Od km 60,360 do km 60,481 se nachází vpravo koleje značně rozrušená kamenná rovnánina chránící těleso od řeky Moravy.

V řešeném úseku se nachází 3 evidované železniční mosty, 11 propustků a 6 železničních přejezdů.

SO 29-17-01 žst. Bohdík, železniční svršek

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku od začátku výhybky č.1 žst. Ruda nad Moravou (km 60,030 911), kde navazuje na SO SO 27-17-01 „žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek“ do začátku výhybky č. 3 (km 64,204 671) žst. Bohdík, kde bude dále řešena rekonstrukce kolejiště v rámci SO 29-17-01 „žst. Bohdík, železniční svršek“.

Kolejový rošt staničních kolejí je ve stávajícím stavu tvořen kolejnicemi S 49 a T na betonových pražcích PB2, SB 5, SB 3/4, SB 6 a SB 8P a dřevěných bukových pražcích. Kolejnice jsou upevněny pomocí tuhého upevnění (svěrky ŽS3 a ŽS4 a svěrky T5 a T6) na žebrových podkladnicích (S4 nebo S4pl) nebo rozponových podkladnicích (T5 nebo T8). Rozdělení pražců je „d“ – „c“.

Bezстыková kolej je zřízena ve všech staničních kolejích. Tloušťka šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,5 – 0,7m. Šterkové lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené.

Stávající rychlost v hlavní koleji je 65km/h.

SO 29-16-01 žst. Bohdík, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění je v rozsahu rekonstrukce železničního svršku SO 29-17-01.

Z geotechnických průzkumů je patrné, že kromě různě zatlačeného drážního štěrku jsou v podloží hojně zastoupené štěrky jílovité a hlinité, škváry a písčité hlíny a jíly. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami v kolejišti zjištěna. Průzkum probíhal v suchém a srážkově deficitním období.

Staniční koleje přechází z náspu do zářezu. Na konci řešeného úseku je kolej vedena v blízkosti řeky Moravy.

V řešeném úseku se nachází 1 evidovaný železniční propustek.

SO 30-17-01 t.ú. Bohdík - Hanušovice, SVÚ koleje

SO 30-17-01.1 t.ú. Bohdík - Hanušovice, SVÚ koleje

Stavební objekt řeší mezi žst. Bohdík a žst. Hanušovice provedení směrové a výškové úpravy koleje s cílem zvýšit rychlost až na 85km/h pro $I \leq 100\text{mm}$ a 90km/h pro $I \leq 130\text{mm}$ a tím dosáhnout zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy. Začátek směrové úpravy koleje je v km 64,972 620, kde navazuje na stavební objekt SO 29-17-01 žst. Bohdík, železniční svršek a končí v přímé v km 69,542 136 před směrovým obloukem ve kterém jsou mosty s přímo pojížděnou mostovkou před žst. Hanušovice.

Celková délka směrové a výškové úpravy traťové koleje činí 4 569,511m.

Stávající kolejový rošt je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s pružným upevněním za pomoci svěrek Skl 12 s rozdělením pražců „d“.

Traťová kolej stoupá ze směru od žst. Bohdík do žst. Hanušovice ve sklonu pohybujícím se v rozmezí 4,7 – 8,6‰. Kolej je z 50% vedena v odřezu, kdy vpravo koleje se nachází vysoké zářezy, které jsou zpevněny zárubní kamennou zídou a vlevo se nachází koryto řeky Moravy, ve zbývajících úsecích je kolej vedena na mírném náspu či v úrovni terénu.

Stávající rychlost v traťovém úseku žst. Bohdík – žst. Hanušovice je 75km/h. Po provedení úpravy GPK bude rychlost v úseku $V=85\text{km/h}$ ($V130=90\text{km/h}$) vyjma úseku od km 65,814 do km 66,874 kde bude rychlost $V=75\text{km/h}$ ($V130=80\text{km/h}$).

SO 30-16-01 t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční spodek - lokální opravy zídek z kamenných rovinanin

SO 30-16-01.1 t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční spodek - lokální opravy zídek z kamenných rovinanin

Zárubní zed' ve staničení 65,278-65,386km

Jedná se tížní zárubní zdi z kamenné rovinaniny kladené nasucho bez vyplnění spár. Výška zdi je cca průměrně 1,5m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 60-70°. Po velké části délky jsou uvolněné asi horní tři řady kamenů a lokálně došlo po délce asi ve třech místech k vyboulení kamenů po celé výšce zdi.

E.1.2 *Nástupišť*

SO 24-16-02 zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce nástupišť a přístupových cest

Zastávka Bludov lázně leží v km 52,617 mezi stanicemi Ruda nad Moravou - Bludov. Není obsazena dopravním zaměstnancem. Je vybavena vnějším nástupištěm typu SUDOP v délce 153 m s nástupištní hranou ve výšce 0,30 m, v přímém úseku trati, elektricky automaticky osvětleným. Stávající nástupišťe ani přístupová komunikace nejsou bezbariérové - nesplňují požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 24-16-03 zastávka Bohutín, rekonstrukce nástupišť a přístupových cest

Zastávka Bohutín leží v km 55,069 mezi stanicemi Ruda nad Moravou - Bludov. Není obsazena dopravním zaměstnancem. Je vybavena vnějším nástupištěm typu SUDOP v délce 119 m, s nástupištní hranou ve výšce 0,30 m, nástupišťe je v obloukovém úseku trati, elektricky automaticky osvětleno. Nástupišťe není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 26-16-02 zastávka Bartoňov, rekonstrukce nástupišť a přístupových cest

Zastávka Bartoňov leží v km 57,237 mezi stanicemi Ruda nad Moravou - Bludov. Není obsazena dopravním zaměstnancem. Je vybavena vnějším nástupištěm typu SUDOP v délce 153 m, s nástupištní hranou ve výšce 0,30 m, nástupišťe je v obloukovém úseku trati, elektricky automaticky osvětleno. Nástupišťe není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Zastávka má rozhlasové zařízení pro informaci cestujících, ovládané ze ŽST Šumperk (Bludov) a Ruda nad Moravou (každý pro svůj směr).

SO 27-16-02 žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce nástupišť

Ve stávajícím stavu se jedná o stanici se dvěma úrovněvými nástupišti, mezi kolejemi č. 4 a 2 (dl.235m), a mezi kolejemi č. 2 a 1 (dl.246m). Stávající nástupišťe jsou konstruována z betonových prefabrikátů – tvárnice Tischer na úložných blocích s dosypáním. Výška nástupní hrany je cca 200mm nad T.K. Nástupišťe budou rozebrány. Přístup na nástupišťe - tři úrovněvé přechody z betonových panelů.

SO 28-16-02 zastávka Komňátka, rekonstrukce nástupišť a přístupových cest

Zastávka Komňátka leží v km 62,300 mezi stanicemi Bohdíkov - Ruda nad Moravou. Není obsazena dopravním zaměstnancem. Je vybavena vnějším nástupištěm typu SUDOP v délce 151 m, s nástupní hranou ve výšce 0,30 m, v přímém úseku trati, elektricky automaticky osvětlena. Nástupišťe není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 29-16-02 žst. Bohdíkov, rekonstrukce nástupišť

Ve stávajícím stavu se jedná o stanici se třemi úrovněvými nástupišti, jedno vnější nástupišťe mezi VB a kolejí č.4 (dl.158m), dále nástupišťe mezi kolejemi č. 4 a 2 (dl.195m), a mezi kolejemi č. 2 a 1 (dl.195m). Stávající nástupišťe jsou konstruována z betonových prefabrikátů – tvárnice Tischer na úložných blocích s dosypáním. Výška nástupní hrany je cca 200mm nad T.K. Nástupišťe budou rozebrány. Přístup na nástupišťe - tři úrovněvé přechody sypané.

SO 30-16-02 zastávka Hanušovice Holba, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest

Zastávka Hanušovice - Holba leží v km 68,450 mezi stanicemi Hanušovice - Bohdíkov. Není obsazena dopravním zaměstnancem. Je vybavena krytým přístřeškem, vnějším nástupištěm typu SUDOP v délce 110 m, s nástupní hranou ve výšce 0,30 m, v přímém úseku trati je osvětlena 4 parkovými stožáry, napájení z rozvodné sítě obce, ovládání přímo osvětlením obce. Vlastníkem osvětlení a přístupové komunikace je obec. Nástupiště není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 30-17-01.2 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ nástupiště v zastávce Raškov

Nástupiště v zastávce Raškov je deskové, vnější, typu SUDOP délky 100 m s nástupní hranou zhruba 430 mm nad stávající niveletou TK ve vzdálenosti cca 1680 mm od stávající osy koleje. Přístup na nástupiště je zajištěn po chodníku ze silnice II/369. Nástupiště je vybaveno přístřeškem pro cestující.

E.1.3 ***Železniční přejezdy***

SO 03-17-01 žst. Bludov, žel. přejezd v km 49,457 (P4245)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné místní komunikaci spojující Bludov a Sudkov, v katastrálním území Bludov. Železniční přejezd je s živичným povrchem. Šířka komunikace je cca 5,40 m.

SO 23-17-02 odb.Sudkov - odb.Chromeč, žel. přejezd v km 0,331 (P4329)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhé obousměrné polní komunikaci v katastrálním území Bludov. Železniční přejezd je z betonových panelů. Šířka komunikace je 3,00 m.

SO 24-17-02 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel. přejezd v km 50,660 (P4246)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné silnici I.třídy I/44 spojující Bludov a Postřelmov, v katastrálním území Bludov. Železniční přejezd je z pryžových panelů v modulu 600 mm ve středu a 1200 mm na okrajích. Šířka komunikace je cca 6,90 m.

SO 24-17-03 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel. přejezd v km 52,574 (P4247)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné silnici I.třídy I/11 spojující Bludov a Klášterec, v katastrálním území Bludov. Železniční přejezd je v kombinaci z pryžových panelů modulu 600 ve středu s živичným povrchem na okrajích. Komunikace je široká cca 5,60 m.

SO 24-17-04 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 53,367 (P4248)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhé obousměrné polní komunikaci v katastrálním území Bludov. Železniční přejezd je v kombinaci z betonových silničních panelů ve středu s nepevněnou komunikací na okrajích. Komunikace je široká cca 2,85 m.

SO 24-17-05 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel. přejezd v km 55,144 (P4249)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné silnici III/01119 spojující Bohutín se silnicí I/11 v katastrálním území Bohutín na Moravou. Železniční přejezd s živичným povrchem. Komunikace je široká cca 5,40 m.

SO 24-17-06 t.ú. Bludov, odb. Chromeč - nákladiště Olšany, žel. přejezd v km 55,810 (P4250)

Železniční přechod se nachází na místní komunikaci funkční podskupiny D1 spojující místní komunikaci v Bohutíně a areál Olšanským papíren v Olšanech u Šumperku, v katastrálním území Bohutín. Železniční přejezd je z betonových panelů. Komunikace je šířky cca 2,60 m.

SO 26-17-02 t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, žel. přejezd v km 57,225 (P4251)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné místní komunikaci spojující Bartoňov se silnicí II/369, resp. s Rudou nad Moravou, v katastrálním území Bartoňov. Železniční přejezd je s živičným povrchem, střední část je ukončena betonovými panely. Komunikace je šířky cca 5,00 m.

SO 28-17-02 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 60,227 (P4252)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhové obousměrné lesní komunikaci spojující silnici II/369 s lesními plochami pod Skleněným vrchem, v katastrálním území Dolní Bohdík. Železniční přejezd je v kombinaci z betonových panelů ve středu a na pravém okraji a živičným povrchem na levém okraji. Komunikace je šířky cca 4,00 m.

SO 28-17-03 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 61,054 (P4253)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhové obousměrné místní komunikaci spojující silnici II/369 a silnici III/36914 na jižním okraji obce Bohdík, v katastrálním území Dolní Bohdík. Železniční přejezd je s živičným povrchem. Komunikace je šířky cca 3,60 m.

SO 28-17-04 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 62,350 (P4254)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné místní komunikaci spojující silnici II/369 a silnici III/36914 v střední části obce Bohdík, v katastrálním území Dolní Bohdík. Železniční přejezd je s živičným povrchem. Šířka komunikace je cca 4,40 m.

SO 28-17-05 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 63,008 (P4255)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhové obousměrné místní komunikaci spojující silnici II/369 se severním okrajem obce Bohdík, v katastrálním území Komňátka. Železniční přejezd je v kombinaci z betonových panelů ve středu s živičným povrchem na okrajích. Při údržbových pracích byl živičný povrch dosypán kamenivem pro penetrační makadam, který již nebyl zřejmě proveden. Komunikace je šířky cca 3,50 m.

SO 28-17-06 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 63,573 (P4256)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhové obousměrné polní komunikaci spojující silnici II/369 s pozemky mezi železniční tratí a řekou Moravou, v katastrálním území Komňátka. Železniční přejezd je v kombinaci z betonových silničních panelů ve středu s nezpevněnou komunikací na okrajích. Komunikace je šířky cca 3,20 m.

SO 28-17-07 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, žel. přejezd v km 64,107 (P4257)

Železniční přejezd se nachází na dvoupruhové obousměrné silnici III/36914 v blízkosti železniční stanice Bohdík, v katastrálním území Dolní Bohdík. Železniční přejezd je v kombinaci z pryžových panelů modulu 600 s živičným povrchem na okrajích. Šířka komunikace je cca 5,80 m.

SO 30-17-02 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, žel. přejezd v km 68,238 (P4258)

Železniční přejezd se nachází na jednopruhové obousměrné místní komunikaci spojující silnici II/369 s lesními plochami za železniční tratí pod Mlýnem, v katastrálním území Hanušovice. Železniční přejezd je z betonových panelů. Šířka komunikace je cca 3,30 m.

SO 30-17-03 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, žel. přejezd v km 69,496 (P4259)

Železniční přechod se nachází na místní komunikaci funkční podskupiny D1 na jižním okraji Hanušovic, v katastrálním území Hanušovice. Železniční přejezd je z betonových panelů. Komunikace je šířky cca 2,40 m.

SO 30-17-04 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, žel. přejezd v km 69,558 (P4260)

Železniční přechod se nachází na místní komunikaci funkční podskupiny D1 na jižním okraji Hanušovic, v katastrálním území Hanušovice. Železniční přejezd je z betonových panelů. Komunikace je šířky cca 2,00 m.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

V rámci této profese se na stavbě vyskytuje 67 objektů. Z toho 49 propustků, 17 mostů a 1 zárubní zeď.

Všechny objekty byly prověřeny z hlediska přechodnosti traťové třídy C3 s přidruženou rychlostí v příslušném úseku. Vzhledem k tomu že řada objektů splňuje požadovanou prostorovou průchodnost pro návrhovou rychlost trati, pro nový stav koleje už ve stávajícím stavu a zároveň vyhovuje z hlediska přechodnosti pro zvýšené rychlosti, jsou některé objekty ponechány bez úpravy tzn nejsou zařazeny do stavby.

Objekty, u kterých je nutná úprava z hlediska nosnosti nebo změny geometrie koleje mají vlastní číslo stavebního objektu. V případě drobných úprav propustků je příloha vložena do SO příslušného úseku žel. spodku.

a) mosty

Most ev. km 0,626

Jedná se o železobetonovou konstrukci z roku 1965. Hodnocení správce 2/2. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/80. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Prostorová průchodnost v novém stavu vyhovuje min VMP2.5. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

Most ev. km 49,851

Jedná se o železobetonovou konstrukci z roku 1965. Hodnocení správce 1/1. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/80. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Prostorová průchodnost v novém stavu vyhovuje min VMP2.5. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

Most ev. km 57,933

Jedná se o železobetonovou prefabrikovanou konstrukci z roku 1990 (rámy DZR). Hodnocení správce 1/1. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/100. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Prostorová průchodnost v novém stavu vyhovuje min VMP2.5.

Most ev. km 58,200

Jedná se o kamennou klenbu z roku 1873. Hodnocení správce 2/2. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/100. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Pro objekt se neprováděl stavebně technický průzkum. Klenba nevykazuje poruchy nosné konstrukce vlivem zatížení nebo z důvodu sedání. Přepočet proveden v kategorii A dle SR5. Při zřízení normového tvaru železničního svršku není možné ve stávajícím stavu převést drážní stezky alespoň v šířce 400mm, z toho důvodu je nutné stávající římsy ubourat a zřídit římsy nové na které bude z boku nakotveno zábradlí. Most v novém stavu převede VMP2.5 což vyhovuje širé trati i návrhové rychlosti do 120km/h.

Most ev. km 58,314

Jedná se o kamennou klenbu z roku 1873. Hodnocení správce 2/2. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/100. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Pro objekt se neprováděl stavebně technický průzkum. Klenba nevykazuje poruchy nosné konstrukce vlivem zatížení nebo z důvodu sedání. Přepočet proveden v kategorii A dle SR5. V novém stavu je vzdálenost v celé délce mostu > 2.2m. Objekt splňuje požadavky Směrnice SŽDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému, kde je pro stávající konstrukce umožněna minimální volná šířka 2200mm od osy koleje a most nemusí být v rámci stavby upravován kvůli nedostatečné volné šířce. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

SO 26-17-01.2 Most v km 58,885 - výměna mostnic

Most tvoří ocelová příhradová konstrukce s horní mostovkou z roku 1912. Kolej je uložena na mostnicích 260/240. Přepočet mostní konstrukce byl proveden v roce 1999 na zat. vak UIC – 71 a traťovou třídu D4/70. U prvků, kde byla zatížitelnost ZUIC < byla vypočtena přechodnost na trať. třídu D4/70. Všechny části konstrukce staticky vyhověly.

Bude provedena výměna všech mostnic a pozednic. Investor požaduje provést výměnu zkorodovaných vodorovných styčnickových plechů u spodního vodorovného ztužidla u ložisek.

Na základě udělené výjimky z předpisu SŽDC S3 Železniční svršek (zn.49 222/2014-O13) z 11.11.2014 bude pro eliminaci nepříznivého vlivu interakce bezstykové koleje a mostní konstrukce nahrazeno standardní tuhé upevnění kolejnic 49E1 pružnými svěrkami **Ski 24B** (se sníženou svěrnou silou) v kombinaci s podložkami pod patu kolejnice **EVA Zw 686** a podkladnicemi R 4d na délce cca 5,15 m (tuto vzdálenost nelze zkracovat) na dilatujícím konci mostu a také na pozednici;

Rozdělení mostnic na mostě bude upraveno na osovou vzdálenost mostnic maximálně 540 mm. Při větší osové vzdálenosti mostnic nevyhoví BK z hlediska posouzení tlakové síly vzhledem k polovině kritické síly.

SO 26-17-01.3 Most v km 59,046 - výměna mostnic

Most má prvkovou konstrukci s dolní mostovkou. Hlavní nosníky na rozpětí 10,5 m jsou plnostěnné, svařované. Spoje podélníků na příčníky a příčníků na hlavní nosníky jsou nýtované. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 5300 mm. Přepočet mostu byl proveden na zatěžovací vlak UIC – 71(LM71) a traťovou třídu C3/75. Nejmenší zatížitelnost vnitřního podélníku na kombinaci vlaku UIC – 71 s bočním rázem je ZUIC = 0,99. Zatížitelnost ostatních prvků konstrukce je větší než 1,0.

Bude provedena výměna všech mostnic a pozednic. Válcové ložisko na straně nádraží v Rudě má zkřížené válce.

Most ev. km 59,074

Jedná se o nosnou konstrukci se zabetonovanými nosníky z roku 1936. Hodnocení správce 2/2. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/75. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Most je v širé trati, rychlost na mostě v novém stavu je 75km/h, vzdálenost zábradlí v novém stavu je v celé délce $> 2.5\text{m}$, příslušné rozšíření v oblouku na vnitřní straně je $2p = 2 \cdot 100 = 200\text{mm}$ min vzdálenost k zábradlí musí být u stávajícího mostu $2200 + 200 = 2400\text{mm}$ $< 2500\text{mm}$. Šterkové lože bude v novém stavu tl. pouze 270mm. Z toho důvodu je nutné provést příslušné úpravy při upevnění koleje dle předpisu S3 díl X.

SO 27-19-01 žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,150

Most tvoří kamenná dvojklenba světlé šířky $2 \times 2\text{m}$ a světlé výšky cca 1,6 m. Most je nefunkční, v pravé části ve směru staničení je zasypán. Objekt bude zrušen.

SO 27-19-05 žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,784

Jedná se o betonovou nosnou konstrukci se zabetonovanými nosníky I500 z roku 1937. Hodnocení správce 2/2. Most převádí 3 koleje ve stanici Ruda nad Moravou.

Objekt vyhovuje pro přechodnost traťové třídy C3/95. Na mostě bude uplatněn na obou stranách VMP 3.0. Vpravo se požadované volné šířky docílí vykonzolováním zábradlí a lávkou z pororostů, pod lávkou budou na konzolách uloženy kabelové trasy. Příčná drenáž se vyvede před křídla mostu na pravou stranu. Kolem mostu na pravé straně se upraví stávající odláždění v pásu 1.0m. Na rozhraní stavebních postupů je navrženo záporové pažení. Rozsah sanací betonového pohledu je 100%. Spárování spodní stavby je navrženo 0,7m nade dno toku a z boční strany opěr, zejména v místech dilatací mezi křídly a opěrami.

Most ev. km 60,805

Jedná se o železobetonovou konstrukci z roku 1974 (uzavřený ŽB rám). Hodnocení správce 2/1. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/95. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. V novém stavu lze na mostu převést VMP2.5 včetně příslušných rezerv, což odpovídá širé trati a rychlostí 95km/h v novém stavu. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

Most ev. km 63,977

Jedná se o kamennou dvou klenbu z roku 1873. Hodnocení správce 2/2. Objekt vyhoví přechodnosti traťové třídy C3/90. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO. Pro objekt se neprováděl stavebně technický průzkum. Klenba nevykazuje poruchy nosné konstrukce vlivem zatížení nebo z důvodu sedání. V roce 2012 byla na objektu provedena celková oprava (přespárování a injektáž zdiva) Přepočet proveden v kategorii A dle SR5. Prostorová průchodnost v novém stavu umožní převést přes most VMP2.5 v celé délce mostu. Minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí je na vnitřní straně oblouku 2.95m, na vnější straně 3.4m. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

Most ev. km 64,080

Most má prvkovou konstrukci s dolní mostovkou. Svařované plnostěnné hlavní nosníky jsou uloženy šikmo na opěry na rozpětí $L = 28,504\text{m}$. Vzdálenost hlavních nosníků je 5450 mm. Konstrukce mostu je svařovaná, spoje podélníků a příčnicku jsou nýtované. Přepočet mostu byl proveden na zat. Vlak UIC -71 a traťovou třídu C3/75.

Nejmenší zatížitelnost má podélník pro kombinaci vlaku s bočním rázem ZUIC = 1,08. Ostatní části mostu mají zatížitelnost větší.

Na mostě nebudou prováděny žádné úpravy.

Most ev. km 66,229

Most tvoří dvojčité nosníky I 450 na rozpětí $L = 4,41$ m. Kolej je uložena na podélná dřeva mezi nosníky.

Přepočet mostu byl proveden na zatěžovací vlak UIC – 71(LM71) a traťovou třídu C3/85. Hlavní nosník má zatížitelnost ZUIC = 1,23.

Na mostě nebudou prováděny žádné úpravy.

Most ev. km 69,538

Most tvoří dvojčité nosníky I 500 na rozpětí $L = 6,48$ m. Kolej je uložena na podélná dřeva mezi nosníky.

Přepočet mostu byl proveden na zatěžovací vlak UIC – 71(LM71) a traťovou třídu C3/90. Hlavní nosník má zatížitelnost ZUIC = 1,19.

Na mostě nebudou prováděny žádné úpravy.

Most ev. km 69,644

Plnostěnné nýtované hlavní nosníky jsou uloženy na rozpětí $L = 22,93$ m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 1900 mm. Horní pasy hlavních nosníků jsou zavětrovány úhelníky. Mostnice jsou uloženy plošně přímo na hlavní nosníky.

Statický přepočet konstrukce byl proveden v roce 1997 na zat. Vlak UIC – 71. Zatížitelnost všech částí konstrukce je větší než 1,0.

Na mostě nebudou prováděny žádné úpravy.

b) Propustky**Propustek ev. km 0,336**

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby, hodnocení správce 1. Objekt vyhoví a přechodnost traťové třídy C3/80. Stavební úpravy se na objektu nepředpokládají.

SO 24-16-01.3 - Propustek ev. km 49,492 (zrušení)

Jedná se o přesýpaný objekt s délkou přemostění 0.60m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek s podpůrnými kolejnicemi. Opěry jsou kamenné. Vtok je silně zanesen, výtok je zcela zasypán a nebyl nalezen. Propustek je nefunkční.

Vzhledem k nefunkčnosti propustku bude provedeno zrušení bez náhrady. Z mostního otvoru budou odtěženy naplaveniny. Shora budou navrtány otvory s výpažnicemi a prostor propustku bude vyplněn betonem. Na vtoku a na výtoku bude provedeno zaslepení (přepážka).

SO 24-16-01.4 Propustek ev. km 49,552

Jedná se o přesýpaný objekt s délkou přemostění 0.85m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek s podpůrnými kolejnicemi. Opěry jsou kamenné. Na vtoku je vyboulená opěra.

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 0,85m / 0,64m (minimální hodnoty – 0,54m² průtočné plochy). Objekt nepřevádí trvalou vodoteč, pouze inundace.

Vzhledem k vyboulení opěry bude provedena přestavba na trubní propustek. Nový propustek bude patková betonová trouba DN1000 umístěna ve stejném místě jako stávající propustek. Z důvodů odtokových poměrů bude nová trouba oproti stávajícímu stavu výškově přizvednuta. Ukončení trouby bude na vtoku i výtoku šikmým čelem. Z důvodů zachování stavby za drážním pozemku nebude za betonovými prahy prováděna kamenná dlažba.

SO 24-16-01.5 Propustek ev.km 50,589

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,9m a světlou výškou otvoru 0,85m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-200mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny částečné kamenné čela, na níž leží betonové římsy. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Svahové křídla jsou šikmé ve spádu svahu. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1000. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev.km 50,774

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1956, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.91m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek. Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

SO 24-16-01.6 Propustek ev.km 50,984

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,6m a světlou výškou otvoru 0,9m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-200mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny částečná čela z kamenných bloků. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Svahové křídla jsou šikmé ve spádu svahu. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1000. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev.km 52,735

Propustek s nosnou konstrukcí z korugovaného plechu z roku 2012. Hodnocení správce 1. Zatížitelnost dle archivní dokumentace Zuic >1.0. Objekt zůstává bez úpravy. Do stavby nebyl zařazen jako samostatný SO.

Propustek ev.km 53,106

Trubní propustek DN1000, betonové 8hrané trouby z roku 1974, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.54m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek. Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

Propustek ev.km 53.326

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1971, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.77m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka

trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek. Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

Propustek ev.km 53,504

Propustek s nosnou konstrukcí z betonových patkových trub z roku 2009. Hodnocení správce 1. Zatížitelnost dle archivní dokumentace Zuic >1.0. Objekt zůstává bez úpravy. Do stavby nebyl zařazen jako samostatný SO.

Propustek ev.km 54,032

Propustek s nosnou konstrukcí z betonových patkových trub z roku 2009. Hodnocení správce 1. Zatížitelnost dle archivní dokumentace Zuic >1.0. Objekt zůstává bez úpravy. Do stavby nebyl zařazen jako samostatný SO.

SO 24-16-01.7 Propustek ev.km 54,238

Jedná se o objekt s délkou přemostění 2.0m. Rok výstavby 1908. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed mostu. Kolejnice v pásech pod pojížděnými koleji jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem. Volná šířka na mostě je 4.6m. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené zejména na styku s protékající vodou. Svahové křídla jsou kolmé. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 navrhujeme novou nosnou konstrukci tj. železobetonovou desku tl. 300mm ve vrcholu vyspádovanou za opěry. Deska je uložena přes ozub na nový úložný práh, který je vlepenými trny spojen se stávající spodní stavbou. Zdivo spodní části se v rozsahu cca 50% přespáruje, křídla na výtoku se nadbetonují, svahy za římsami se doplní dlažbou. Za opěrami se položí příčná drenáž vyvedená na terén vlevo. Přechod do širé trati se provede pod ochranou přechodových zídek. Délka zábradlí se přizpůsobí požadavku na min. šířku stezky 400mm. Spodní stavba se v délce opěr rozepře betonovou deskou tl. 250mm, která se vyztuží dvojicí kari sítí, nad deskou se provede dlažba z lomového kamene, ostatní plocha dna se doplní kamenným záhozem.

SO 24-16-01.8 Propustek ev.km 54,519

Jedná se o objekt s délkou přemostění 1.87m. Rok výstavby 1905. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed propustku. Kolejnice v pásech pod pojížděnými kolejemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem a bez zábradlí. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené, na styku s vodotečí jsou opěry podemleté. Křídla jsou rovnoběžná.

Volná šířka na propustku je neomezená (prop. je bez zábradlí).

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 1,87m / 0,97m (minimální hodnoty na vtoku). Objekt převádí trvalou vodoteč – bezejmenný LP přítok Moravy.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 bude provedena přestavba objektu na uzavřený ŽB monolitický rám o světlosti 1,9m. Nový podhled NK bude výškově umístěn ve stejné výšce jako původní NK. Šířka kolejového lože bude na propustku 5,0m. Ukončení bude svistou průčelní zídou monoliticky spojenou s rámem. Uložení rámu bude na podkladní ŽB desce. Přechod kolejového lože do širé trati bude proveden až za průčelními zídkami. Objekt bude bez zábradlí, ochrana izolace na horní příčli bude tvrdá, na stojce bude měkká, mezi spodní příčlí a podkladní deskou bude proveden pouze asf.nátěr.

Koryto v mostním otvoru bude opevněno kamennou dlažbou do šterkového lože s migrační lavicí a kynetou ve dně. Opevnění bude pouze na drážním pozemku.

Světlé rozměry b/h nového stavu jsou 1,90m / 0,97m (minimální hodnoty na vtoku). Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je umístěna na stávající výšce NK.

SO 24-16-01.9 Propustek ev.km 54,649

Jedná se o objekt s přemostěním z osmihranných trub světlého průměru 600. Rok výstavby 1960. Hodnocení správce 1. Nosná konstrukce je z železobetonových osmihranných trub. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny svislé betonové čela, na níž leží betonové římsy. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 800. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen svislým železobetonovým čelem, ukončeným železobetonovými římsami. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Svahové kužele u čel a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

SO 24-16-01.10 Propustek ev.km 55,863

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,9m a světlou výškou otvoru 1,2m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-200mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku je vytvořeno částečné čelo z kamenného bloku se šikmými svahovými křídly ve spádu svahu. Na výtoku se nachází nově opravené železobetonové čelo s novou přebetonovanou železobetonovou deskou délky cca 1,8m. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Propustek vyhoví na traťovou přechodnost C3/100, ale z důvodu špatného fyzického stavu a nově navrženém uzavřeném kolejovém loži navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1200. Propustek bude na vtoku ukončen svislým železobetonovým čelem, ukončeným železobetonovou římsou. Stávající železobetonové čelo na výtoku se nachází mimo drážní pozemek a v rámci úprav nebude do něho zasahováno, před tímto čelem bude vytvořena nová průtočná železobetonová šachta. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Svahový kužel u čela na vtoku a vtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev.km 56,345

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1967, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.63m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

Propustek ev.km 56,489

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1967, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.89m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

Propustek ev.km 56,679

Trubní propustek DN1000, betonové 8hrané trouby z roku 1967, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.97m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

SO 26-16-01.2 Propustek ev.km 56,992

Jedná se o objekt s délkou přemostění 1.80m. Rok výstavby 1906. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed propustku. Kolejnice v pásech pod pojížděnými kolejemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem a bez zábradlí. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené, na styku s vodotečí jsou opěry podemleté. Křídla jsou rovnoběžná.

Volná šířka na propustku je neomezená (prop. je bez zábradlí).

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 1,80m / 1,1m (minimální hodnoty na vtoku). Objekt převádí trvalou vodoteč – bezejmenný LP přítok Moravy.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/85 bude provedena přestavba objektu na uzavřený ŽB monolitický rám o světlosti 1,9m. Nový podhled NK bude výškově umístěn ve stejné výšce jako původní NK. Šířka kolejového lože bude na propustku 5,0m. Ukončení bude svislou průčelní zídou monoliticky spojenou s rámem. Uložení rámu bude na podkladní ŽB desce. Přejechod kolejového lože do širé trati bude proveden až za průčelními zídkami. Objekt bude bez zábradlí, ochrana izolace na horní příčli bude tvrdá, na stojce bude měkká, mezi spodní příčlí a podkladní deskou bude proveden pouze asf.nátěr. Koryto v mostním otvoru bude opevněno kamennou dlažbou do štěrkového lože s migrační lavicí a kynetou ve dně. Opevnění bude pouze na drážním pozemku.

Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je umístěna na stávající výšce NK.

Propustek ev.km 57,627

Propustek s nosnou konstrukcí z betonových trub z roku 2001, trouby jdou zatažené do původní klenby. Hodnocení správce 1. Archivní dokumentace je k dispozici. Přechodnost pro traťovou třídu C3/95 vyhoví. Objekt zůstává bez úpravy. Do stavby nebyl zařazen jako samostatný SO.

SO 27-19-02 žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,470

V pravé části propustku (pod kolejištěm) se nachází kamenná klenba světlé šířky 2 m a proměnné výšky. Klenba je značně poškozená a staticky nevyhoví. V levé části propustku jsou uloženy osmihranné betonové trouby světlosti DN 1000 mm.

Na výtoku je propustek ukončen čelní kamennou zídkou a šikmými kamennými křídly.

V souladu s přípravnou dokumentací bude propustek přestavěn na trubní DN 1000. V části pod kolejištěm budou použity patkové trouby DN 1000. V ostatních částech žebet. trouby DN 1000.

Jednotlivé části propustku budou odděleny žebet. šachtami. Na výtoku se použije trouba s šikmým čelem a odlážděním. Propustek bude proveden ve dvou stavebních postupech.

SO 27-19-03 žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,609

Jedná se o objekt s délkou přemostění 1,7m. Rok výstavby 1908 Hodnocení správce 2. Propustek převádí staniční koleje přes vodní tok. Nosná konstrukce se skládá ze tří částí. První –prostřední (pod kolejí č.1) je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed mostu. Kolejnice v pásech pod pojížděnými kolejemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Zbylé části jsou provedeny jako přístavba a jedná se o desku se zabetonovanými kolejnicemi. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem. Volná šířka na propustku je 20,08. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Křídla jsou rovnoběžná

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 1,80m / 1,1m (minimální hodnoty na vtoku). Objekt převádí trvalou vodoteč – Hostický potok.

Bude provedena nová Žb monolitická deska uložena na ozub na nový ÚP. Nová ŽB deska bude tl. 320mm ve vrcholu s vyspádováním za opěry a bude uložena ve stejné výšce jako dosavadní konstrukce. Deska bude uložena přes ozub na nový úložný práh, který bude vlepenými trny spojen se stávající spodní stavbou. Deska a ÚP budou rozdílatovány na 3 díly. Šířka nového úložného prahu bude sjednocena na tl. 1,5m. Z důvodů navýšení nivelety bude za stávajícími křídly provedena ŽB monolitická úhlová zídka do vzdálenosti 1,7m od konce stáv. křídla (již ve stávajícím stavu dochází k vysypávání štěrku).

SO 27-19-04 žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,725

Trubní propustek DN600, betonové 8hrané trouby z roku 1938, hodnocení správce 2. Výška přesypávky je 1.454m. Vtok propustku je zasypán. Objekt byl vyhodnocen jako nefunkční.

Bylo rozhodnuto o zrušení objektu bez náhrady. Zrušení je navrženo zhotovením výkopu v kolejišti a vyplnění tohoto objektu hubeným betonem.

Propustek ev.km 60,191

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1956, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.87m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek. Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

Propustek ev.km 60,356

Trubní propustek 2*DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1998, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.65m. Objekt má nízkou přesypávku. Přechodnost traťové třídy C3/95 nevyhoví. Údaje o uložení trub z období výstavby prakticky chybí, v archivní dokumentaci je uveden pouze typ trub. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek viz obecná část.

Propustek ev.km 60,834

Trubní propustek DN600, betonové 8hrané trouby z roku 1956, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.82m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek. Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

SO 28-16-01.2 Propustek ev.km 61,026

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,9m a světlou výškou otvoru 0,9m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-

250mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny částečná čela z kamenných bloků. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Svahové křídla jsou šikmé ve směru svahu. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1200. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

28-16-01.3 Propustek ev.km 61,945

Jedná se o objekt s délkou přemostění 1.83m. Rok výstavby 1909. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed propustku. Kolejnice v pásech pod poježděnými kolejnicemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem a bez zábradlí. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené, na styku s vodotečí jsou opěry podemleté. Křídla jsou rovnoběžná.

Volná šířka na propustku je neomezená (prop. je bez zábradlí).

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 1,82m / 1,16m (minimální hodnoty na vtoku). Objekt převádí trvalou vodoteč – bezejmenný PP přítok Moravy.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/100 bude provedena přestavba objektu na uzavřený ŽB monolitický rám o světlosti 1,9m. Nový podhled NK bude výškově umístěn ve stejné výšce jako původní NK. Šířka kolejového lože bude na propustku 5,0m. Ukončení bude svislou průčelní zídou monoliticky spojenou s rámem. Uložení rámu bude na podkladní ŽB desce. Přechod kolejového lože do širé trati bude proveden až za průčelními zídami. Objekt bude bez zábradlí, ochrana izolace na horní příčli bude tvrdá, na stojce bude měkká, mezi spodní příčlí a podkladní deskou bude proveden pouze asf.nátěr. Koryto v mostním otvoru bude opevněno kamennou dlažbou do betonového lože s migrační lavicí a kynetou ve dně. Nejedná se o trvalou vodoteč, ale o inundaci. Opevnění bude pouze na drážním pozemku.

Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je umístěna na stávající výšce NK.

SO 28-19-01 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, propustek v km 62,218

Propustek převádí pod tratí trvalou vodoteč Komňátecký potok. Objekt má dva otvory, trouby DN1500, nachází se v zastávce Komnatky, nad objektem prochází nástupiště.. Trouby nevyhoví z hlediska požadavků a přechodnost traťové třídy C3/100. Zatížitelnost trub je $Zuic=0.54$, na základě toho je navržena přestavba na rám.

Je navržena kompletní přestavba na sdružený dvouotvorový rám světlé šířky 2*2.0m. Pro objekt byl zpracován hydrotechnický výpočet a toto řešení bylo projednáno se správcí toku. Nad objektem neprobíhá v novém stavu nástupiště, na obou římsách se uplatní VMP2.5 tzn širá trať. Zřizuje se nové zábradlí a odláždění v okolí objektu. Na pravé straně je stávající křídlo mostu nahrazeno novým.

Křídlo vpravo je navrženo jako úhlová zeď se smykovým ozubem. Dlažba dna koryta je ložená do hutněné stěrky, dlažby svahů jsou kladeny do betonu a na přechodu do koryta jsou opřeny do betonového prahu.. V jednom otvoru je zřízena migrační lavička.

Propustek ev.km 62,362

Trubní propustek DN600, betonové 8hrané trouby z roku 1977, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.9m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek viz obecná část.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

SO 28-16-01.4 Propustek ev.km 63,021

Jedná se o přesýpaný objekt s délkou přemostění 1,0m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek s podpůrnými kolejnicemi. Opěry jsou kamenné. Propustek je na vtoku i výtoku zanesen a nachází se v nejnižším místě inundace a není z něj zajištěn odtok.

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 0,90m / 0,52m (minimální hodnoty na vtoku – 0,47m² průtočné plochy). Objekt nepřevádí trvalou vodoteč, pouze inundace.

Vzhledem k velkému posunu os kolejí a nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/90 bude provedena přestavba na trubní propustek. Nový propustek bude patková betonová trouba DN800 umístěna ve stejném místě jako stávající propustek. Ukončení trouby bude na vtoku i výtoku svislými ŽB monolitickými průčelnými zídками. Objekt bude bez zábradlí.

Světlé rozměry nového stavu jsou DN0,8m (0,50m² průtočné plochy).

Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je na vtoku přizvednuta o 0,47m a to z důvodů zajištění odtoku z propustku.

Propustek ev.km 63,396

Objekt nenalezen. V případě nalezení bude zrušen v rámci žel. spodku. Objekt není v rámci stavby zařazen jako samostatný SO.

Propustek ev.km 63,580

Trubní propustek DN600, betonové 8hrané trouby z roku 1966, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.55m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek viz obecná část.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu železničního spodku.

SO 28-16-01.6 Propustek ev.km 63,636

Jedná se o objekt s přemostěním tvořeným dvojicí osmihranných trub světlého průměru 800. Rok výstavby 1997. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z železobetonových šestihranných trub. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny svislé kamenné čela, na níž leží betonové římsy se zábradlím. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/90 navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1200. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

SO 28-16-01.7 Propustek ev.km 63,852

Jedná se o objekt propustku s délkou přemostění 2.0m. Rok výstavby 1912. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed mostu. Kolejnice v pásech pod pojezďnými kolejemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem. Volná šířka na mostě je 5,15m. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené, betony zvětřelé. Svahové křídla jsou kolmé a šikmé. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč, původně pravděpodobně průjezd pro povozy, nyní funguje jako inundace.

Z důvodu směrového řešení koleje (posun do leva o 420mm) a zvýšení převýšení koleje na 140 mm dojde k jednostrannému rozšíření NK o 850mm. Zvýšení rychlosti ze 65km/h na 90km/h. Tl. kolejového lože je 350mm. Proto dojde k odstranění stávajícího propustku a vybudování nového, včetně křídel.

Nově bude proveden plošně založený uzavřený ŽB rám o světlosti 2,00/2,50m z betonu C30/37. Tl. příčle je 240mm střešovitě spádovaná 2,0%, stojiny tl. 300mm. Křídla jsou kolmá, vzájemně spojeny spodní příčlí a tak tvořící shora otevřený rám, se stojinami příčlí tl. 300mm. Délky křídel jsou 3,50 a 4,00m a jsou monoliticky spojeny s rámem ukončeny římsou. Pod mostem a mezi křídly bude provedena dlažba kamenem do betonu.

SO 29-19-01 žst. Bohdíkov, propustek v km 64,712

Jedná se o propustek, který převádí 3 staniční koleje přes odtok dešťových vod z příkopy od přilehlé polní komunikace. Objekt je tvořen ze zabetonovaných kolejnic kolmé světlosti 2.00m z roku 1913, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem 0,105m.

Je navržena kompletní přestavba na uzavřený rám světlosti 2.0m. Na obou římsách se uplatní VMP 3.0. Zřizuje se nové zábradlí a odláždění v okolí objektu. Koncepce technického řešení z přípravné dokumentace zůstává beze změny. Dlažba dna i svahů je kladena do betonu. Na vtoku i výtoku je dlažba dna ukončena betonovými prahy. V otvoru propustku jsou zřízeny migrační lavice.

SO 30-16-01.2 Propustek ev.km 65,064

Jedná se o přesýpaný objekt s délkou přemostění 0,9m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek s podpůrnými kolejnicemi. Opěry jsou kamenné. Propustek je na výtoku zanesen a je nefunkční. Světlé rozměry b/h stávajícího stavu na vtoku jsou 0,90m / 0,32m (0,3m² průtočné plochy). Objekt nepřevádí trvalou vodoteč, pouze inundace.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/80 bude provedena přestavba na trubní propustek. Nový propustek bude patková betonová trouba DN800 umístěna ve stejném místě jako stávající propustek. Ukončení trouby bude na vtoku i výtoku svislými ŽB monolitickými průčelnými zídkami. Objekt bude bez zábradlí.

Světlé rozměry nového stavu jsou DN0,8m (0,50m² průtočné plochy).

Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je na vtoku přivedena o 0,3m a to z důvodů zajištění odtoku z propustku. Předložené technické řešení bylo investorem odsouhlaseno a je považováno za projednané.

SO 30-16-01.3 Propustek ev.km 65,392

Jedná se o propustek s délkou přemostění 2.0m. Rok výstavby 1908. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z částečně obetonovaných kolejnic Xa. Kolejnice jsou obetonovány pouze v částech pod římsami a uprostřed mostu. Kolejnice v pásech pod pojezďnými kolejemi jsou kladeny na sraz dolních pásnic bez obetonávky, je velmi rozšířená laminární koroze. Povrchová voda jimi volně protéká. Římsy jsou přesýpané drážním štěrkem. Volná šířka na

mostě je neomezená (chybí zábradlí). Spodní stavba je z kamenného zdiva. Spárování je částečně poškozené, betony zvětřelé, povrchově drolivé. Svahové křídla jsou kolmé a šikmé. Objekt převádí trvalou vodoteč.

V tomto úseku dochází pouze ke směrové a výškové úpravě koleje podbitím, vzhledem k rozsahu nutných úprav byla investorem stanovena tl. kolejového lože nad propustkem 200mm. Zvýšení rychlosti ze 75km/h na 90km/h. Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/90 je navržena nová nosná konstrukce tj. železobetonová deska tl. 240mm střešovitě vyspárovanou 2,0% za opěry. Deska je uložena přes ozub na nový úložný práh tl. 500mm, který je vlepenými trny spojen se stávající spodní stavbou.

SO 30-16-01.4 Propustek ev.km 65,632

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,6m a světlou výškou otvoru 0,8m. Rok výstavby 1873. Stávající propustek nebyl nalezen. Nosná konstrukce je pravděpodobně z kamenných desek předpokládané tl.70-200mm. Na výtoku se nachází pravděpodobně částečné čelo z kamenného bloku se šikmými svahovými křídly ve spádu svahu (nalezena horní hrana čela). Na vtoku se nachází pravděpodobně vtoková šachta (na vtoku nalezena pouze nika v přilehlé kamenné opěrné zdi). Spodní stavba je pravděpodobně z kamenného zdiva. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Přechodnost nepočítána – propustek nenalezen, z důvodu špatného fyzického stavu a obnovení funkčnosti odvodnění u přilehlé kamenné zdi navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 800. Propustek bude na výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Na vtoku bude osazena železobetonová vtoková jímka na níž bude osazena kompozitní mříž. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čelo propustku na výtoku a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu. Vtok u šachty bude taktéž opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev.km 66,044

Jedná se o přesýpaný objekt s délkou přemostění 0,9m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek s podpůrnými kolejnicemi. Opěry jsou kamenné.

Světlé rozměry b/h stávajícího stavu jsou 0,90m / 0,51m (0,46m² průtočné plochy). Objekt nepřevádí trvalou vodoteč, pouze inundace.

Vzhledem k nevyhovující přechodnosti pro traťovou třídu C3/80 bude provedena přestavba na trubní propustek. Nový propustek bude patková betonová trouba DN800 umístěna ve stejném místě jako stávající propustek. Ukončení trouby bude na vtoku i výtoku svislými ŽB monolitickými průčelními zídками. Objekt bude bez zábradlí.

Světlé rozměry nového stavu jsou DN 0,8m.

Průtočný profil není zmenšován, výška nového podhledu NK je na vtoku přizvednuta o 0,10m a to z důvodů zajištění odtoku z propustku.

Propustek ev.km 66,278

Objekt nenalezen. V případě nalezení bude zrušen v rámci žel. spodku. Objekt není v rámci stavby zařazen jako samostatný SO.

Propustek ev.km 66,454

Objekt nenalezen. V případě nalezení bude zrušen v rámci žel. spodku. Objekt není v rámci stavby zařazen jako samostatný SO

nad terénem není třeba zábradlí. Zřizuje se odláždění dna toku a okolních svahů objektu. Dlažba dna je kladena do šterkového lože, svahy do betonu. Na vtoku i výtoku je dlažba dna ukončena betonovými prahy. Odláždění svahu je také opřeno o betonové prahy, které jsou položeny rovnoběžně s tokem. V otvoru propustku jsou zřízeny migrační lavice.

SO 30-16-01.7 Propustek ev.km 67,814

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,9m a světlou výškou otvoru 0,7m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-300mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na vtoku a výtoku jsou vytvořeny částečná čela z kamenných bloků. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Propustek vyhoví na traťovou přechodnost C3/90, ale z důvodu špatného fyzického stavu navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1200. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev . km 68,321

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1976, hodnocení správce 1. Výška přesypávky pod pražcem 1.69m. Objekt vyhoví na přechodnost traťové třídy C3/90. Do stavby nebude zařazen jako samostatný SO.

Do stavby nebyl zařazen jako samostatný SO. Na objektu nebudou prováděny žádné stavební úpravy.

Propustek ev.km 68,409

Trubní propustek DN600, betonové 8hrané trouby z roku 1962, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod pražcem v novém stavu 0.9m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu úpravy opěrných zdí..

SO 30-16-01.8 Propustek ev.km 68,743

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,95m a světlou výškou otvoru 0,8m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-300mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na výtoku je vytvořeno částečné čelo z kamenného bloku se šikmými svahovými křídly ve spádu svahu. Na vtoku je osazena vtoková šachta s mříží (vtok částečně nenalezen). Spodní stavba je z kamenného zdiva. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Propustek vyhoví na traťovou přechodnost C3/85, ale z důvodu špatného fyzického stavu navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1000. Propustek bude na výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Na vtoku bude osazena železobetonová vtoková jímka na níž bude osazena kompozitní mříž. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čelo propustku na výtoku a výtok budou opevněny kamennou dlažbou do betonu. Vtok u šachty bude taktéž opevněn kamennou dlažbou do betonu.

SO 30-16-01.9 Propustek ev.km 69,059

Jedná se o objekt s délkou přemostění 0,95m a světlou výškou otvoru 0,8m. Rok výstavby 1873. Hodnocení správce 2. Nosná konstrukce je z kamenných desek předpokládané tl.70-300mm. Povrchová voda jimi volně protéká. Na výtoku je vytvořeno částečné čelo z kamenného bloku se šikmými svahovými křídly ve spádu svahu. Na vtoku se nachází pravděpodobně částečné čelo z kamenného bloku se šikmými svahovými křídly ve spádu svahu (vtok nenalezen). Spodní stavba je z kamenného zdiva. Objekt nepřevádí trvalou vodoteč – pouze inundaci.

Propustek vyhoví na traťovou přechodnost C3/90, ale z důvodu špatného fyzického stavu navrhujeme nové přemostění na stejném místě. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové patkové trouby světlého průměru 1000. Propustek bude na vtoku a výtoku ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Trouby budou uloženy na základové desce se zesílenými a rozšířeným základem na koncích. Čela propustku a vtok a výtok bude opevněn kamennou dlažbou do betonu.

Propustek ev.km 69,326

Trubní propustek DN800, betonové 8hrané trouby z roku 1959, hodnocení správce 2. Výška přesypávky pod prahem v novém stavu 0.83m. Objekt má nízkou přesypávku, Údaje o nosnosti trub z období výstavby prakticky chybí. Z těchto důvodů je navržena obetonávka trub, která sama o sobě funguje jako nosný prvek.

Do stavby nebyl objekt zařazen jako samostatný SO, výkres obetonávky je součástí příslušného objektu úpravy opěrných zdí

c) Zdi

SO 30-16-01.1 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční spodek - lokální opravy zídek z kamenných rovinanin

Zárubní zeď ve staničení 65,278-65,386km

Jedná se o tížní zárubní zdi z kamenné rovinaniny kladené nasucho bez vyplnění spár. Výška zdi je cca průměrně 1,5m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 60-70°. Po velké části délky jsou uvolněné asi horní tři řady kamenů a lokálně došlo po délce asi ve třech místech k vyboulení kamenů po celé výšce zdi.

Bude provedeno pročištění příkopu před zárubní zdí s reprofilací příkopu (předpoklad 50% kamenů stávajících a 50% kamenů nových). Dále bude provedeno pročištění svahu nad zárubní zdí a doplnění vypadlých kamenů zárubní zdi.

Zárubní zeď ve staničení 65,613-65,833km

Jedná se o tížní zárubní zdi z kamenné rovinaniny kladené nasucho bez vyplnění spár. Výška zdi je cca průměrně 1,5m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 65-75°. Po velké části délky jsou uvolněné asi horní tři řady kamenů a lokálně došlo po délce asi v jednom místě k vyboulení kamenů po celé výšce zdi.

Bude provedeno pročištění příkopu před zárubní zdí s reprofilací příkopu (předpoklad 50% kamenů stávajících a 50% kamenů nových). Dále bude provedeno pročištění svahu nad zárubní zdí a doplnění vypadlých kamenů zárubní zdi.

Zárubní zeď ve staničení 66,661-66,706km

Jedná se o tížní zárubní zdi z kamenné rovinaniny kladené do neznámé malty. Výška zdi stoupá téměř od 0,5m až po asi 3,0m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 75-85°.

Zeď nebude opravována.

Zárubní zeď ve staničení 67,481-67,755km

Jedná se tížní zárubní zdi z kamenné rovnániny kladené nasucho bez vyplnění spár. Výška zdi je cca průměrně 1,0m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 75-85°. Po velké části délky jsou uvolněné asi horní tři řady kamenů a lokálně došlo po délce asi ve dvanácti místech k vyboulení kamenů po celé výšce zdi.

Bude provedeno pročištění příkopu před zárubní zdí s reprofilací příkopu (předpoklad 50% kamenů stávajících a 50% kamenů nových). Dále bude provedeno pročištění svahu nad zárubní zdí a doplnění vypadlých kamenů zárubní zdi.

Zárubní zeď ve staničení 68,450-68,726km

Jedná se tížní zárubní zdi z kamenné rovnániny kladené nasucho bez vyplnění spár. Výška zdi je cca průměrně 1,0m nad terénem. Sklon líce zárubní zdi je mezi 80-90°. Po velké části délky jsou uvolněné asi horní tři řady kamenů a lokálně došlo po délce asi v devatenácti místech k vyboulení kamenů po celé výšce zdi.

Bude provedeno pročištění příkopu před zárubní zdí s reprofilací příkopu (předpoklad 50% kamenů stávajících a 50% kamenů nových). Dále bude provedeno pročištění svahu nad zárubní zdí a doplnění vypadlých kamenů zárubní zdi.

E.1.6 Potrubní vedení

Tato část dokumentace řeší technické zajištění křížení stávajícího středotlakého plynovodu v km 55,153 a v km 62,378, které budou dotčeny stavebními pracemi na stavbě „Revitalizace trati Bludov – Jeseník. V rámci stavby proběhne mj. sanace železničního spodku, kterými prochází STL plynové rozvody.

SO 24-22-01 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, přeložka plynovodu v km 55,153

SO 28-22-01 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, přeložka plynovodu STL v km 62,378

Vzhledem ke skutečnosti, že distribuční síť je majetkem společnosti RWE, bude jejím vlastnictvím i upravená a částečně přeložená trasa dotčeného plynovodu. Přípojek se projektovaná přeložka netýká. Před vydáním stavebního povolení bude o provedení přeložky uzavřena smlouva mezi investorem a RWE

V km 55,153 (pod železničním přejezdem v Bohutíně) je uložen STL plynovod DN 50 PE 100, v km 62,378 (v blízkosti zastávky Komňátka) je uložen STL plynovod DN 63 PE 100.

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

a) Releové domky

SO 23-15-01 odb.Sudkov - odb.Chromeč, nový RD v km 0,331

SO 24-15-03 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 53,367

SO 24-15-07 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,144

SO 24-15-08.1 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,810

SO 28-15-03 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, nový RD v km 61,054

SO 28-15-04 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, nový RD v km 63,008

SO 30-15-03 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, nový RD v km 68,238

U všech SO se jedná o nové reléové domky.

b) Přístřešky pro cestující

SO 24-15-01 zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přístřešku pro cestující

Samostatně stojící nepodsklepená jednopodlažní budova s půdorysem protáhlého obdélníka zastřešená sedlovou střechou. Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu, případně na kamenné rovinanině. Nosné obvodové stěny tvoří hrázdné dřevěné konstrukce v kombinaci s omítaným cihelným zdivem, štíty jsou dřevěné s přelištováním svislých spár. Krov je dřevěný s viditelnými přesahy krokví, střešní krytinu tvoří reliéfní poplastovaný plech ve tvaru skládané krytiny (nově opraveno vč. navazujícího oplechování, okapů a svodů). Výplně otvorů jsou původní dřevěné repasované (nový nátěr, nové kování). Vnější a vnitřní omítky jsou v dobrém stavu, bez viditelného mechanického poškození či pronikající zemní vlhkosti. Interiér místnosti sloužící jako čekárna pro cestující je zrekonstruován a opraven (nová keramická dlažba, nový mobiliář...) a je v dobrém stavu.

Zhodnocení stávajícího stavu, závady a nedostatky:

Stavebně technický stav budovy je vyhovující. Přístup do čekárny cestujících není řešen bezbariérově. Venkovní mobiliář je morálně zastaralý, ale plně funkční. Venkovní omítka je lokálně poškozená posprejováním.

SO 24-15-05 zastávka Bohutín, nový přístřešek pro cestující

SO 26-15-02 zastávka Bartoňov, nový přístřešek pro cestující

SO 28-15-02 zastávka Komňátka, nový přístřešek pro cestující

SO 30-15-02 zastávka Hanušovice-Holba, nový přístřešek pro cestující

Na základě potřeby zřízení nových krytých přístřešků pro cestující namísto stávajících objektů, které jsou v kolizi s navrženým řešením a jsou ve značně nevyhovujícím stavu dojde k výstavbě nových prefabrikovaných typových přístřešků ve vhodné poloze vůči nově navrženému nástupišti a k přístupové cestě. Přístřešky pro cestující jsou dimenzovány na požadovaný počet cestujících.

c) Stavební úpravy V.B

SO 27-15-03 žst. Ruda nad Moravou, stavební úpravy V.B.

Stávající výpravní budova v km 59,370 je samostatně stojící srostlice s nepravidelným půdorysem. Vlastní V. B. je třípodlažní s půdním prostorem a sedlovou střechou. Navazující přístavba s WC směrem JZ je dvoupodlažní s plochou střechou. SV směrem navazuje jednopodlažní část se schodištěm do prostoru přednádraží, která je kryta sedlovou střechou. Na tuto část plynule navazuje kryté nástupiště před výpravní budovou s pultovou střechou.

Prostory pro cestující tvoří čekárna a WC, které je dělené dle pohlaví a je umístěné v dvoupodlažní přístavbě. Interiér čekárny je morálně zastaralý. Vybavení WC je morálně a technicky zastaralé, dispoziční řešení zcela neodpovídá dnešním požadavkům.

SO 29-15-03 žst. Bohdíkov, stavební úpravy V.B.

Stávající výpravní budova v km 64,415 je samostatně stojící srostlice bočních dvoupodlažních částí s plochou střechou a centrální třípodlažní výpravní budovy s půdním prostorem a sedlovou střechou.

Prostory pro cestující tvoří čekárna a WC, které je dělené dle pohlaví a je umístěné v dvoupodlažní přístavbě. Interiér čekárny je morálně zastaralý. Vybavení WC je morálně a technicky zastaralé, dispoziční řešení zcela neodpovídá dnešním požadavkům.

d) Demolice

SO 24-15-04 zastávka Bohutín, demolice

Samostatně stojící nepodsklepená jednopodlažní budova s nepravidelným půdorysem - srostlice různých hmot zastřešených sedlovými střechami. Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu. Obvodové a vnitřní nosné stěny tvoří cihelné zdivo. Krov je dřevěný, střešní krytinu tvoří eternitové šablony. Výplně otvorů jsou původní dřevěné. Vnější omítky jsou značně poškozené pronikající zemní vlhkostí, případně chybějí úplně. Objekt je z větší části nevyužívaný, vnitřní prostory jsou pro cestující je nepřístupné. Jako přístřešek pro cestující slouží část přesahu střechy orientované ke kolejišti.

Stavebně technický stav budovy je velmi špatný – dle Zadávací dokumentace je objekt určen k demolici.

Stávající objekt pochází z roku 1872 a je na konci své životnosti, je trvale neobsazený. Demolice byla požadována investorem (v zadávací a přípravné dokumentaci) a odsouhlasena na poradě pozemních objektů konané 16.9.2013. Objekt je v kolizi s novým uspořádáním – přístřeškem pro cestující.

SO 24-15-08.2 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, demolice RD v km 55,910

Samostatně stojící nepodsklepená jednopodlažní budova s půdorysem pravidelného obdélníku o rozměrech 4,3 x 6,2m. Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu. Obvodové nosné stěny tvoří cihelné zdivo tl. 450mm. Krov valbové střechy je dřevěný, střešní krytinu tvoří hliníkový trapézový plech. Výplně otvorů jsou původní dřevěné zasklené jednoduchým sklem. Vnější břizolitové omítky jsou značně poškozené pronikající zemní vlhkostí. Objekt je nevyužívaný, vnitřní prostory nebyly přístupné.

Stavebně technický stav budovy je špatný – objekt je určen k demolici.

Objekt je v kolizi s nově navrženým prostorovým uspořádáním kolejiště (není dodržen odstup od osy koleje a rozměr schůdného manipulačního prostoru).

SO 26-15-01 zastávka Bartoňov, demolice

Samostatně stojící podsklepená dvoupodlažní budova s pravidelným čtvercovým půdorysem zastřešená sedlovou střechou s mírným spádem v kombinaci s pultovou střechou (zastřešení schodiště a navazující terasy). Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové stěny 1.PP tvoří omítané cihelné zdivo, opěrné zídky jsou kamenné, vnější schodiště jsou betonové. Konstrukce v 1.NP jsou dřevěné. Krov je rovněž dřevěný, střešní krytinu tvoří eternitové vlnovky. Výplně otvorů jsou původní dřevěné. Vnější omítky jsou poškozené, dřevěné konstrukce odpovídají svému stáří a nepravidelné údržbě (lokálně mírně poškozené).

Stavebně technický stav budovy je velmi špatný – dle ZD je objekt určen k demolici.

Stávající objekt je rozpadající se dřevostavba z roku 1969. Demolice byla požadována investorem (v zadávací a přípravné dokumentaci) a odsouhlasena na poradě pozemních objektů konané 16.9.2013. Objekt je v kolizi s novým uspořádáním – přístřeškem pro cestující.

SO 27-15-01 žst. Ruda nad Moravou, demolice

Samostatně stojící zděný jednopodlažní skladový objekt se sedlovou střechou a navazující nákladová rampa jsou částečně v kolizi se schůdným a manipulačním prostorem přilehlé krajní koleje nového kolejového řešení.

Objekt je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu, rampa je nevyužívaná. Majitelem objektu je ČD, a.s.

Celá rampa s betonovým povrchem vedle skladu bude demolována. Stávající přesah střešního pláště skladu na rampě směrem ke kolejišti bude ponechán.

Odstraněny budou původní dřevěné konzoly (4 ks) na podélné stěně skladu.

Dále budou odstraněny všechny silniční betonové panely z povrchu zemní rampy. Část zemní rampy zasahující do schůdného a manipulačního prostoru nové krajní koleje bude odtěžena a přilehlá plocha bude vyspádována.

SO 28-15-01 zastávka Komňátka, demolice

Samostatně stojící nepodsklepená jednopodlažní budova s pravidelným obdélníkovým půdorysem zastřešená sedlovou střechou s mírným spádem. Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové stěny 1.NP tvoří omítané cihelné zdivo. Krov je dřevěný, střešní krytinu tvoří eternitové vlnovky. Výplně otvorů jsou původní dřevěné. Vnější omítky jsou poškozené zemní vlhkostí a sgrafitti, viditelné dřevěné konstrukce odpovídají svému stáří a nepravidelné údržbě (lokálně mírně poškozené).

Stavebně technický stav budovy je velmi špatný – dle ZD je objekt určen k demolici.

Objekt je na konci své životnosti, je zcela zdevastovaný a trvale neobsazený. Demolice byla požadována investorem (v zadávací a přípravné dokumentaci) a odsouhlasena na poradě pozemních objektů konané 16.9.2013.

SO 30-15-01 zastávka Hanušovice-Holba, demolice

Samostatně stojící nepodsklepená jednopodlažní budova s pravidelným čtvercovým půdorysem zastřešená pultovou střechou s mírným spádem. Objekt je založen na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové stěny tvoří omítané cihelné zdivo, zdivo pod úrovní podlahy je betonové. Krov je dřevěný, střešní krytinu tvoří plechové vlnovky. Strop v interiéru kopíruje spád střechy a je tvořen podhledem ze sololitu s přelištováním spojů jednotlivých desek. Podlaha je z betonové mazaniny, která nepravidelně vybíhá i mimo objekt. Vnější a vnitřní omítky jsou mírně poškozené, viditelné dřevěné konstrukce odpovídají svému stáří a nepravidelné údržbě (lokálně mírně poškozené).

Stavebně technický stav budovy je velmi špatný – dle ZD je objekt určen k demolici.

Přístřešek pro cestující je zděný s pultovou střechou ve špatném stavebně technickém stavu. Demolice byla požadována investorem a odsouhlasena na poradě pozemních objektů konané 16.9.2013.

SO 24-15-06 zastávka Bohutín, zabezpečení stávající studny

V souvislosti s demolicí stávajícího objektu (viz SO 24-15-04) bude provedeno zabezpečení stávající funkční kopané studny.

E.3.4 Ohřev výměň

SO 27-06-06 žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce EOV

Stávající EOV je na 6 ks výhybek a bude demontováno včetně 2 ks REOV. Stávající příkon EOV je 24,7 kW.

SO 29-06-05 žst. Bohdíkov, rekonstrukce EOV

Stávající 4 ks EOV budou demontovány včetně 2ks REOV. Stávající příkon EOV je 16 kW.

SO 23-06-01.2 odb.Sudkov - odb.Chromeč, úprava EOV

Ve stávajícím stavu jsou na výhybkách č.1, č.2, č.3 a č.4 v tomto t.ú. instalovány stávající EOV.

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

SO 23-06-01.1 odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 – napájení

Ve stávajícím stavu není na tomto přejezdu instalováno žádné PZS a není zde ani přívod elektrické energie.

SO 24-06-01 zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přípojky

Stávající odběrné místo bude zachováno a přenecháno pro strážní domek.

SO 24-06-02 zastávka Bludov-Lázně, osvětlení nástupiště

Stávajících 5 ks osvětlovacích stožárů a svítidel bude demontováno. Stávající kabelová skříň KS1 pro stávající osvětlení bude odpojena a demontována.

SO 24-06-03 zastávka Bludov-Lázně, kabelové rozvody

Stávající kabelový rozvod je od rozvaděče RE na strážním domku do čekárny vedle strážního domku, dále jsou napojena svítidla na nástupišti.

SO 24-06-04 zastávka Bludov-Lázně, přeložky silnoproudých rozvodů

Přeložky budou vybudovány na kabelech nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi. Kabel do KS4 bude přeložen.

SO 24-06-05 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 53,367 - napájení

Ve stávajícím stavu není na tomto přejezdu instalováno žádné PZS a není zde ani přívod elektrické energie.

SO 24-06-06 zastávka Bohutín, rekonstrukce přípojky

Stávající přípojka je vedena venkovním vedením nn od silnice, kde je rozpojovací skříň. Přípojka je ukončena v HDS na stávajícím obytném domku, pod kterou je umístěný elektroměrový rozvaděč.

SO 24-06-07 zastávka Bohutín, osvětlení nástupiště

Stávající 5 ks osvětlovacích stožárů a svítidel bude demontováno.

SO 24-06-08 zastávka Bohutín, kabelové rozvody

Stávající rozvody nn jsou napojeny z rozvaděče na fasádě strážního domku.

SO 24-06-09 zastávka Bohutín, přeložky silnoproudých rozvodů

Přeložky budou vybudovány na kabelech nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi. Kabel do RD bude přeložen.

SO 24-06-10 t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 55,810 - napájení

Ve stávajícím stavu není na tomto přejezdu instalováno žádné PZS a není zde ani přívod elektrické energie.

SO 26-06-01 zastávka Bartoňov, rekonstrukce osvětlení nástupiště

Stávající 6 ks osvětlovacích stožárů a svítidel bude demontováno.

SO 26-06-02 zastávka Bartoňov, rekonstrukce přípojky

Stávající přípojka (ČEZ) je vedena od venkovního vedení nn ke sloupu, kde je HDS. Od HDS je kabelová přípojka nn ukončena ve stávajícím pilíři RE1.

SO 26-06-03 zastávka Bartoňov, kabelové rozvody

Stávající kabelové rozvody nn napájí stávající reléový domek, stávající přístřešek pro cestující a osvětlení nástupiště.

SO 26-06-04 zastávka Bartoňov, přeložky silnoproudých rozvodů

Přeložky budou vybudovány na kabelech nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi.

SO 27-06-01 žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce osvětlení nástupišť

Samostatné stávající osvětlení nástupišť není ve stanici vybudováno. Osvětlení nástupišť je ve stávajícím stavu osvětleno ze stávajících osvětlovacích stožárů JŽ.

SO 27-06-02 žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice

Stávající 25ks stožárů JŽ a svítidel bude demontováno. Stávající ovládání osvětlení v dopravní kanceláře (DK) bude demontováno.

SO 27-06-03 žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce kabelových rozvodů

Stávající kabelový rozvod nn je ve stanici proveden přes stávající kabelové skříně a stávající rozvaděče, ze kterých jsou napojena jednotlivá zařízení.

SO 27-06-04 žst. Ruda nad Moravou, přeložky silnoproudých rozvodů nn

V závislosti na postupu stavebních prací budou vybudovány přeložky na stávajících kabelech nn ve stanici, tak aby byla zachována provozuschopnost jednotlivých připojených zařízení.

SO 27-06-05 žst. Ruda nad Moravou, úprava přípojky

Stávající přípojka nn je vedena ze stávající sloupové trafostanice 22/0,4kV naproti VB do kabelové skříně na VB.

SO 28-06-01 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 61,054 - napájení

Ve stávajícím stavu není na tomto přejezdu instalováno žádné PZS a není zde ani přívod elektrické energie.

SO 28-06-02 zastávka Komňátka, oprava přípojky

Stávající přípojka je vedena venkovním vedením nn od silnice ze sloupu. Přípojka je ukončena na sloupu, na kterém je umístěna stávající HDS, která je včetně přípojky v majetku ČEZ Distribuce a.s..

SO 28-06-03 zastávka Komňátka, osvětlení nástupiště

Na zastávce je ve stávajícím stavu vybudováno osvětlení parkovými svítidly (9 ks), které jsou napojeny do rozvaděče umístěném ve stávající čekárně pro cestující.

SO 28-06-04 zastávka Komňátka, kabelové rozvody

Stávající kabelové rozvody nn napájí čekárnu, osvětlení nástupiště, reléový domek a strážní domek.

SO 28-06-05 zastávka Komňátka, přeložky silnoproudých rozvodů

Přeložky budou vybudovány na kabelech nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi. Kabele do RD budou přeloženy.

SO 28-06-06 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 63,008 - napájení

Ve stávajícím stavu není na tomto přejezdu instalováno žádné PZS a není zde ani přívod elektrické energie.

SO 29-06-01 žst. Bohdíkov, rekonstrukce osvětlení nástupišť

Stávající osvětlení nástupišť není ve stanici vybudováno. Osvětlení nástupišť je ve stávajícím stavu osvětleno ze stávajících osvětlovacích stožárů JŽ.

SO 29-06-02 žst. Bohdíkov, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice

Stávajících 21ks stožárů JŽ a svítidel bude demontováno. Stávající ovládání osvětlení v dopravní kanceláře (DK) bude demontováno.

SO 29-06-03 žst. Bohdíkov, rekonstrukce kabelových rozvodů

Stávající kabelový rozvod nn je ve stanici proveden přes stávající kabelové skříně a stávající rozvaděče, ze kterých jsou napojena jednotlivá zařízení.

SO 29-06-04 žst. Bohdíkov, přeložky silnoproudých rozvodů

V závislosti na postupu stavebních prací budou vybudovány přeložky na stávajících kabelech nn ve stanici, tak aby byla zachována provozuschopnost jednotlivých připojených zařízení.

SO 29-12-01 žst. Bohdíkov, přípojka vn pro trafostanici 22/0,4kV

Stávající připojení žst. je ze stávajícího rozvaděče nn na stávající sloupové trafostanici u zhlaví ve směru Hanušovice. Připojení je provedeno kabelem nn z rozvaděče nn do kabelové skříně na fasádě VB.

SO 30-06-01 zastávka Raškov, přípojka nn

Ve stávajícím stavu je na této zastávce vybudováno jen osvětlení obce.

SO 30-06-02 zastávka Raškov, osvětlení nástupiště

Stávající osvětlení je v majetku obce Bohdíkov. Napojení osvětlení je z rozvodu veřejného osvětlení obce.

SO 30-06-03 zastávka Raškov, kabelové rozvody

Ve stávajícím stavu nejsou na zastávce žádné kabelové rozvody.

SO 30-06-04 zastávka Hanušovice Holba, přípojka nn

Ve stávajícím stavu je na této zastávce vybudováno jen osvětlení obce.

SO 30-06-05 zastávka Hanušovice Holba, osvětlení nástupiště

Stávající osvětlení je v majetku obce Hanušovice. Napojení osvětlení je z rozvodu veřejného osvětlení obce.

SO 30-06-06 zastávka Hanušovice Holba, kabelové rozvody

Ve stávajícím stavu nejsou na zastávce žádné kabelové rozvody.

SO 30-06-07 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 - napájení

Stávající napojení přejezdu P4258 je z žst. Hanušovice ze stavědla na zhlaví.

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 29-06-06 žst. Bohdík, uzemnění trafostanice

Stávající uzemnění je vybudováno pro stávající trafostanici.

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních

E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 24-06-11 zast. Bohutín, přeložka kabelu nn v km 55,140 - ČEZ

Stávající kabel nn ČEZ Distribuce a.s. je uložen v zemi pod koleji.

SO 28-06-07 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, přeložka kabelu nn v km 61,499 - ČEZ

Stávající kabel nn ČEZ Distribuce a.s. je uložen v zemi pod koleji.

SO 28-06-08 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, přeložka kabelu nn v km 62,366 - ČEZ

Stávající kabel nn ČEZ Distribuce a.s. je uložen v zemi pod koleji.

E.3.9.2 Přeložky sdělovacích vedení jiných správců

SO 50-10-01 Přeložky kabelů ČD - Telematika a.s.

Podél tratě Bludov – Hanušovice je veden stávající dálkový kabel DK 38a v provedení 4XPi1,0 + 4XV1,3 + 6DM1,3+ 16DM 0,9 + 6XP1,0 , který je pupinován a je na něm provozováno i přenosové zařízení Z12. V km 52,613 bude dotčen pouze výpich z DK38a, v km 59,320 bude dotčen výpich do VB Ruda n. Mor. a v km 64,352 bude dotčen výpich do VB zastávky Bohdík.

V místech žst. Bludov a Bludov zastávka je nově položen optický kabel ČD-T s 36ti vlákny uložený v trubce HDPE 40/33. Kabelová trasa kříží kolejiště v km 49,820, km 50,100, km 50,620. Hloubka uložení je dostatečná, proto se nepředpokládá jeho přeložka.

SO 50-10-02 Přeložky sdělovacích kabelů Telefónica Czech Republic

V traťovém úseku Bludov – Hanušovice(mimo), kříží železniční trať místní metalické kabely MK a dálkové optické kabely - DOK společnosti Telefónica O2. Současně v jednom případě kříží železniční trať i dálkový optický kabel DOK společnosti V rámci revitalizace traťového úseku budou prováděny různé stavební práce jako například rekonstrukce železničního svršku a spodku, odvodnění a v neposlední řadě i rekonstrukce mostů a propustků.

Z těchto důvodů **musí být stávající kabelové trasy ochráněny** před vlivem výše uvedené stavební činnosti.

Železniční trať, je tímto vedením křížena v níže uvedených místech:

Km	Druh křížení
50,625	Optický kabel - zaměřený průběh
50,663	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
52,220	Optický kabel - zaměřený průběh- České radiokomunikace
52,565	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
52,687	Metalický a optický kabel - zaměřený průběh
55,120	Metalický kabel – nezaměřený průběh
55,126	Metalický kabel – zaměřený průběh
55,840	Metalický kabel – nezaměřený průběh
56,245	Metalický kabel – nezaměřený průběh

57,036	Metalický kabel – nezaměřený průběh
57,227	Metalický kabel – nezaměřený průběh
57,436	Sdělovací kabely – radiové sítě
58,982	Metalický kabel – nezaměřený průběh
59,022	Metalický kabel – zaměřený průběh
59,954	Metalický a optický kabel - zaměřený průběh-křížení vlečky
60,778	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
62,370	Metalický kabel – zaměřený průběh
62,372	Metalický kabel – nezaměřený průběh
62,767	Sdělovací kabely – radiové sítě
63,380	Optický kabel - zaměřený průběh
64,148	Metalický kabel – nezaměřený průběh
67,868	Metalický kabel – zaměřený průběh
68,7-69,2	Sdělovací kabely - neprovozované sítě-souběh
69,2-69,5	Sdělovací kabely - neprovozované sítě-souběh
69,506	Metalický kabel – zaměřený průběh
69,545	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
69,552	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
69,731	Sdělovací kabely - neprovozované sítě
69,747	Optický kabel - zaměřený průběh

Železniční trať, je tímto vedením v těsném souběhu v níže uvedených místech:

Km	Druh souběhu
68,700-69,200	metalický kabel - nezaměřený průběh, neprovozovaná síť
69,200-69,500	metalický kabel - nezaměřený průběh, neprovozovaná síť

A.7.2 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Jedná se o stavbu, která řeší zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železničních stanic a zastávek pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupištních přístřešků, dálkové ovládání celého úseku.

Cílem stavby je provést rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku, rekonstrukci nástupišť v zastávkách a železničních stanicích, rekonstrukci železničních přejezdů vč. jejich nového zabezpečení, rekonstrukci železničních mostů a propustků. Dále bude provedena v nezbytném rozsahu rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení zastávek a železničních stanic. Součástí revitalizace je i rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Obsahem revitalizace není elektrizace trati.

Na základě provedeného ekonomického vyhodnocení rozsahu požadovaných stavebních a technologických prací (CBA analýza) bylo v 1.etapě projektových prací investorem rozhodnuto, že předmětem revitalizace bude úsek žst.Bludov (mimo) – žst. Hanušovice (mimo) Do revitalizace bude zahrnut i úsek mezi odbočkou Sudkov a odbočkou Chromeč trati Zábřeh na Moravě – Hanušovice.

Všechna tato provedená opatření na železniční dopravní cestě budou provedena pro zabezpečení zvýšení stávající traťové rychlosti v úseku Hanušovice – Bludov (75 km/h

s místním omezením rychlosti) na traťovou rychlost 100 km/h s místním omezením rychlosti. Toto zvýšení rychlosti přinese zkrácení pravidelné jízdní doby u R a Os vlaků o 4 až 4,5 minuty.

Dále je cílem stavby splnit požadavek koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dopis KIDSOK 471/2013 ze dne 10.6.2013) na výhledový rozsah veřejné železniční dopravy:

- R/Sp Brno – Olomouc- Zábřeh na Moravě – Šumperk/Jeseník interval 2 hod cca 8 párů/den
- Os Šumperk – Hanušovice interval 2 hod cca 9 párů/den
- Os Šumperk – Hanušovice – Jeseník v období ranní a odpolední špičky jako doplněk linek
- Šumperk – Hanušovice a Brno – Jeseník cca 5 párů/den.

Rozsah stavby vychází:

- ze schválené přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Bludov - Jeseník“ (MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., 2013), č.j. 15487/2014-O6 z 8.4.2014
- z Posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „Revitalizace trati Bludov - Jeseník, Stavební správa východ, č.j.: 2523/2014-SSV-U1-BeD z 28.3.2014
- ze schváleného investičního záměru, č.j.5149/2014-07 z 3.3.2014
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

V řešení „Revitalizace trati Bludov - Jeseník,“ je neustále sledován trend maximálního sjednocení nově navrhovaných konstrukcí s ostatními modernizovanými úseky železniční sítě ČR. Úpravami železničního svršku a spodku, umělých staveb, technologických zařízení – zabezpečovacích a sdělovacích, silnoproudých rozvodů a zařízení, automatizovaného dispečerského řízení, osvětlení a trakčního vedení budou uvedená zařízení upravena a uvedena do souladu s požadavky Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 30/2008 „Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému“ a Směrnicí 2001/16/EC o interoperabilitě transevropského železničního systému.

Předpokládá se, že zakázka bude spolufinancovaná z prostředků EU z Fondu soudržnosti v rámci prioritních os 1 – 6 Operačního programu Doprava (www.opd.cz)

A.8. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb (SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů u kterých jsou tyto zkoušky požadovány – popsáno v části A.9 „ SO a PS podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce“.

Postupné provádění stavby vyplývá ze složitosti celé stavby „ **Revitalizace trati Bludov - Jeseník** “. Postupné provádění stavby je zdokumentováno v části F Zásady organizace výstavby.

Postupné uvádění do provozu je zřejmé z ukončováním prací ve výlukách jednotlivých úseků – viz stavební postupy a harmonogram stavby:

Termíny výstavby: (viz také časový postup prací – část F.3)

Realizace stavby je uvažována **v období 03/2015-11/2015**, návrh koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že se jedná o jednokolejnou trať, dále je respektována potřeba

vlečky Olšany, kterou není možné vyloučit na déle než 10 dnů a stavba musí proběhnout ve stavební sezóně roku 2015. Také je nutné brát v úvahu **související stavbu „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov–Šumperk, v úseku Bludov–Hanušovice (mimo)–Ramzová (mimo)–Jeseník (mimo)“**, která pravděpodobně bude probíhat v souběhu.

Počínaje stavebním postupem č.1 bude zavedena náhradní autobusová doprava v celém úseku Bludov – Hanušovice pro osobní vlaky a Zábřeh na Moravě – Hanušovice pro Sp a R vlaky. Při souběhu se stavbou „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov–Šumperk, v úseku Bludov–Hanušovice (mimo)–Ramzová (mimo)–Jeseník (mimo)“ bude náhradní autobusová doprava pokračovat i směr Jeseník. Na úseku Hanušovice – Bludov bude po dobu stavby obsluhována pouze vlečka OP papírna s.r.o. Olšany a to nejdříve ze stanice Ruda nad Moravou (první část stavebního postupu č.1), následně pak jen ze stanice Bludov. Poněvadž se jedná o jeden pár Mn vlaků/den nebude ve stanicích Ruda n.M a Bohdíkov zřizováno provizorní zabezpečovací zařízení. Včasné uvolnění dopravních kanceláří v těchto stanicích pro stavební úpravy si vyžádá zřízení náhradních dopravních kanceláří (buněk) již na začátku stavby, čímž se i zneprovozní stávající zab.zař. a proto je navržena náhradní autobusová doprava v celém úseku Bludov – Hanušovice i když úsek Hanušovice – Ruda nad Moravou bude ještě ve stavebním postupu č.1 sjízdný z důvodu obsluhy vlečky OP papírna s.r.o. Olšany.

Do nevyločených traťových úseků bude umožněna pouze jízda pracovních vlaků (pro potřeby stavby) a jednoho páru Mn vlaku denně (pro obsluhu vlečky Olšany), obecně bude platit kolejová výluky pro osobní dopravu v celém úseku Hanušovice – Bludov od 01.03.2015 do 24.11.2015.

Koncepce dělení úseků stavby a jejich pořadí výstavby :

Stavební práce jsou rozvrženy do následujících základních stavebních postupů.

Stavební postup č.0 (01.03.2015-30.03.2015), navržen v trvání **30 dnů**, je určen pro přípravné práce, předzásobení stavby materiálem, vytyčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby (zajištění jejich ochrany proti poškození), provedení potřebných přeložek inženýrských sítí a kabelových tras (mimo kolejiště, pomocí protlaku nebo práce v dopravních pauzách), kácení (musí být provedeno v době vegetačního klidu, to znamená do 14.03.2015) a zahájení demolice a stavebních prací na výpravních budovách. Práce proběhnou **bez nároku na výluky**.

Ve stavebním postupu č.1 (01.03.2015-29.05.2015) jsou navrženy stavební práce v úseku Bludov (mimo)-Vlečka Olšany (včetně). Bude snesena kolej č.5a (od výhybky č.6 v ŽST Bludov po výhybku č.4 včetně), kolej č.90 (od km 0,090 po výhybku č.3, s provizorním napojením na stávající výhybku č.2), kusá kolej č.90b a traťová kolej od výhybky č.3 po km **55,770** (pro obsluhu vlečky Olšany musí zůstat dostatečná délka nedotčené koleje za výhybkou č.04 směr Bludov). Následně budou pod snesenými kolejemi provedeny práce na mostních objektech a propustcích, železničních přejezdech, nástupištích v zastávkách Bludov-lázně a Bohutín (nová nástupiště v délkách 110 m), bude zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění a zřízena nová kolej včetně výstroje trati, proběhne pokládka výhybek č.3X, 4X v ŽST Bludov, Kolej č.90b položena nebude. V závěru stavebního postupu proběhnou práce na vlečce Olšany, budou sneseny vlečkové koleje, výhybky č.O1, O2, O3, O4 a zbytek traťové koleje od Bludova (od km 55,770), bude zřízen nový železniční spodek včetně propustku v km 55,863 a přechodu v km 55,810 (P4250) a položeny nové vlečkové koleje, nová traťová kolej a nové výhybky č.O2X a O1X. Stavební postup je navržen v trvání **90 dnů**, práce si vyžádají nepřetržitou výlukou části traťové koleje Bludov – Ruda nad Moravou v úseku Bludov – km **55,770** na **80 dnů** a následně výlukou vlečky OP papírna s.r.o. Olšany a traťové koleje Bludov – Ruda nad Moravou v celé délce na **10 dnů**. Traťová kolej musí být rekonstruována až do úrovně snášené výhybky č.O1, km **56,170**, což je důležité pro následnou obsluhu vlečky ze stanice Bludov. Po dobu 80 dnů bude předmětná vlečka obsluhována od ŽST Ruda

nad Moravou. Součástí prací tohoto stavebního postupu je i zajištění **náhradního umístění výpravčích** (provizorní buňky v ŽST Ruda nad Moravou a ŽST Bohdík, jejich aktivace v březnu 2015), aby mohly stavební práce na příslušných výpravních budovách pokračovat ve větším rozsahu.

Stavební postup č.2 (30.05.2015-31.10.2015) je navržen pro práce v úseku vlečka Olšany, km 56,170-Hanušovice v trvání **155 dnů** (z důvodu značného rozsahu prací a komplikovaného přístupu na místo stavby, zejména v úseku Bohdík-Hanušovice). Rozdělení prací:

- Traťový úsek vlečka Olšany (cca od místa bývalé výhybky č.01, km 56,170)-ŽST Ruda nad Mor., v tomto úseku bude snesena kolej, budou provedeny práce na mostních objektech a propustcích (u mostů v km 58,885 a 59,046 výměna mostnic, most v km 59,074 není součástí stavby, most v km 59,150 se ruší, atd.), v zastávce Bartoňov bude demolováno původní a zřízeno nové nástupiště (v délce 110 m), proběhnou práce na železničním přejezdu v km 57,225 (P4251), bude zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění a položena zprovozněna nová kolej.

- ŽST Ruda nad Moravou, kolejiště bude kompletně přestavěno, budou sneseny staniční koleje č.1, 2, 3, 4, sneseny výhybky č.1, 2, 3, 4, 7, odstraněna stávající nástupiště a pozemní objekty určené k demolici, proběhnou práce na mostních objektech a propustcích (most v km 59,784 sanován, propustek v km 59,725 nedotčen, atd.), bude zřízeno nové nástupiště v délce 190 m mezi novými kolejemi č.1, 2 včetně nového přechodu, zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění, položeny nové výhybky č.1X, 2X, 3X, 4X, 7X, na výhybkách č.6, 7 bude provedena směrová a výšková úprava, nové koleje č.1, 2, 3, 4 a tyto zprovozněny.

- Traťový úsek Ruda nad Moravou-Bohdík, v daném úseku bude snesena kolej, proběhnou práce na železničních přejezdech a propustcích (mosty v km 63,977 a v km 64,080 nejsou součástí stavby), v zastávce Komňátka bude demolováno původní a zřízeno nové nástupiště (v délce 110 m), bude zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění a položena zprovozněna nová kolej.

- ŽST Bohdík, kolejiště bude kompletně přestavěno, budou sneseny staniční koleje č.1, 2, 4, 6 (tato kusá), sneseny výhybky č.1, 2, 3, 8, 9, odstraněna stávající nástupiště a pozemní objekty určené k demolici, proběhnou práce na propustku (v km 64,712), budou zřízena nová nástupiště v délce 130 m u nové koleje č.2 a v délce 110 m u nové koleje č.1 včetně nového přechodu, zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění, položeny nové výhybky č.1X, 2X, 3X, nové koleje č.1, 2, 4 (tato kusá) a tyto zprovozněny.

- Traťový úsek Bohdík-Hanušovice, v tomto úseku bude v koleji provedena převážně pouze směrová a výšková úprava, v zastávce Hanušovice Holba bude demolováno původní a zřízeno nové nástupiště (v délce 110 m), budou provedeny práce na vybraných propustcích v počtu 10 (práce postupně z koleje se snesením kolejových polí) a železničních přejezdech, po položení příslušných kolejových polí a provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolej zprovozněna.

- Obecně: V průběhu tohoto stavebního postupu bude funkční **náhradní pracoviště výpravčích** (provizorní buňky v ŽST Ruda nad Moravou a ŽST Bohdík, jejich aktivace ve stavebním postupu č.1 v březnu 2015) a budou probíhat stavební úpravy výpravních budov v ŽST Ruda nad Moravou a ŽST Bohdík, jejich dokončení je předpokládáno koncem června 2015, následně bude probíhat instalace nového zabezpečovacího zařízení a další nové technologie.

Práce stavebního postupu si vyžádají nepřetržitou výluku traťové koleje v úseku vlečka Olšany, km 56,170-Hanušovice v trvání **155 dnů**. Vlečka Olšany po tuto dobu obsluhována od Bludova.

Stavební postup č.3 (01.11.2015-24.11.2015) proběhne v souběhu se stavebním postupem č.2 (konkrétně v jeho závěru), je určen pro práce na bývalé Odb. Sudkov, nyní zhlaví ŽST Bludov a je navržen v trvání **24 dnů**. V závěru stavebního postupu č.1 byla v km cca 0,090 provizorně propojena kolej č.90 v novém stavu do stávající koleje směrem k výhybce č.2. V tomto stavebním postupu budou sneseny výhybky č.1 a 2 a příslušná původní část koleje č.90 a kusé koleje č.90a, bude zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění, podbetonovány a osazeny betonové dílce, provedeny přísypávky a položeny, provedena směrová a výšková úprava koleje č.90a a zprovozněny nové výhybky č.1X, 2X (přednostně bude zprovozněna kolej v úseku Zábřeh na Moravě-Bludov). Práce si vyžádají nepřetržitou výluku traťové koleje v úseku Postřelmov-Bludov v trvání **9 dnů (včetně vypnutí trakčního vedení na 3 dny)** a koleje č.90 v úseku Odb. Sudkov-výhybka č.3X (propojení trianglu ve směru na Rudu nad Moravou) v trvání **9 dnů**.

Železniční doprava na revitalizovaném traťovém úseku Bludov – Hanušovice

V jízdním řádu 2014 zde jede 29 osobních vlaků na směru Šumperk – Bludov – Hanušovice a 14 R, Sp vlaků na směru Zábřeh na Moravě – Bludov - Hanušovice – Jeseník. V nákladní dopravě jde o dva páry manipulačních vlaků relace Zábřeh na Moravě – Mikulovice, z toho jeden vlak obsluhuje vlečku OP papírna s.r.o. Olšany.

Součástí SO 23-17-01 od.Sudkov – odb.Chromeč, železniční svršek je náhrada stávající výhybky č.1 J49-1:12-500-I (km 6,330 547 t.ú. Zábřeh – Bludov) výhybkou J49 1:14-760. Stávající výhybka byla vložena resp.vedena do provozu v rámci stavby „Elektrizace trati Zábřeh-Šumperk“. Tato stavba byla hrazena z OPD. Datum ukončení udržitelnosti OPD u projektu „Elektrizace trati Zábřeh-Šumperk“ je k 15.10.2015. Z toho je zřejmé, že výhybka musí do tohoto data zůstat zabudována, resp.k vyjmutí výhybky č.1 může dojít až po 15.10.2015.

A.9. PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

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

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

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

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

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení
- Silnoprůdová technologie a vedení
- Zdvihačí zařízení
- Slaboprůdová vedení
- DŘT (ASDŘ)

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

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Základním předpokladem odsouhlasení a převzetí prací od zhotovitele je získání průkazu způsobilosti podle § 47 zákona č. 266/94 Sb., o drahách a prováděcích předpisů. Požaduje se, aby určená technická zařízení (UTZ - mezi nimi SZZ, TZZ a PZZ) podle vyhlášky č. 100/95 Sb. byla předávána zhotovitelem provozuschopná a s vystaveným průkazem způsobilosti pro veškerá použitá UTZ. Při uvádění zařízení do provozu po etapách musí být respektovány podmínky Drážního úřadu pro vystavení Průkazu způsobilosti. Prohlídka a kontrola zabezpečovacích zařízení se řídí předpisem SŽDC T 200 "Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu" platný od 1.3.2014 a k němu přidružených předpisů.

D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
PS 03-28-01	žst. Bludov, rekonstrukce SZZ
PS 27-28-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce SZZ
PS 29-28-01	žst. Bohdík, rekonstrukce SZZ
D.1.2	Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)
PS 22-28-01	t.ú. Bludov, odb. Chromeč - Ruda nad Moravou, TZZ
PS 28-28-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, TZZ
PS 30-28-01	t.ú. Bohdík - Hanušovice, TZZ
D.1.3	Přejezdové zabezpečovací zařízení
PS 21-28-01	t.ú. Postřelmov - odb. Chromeč, úprava PZZ v km 5,365
D.1.5	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
PS 50-28-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení:

D.2.1	Místní kabelizace
PS 27-14-01	žst. Ruda nad Moravou, místní kabelizace
PS 29-14-01	žst. Bohdík, místní kabelizace
PS 50-14-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, TK
PS 50-14-02	t.ú. Bludov - Hanušovice, DOK
PS 50-14-03	t.ú. Bludov - Hanušovice, přenosové zařízení
D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)
PS 27-14-02	žst. Ruda nad Moravou, vnitřní sdělovací zařízení
PS 27-14-03	žst. Ruda nad Moravou, ASHS
PS 27-14-04	žst. Ruda nad Moravou, EZS
PS 29-14-02	žst. Bohdík, vnitřní sdělovací zařízení
PS 29-14-03	žst. Bohdík, ASHS
PS 29-14-04	žst. Bohdík, EZS
D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
PS 27-14-05	žst. Ruda nad Moravou, informační zařízení
PS 27-14-06	žst. Ruda nad Moravou, kamerový systém
PS 29-14-05	žst. Bohdík, informační zařízení
PS 29-14-06	žst. Bohdík, kamerový systém
PS 50-14-04	t.ú. Bludov - Hanušovice, informační zařízení na zastávkách
D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
PS 50-14-05	t.ú. Bludov - Hanušovice, TRS
PS 50-14-06	t.ú. Bludov - Hanušovice, MRS
D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
PS 50-14-07	t.ú. Bludov - Hanušovice, dohledové pracoviště - kamerový systém
PS 50-14-08	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání sdělovacího a informačního zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT:

D.3.1	Dispečerská řídicí technika
PS 50-05-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání EOV a osvětlení
D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
PS 29-13-01	žst. Bohdík, rekonstrukce trafostanice 22/0,4kV
D.3.7	Provozní rozvod silnoprůdu
PS 27-07-01	žst. Ruda nad Moravou, záložní zdroj napájení
PS 27-07-02	žst. Ruda nad Moravou, rozvodna nn
PS 29-07-01	žst. Bohdík, rozvodna nn

E.1 Inženýrské objekty:

E.1.1	Kolejový svršek a spodek
SO 23-17-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční svršek
SO 23-16-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční spodek
SO 24-17-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční svršek
SO 24-17-01.2	Výstroj trati
SO 24-16-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční spodek
SO 25-17-01	nákladiště Olšany, železniční svršek
SO 25-16-01	nákladiště Olšany, železniční spodek
SO 26-17-01.1	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek
SO 26-16-01.1	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek
SO 27-17-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek
SO 27-16-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční spodek
SO 28-17-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční svršek
SO 28-16-01.1	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční spodek
SO 29-17-01	žst. Bohdík, železniční svršek
SO 29-16-01	žst. Bohdík, železniční spodek
SO 30-17-01.1	t.ú. Bohdík - Hanušovice, SVÚ koleje
E.1.2	Nástupiště
SO 24-16-02	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
SO 24-16-03	zastávka Bohutín, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
SO 26-16-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
SO 27-16-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce nástupišť
SO 28-16-02	zastávka Komňátka, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
SO 29-16-02	žst. Bohdík, rekonstrukce nástupišť
SO 30-16-02	zastávka Hanušovice Holba, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
SO 30-17-01.2	t.ú. Bohdík - Hanušovice, SVÚ nástupiště v zastávce Raškov
E.1.3	Železniční přejezdy
SO 03-17-01	žst. Bludov, železniční přejezd v km 49,457 (P4245)
SO 23-17-02	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 (P4329)
SO 24-17-02	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 50,660 (P4246)
SO 24-17-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 52,574 (P4247)
SO 24-17-04	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 53,367 (P4248)
SO 24-17-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 55,144 (P4249)
SO 24-17-06	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 55,810 (P4250)
SO 26-17-02	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, žel.přejezd v km 57,225 (P4251)
SO 28-17-02	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 60,227 (P4252)
SO 28-17-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 61,054 (P4253)
SO 28-17-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 62,350 (P4254)
SO 28-17-05	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 63,008 (P4255)

SO 28-17-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 63,573 (P4256)
SO 28-17-07	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 64,107 (P4257)
SO 30-17-02	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 (P4258)
SO 30-17-03	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,496 (P4259)
SO 30-17-04	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,558 (P4260)

E.1.4 Mosty, propustky a zdi:

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

Rozsah technickobezpečnostní zkoušky se provádí v tomto rozsahu: **U staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobných** provedení hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit až po provedení hlavní prohlídky. Výsledkem hlavní prohlídky je prokázání, že materiál, skutečné rozměry, výroba a montáž mostní konstrukce splňují požadavky projektu. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v doporučené technické normě v příloze č.5. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí pokud byla navržena projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Dále se dynamická zatěžovací zkouška zpravidla provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m a u všech konstrukcí u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. (§6 Vyhlášky č.177/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah).

Technické parametry mostů:

- 1) Prostorová úprava na mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu zvětšenému o postranní prostory pro průchod a manipulaci. Od osy koleje musí být zachovány nejméně tyto volné vzdálenosti:
 - a) u konstrukcí na mostech a galeriích 2400 mm
 - b) u zábradlí 2550 mm
Vzdálenost os kolejí na mostě je nejméně 4000 mm
- 2) Prostorová úprava na nových mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu MPP3.0 a MPP3.0R Prostorová úprava na stávajících a rekonstruovaných mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu MPP2.5a MPP2.5R
- 3) Mosty a konstrukce mostům podobné se navrhují pro zatížení normativním zatěžovacím vlakem. Normové zatížení mostů a konstrukcí mostům podobných obsahuje doporučená technická norma uvedená v příloze č.5. (§36 Vyhlášky č.177/1995 Sb.)

E.1.4	Mosty, propustky a zdi
SO 27-19-01	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,150
SO 27-19-02	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,470
SO 27-19-03	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,609
SO 27-19-04	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,725
SO 27-19-05	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,784
SO 28-19-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, propustek v km 62,218
SO 29-19-01	žst. Bohdíkov, propustek v km 64,712
SO 24-16-01.4	Propustek ev.km 49,552

SO 24-16-01.5	Propustek ev.km 50,589
SO 24-16-01.6	Propustek ev.km 50,984
SO 24-16-01.7	Propustek ev.km 54,238
SO 24-16-01.8	Propustek ev.km 54,519
SO 24-16-01.9	Propustek ev.km 54,649
SO 24-16-01.10	Propustek ev.km 55,863
SO 26-17-01.2	Most v km 58,885 - výměna mostnic
SO 26-17-01.3	Most v km 59,046 - výměna mostnic
SO 26-16-01.2	Propustek ev.km 56,992
SO 28-16-01.2	Propustek ev.km 61,026
SO 28-16-01.3	Propustek ev.km 61,945
SO 28-16-01.4	Propustek ev.km 63,021
SO 28-16-01.5	Propustek ev.km 63,580
SO 28-16-01.6	Propustek ev.km 63,636
SO 28-16-01.7	Propustek ev.km 63,852
SO 30-16-01.1	t.ú. Bohdík - Hanušovice, žel.spodek - lokální opravy zídek z kam.rovnanin
SO 30-16-01.2	Propustek ev.km 65,064
SO 30-16-01.3	Propustek ev.km 65,392
SO 30-16-01.4	Propustek ev.km 65,632
SO 30-16-01.5	Propustek ev.km 66,044
SO 30-16-01.6	Propustek ev.km 66,818
SO 30-16-01.7	Propustek ev.km 67,814
SO 30-16-01.8	Propustek ev.km 68,743
SO 30-16-01.9	Propustek ev.km 69,059

E.2	Pozemní stavební objekty
SO 23-15-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, nový RD v km 0,331
SO 24-15-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přístřešku pro cestující
SO 24-15-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 53,367
SO 24-15-05	zastávka Bohutín, nový přístřešek pro cestující
SO 24-15-07	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,144
SO 24-15-08.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,810
SO 26-15-02	zastávka Bartoňov, nový přístřešek pro cestující
SO 28-15-02	zastávka Komňátka, nový přístřešek pro cestující
SO 28-15-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, nový RD v km 61,054
SO 28-15-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, nový RD v km 63,008
SO 30-15-02	zastávka Hanušovice-Holba, nový přístřešek pro cestující
SO 30-15-03	t.ú. Bohdík - Hanušovice, nový RD v km 68,238

E.3	Trakční a energetická zařízení
E.3.4	Ohřev výměn
SO 27-06-06	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce EOv
SO 29-06-05	žst. Bohdík, rekonstrukce EOv
E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
SO 23-06-01.1	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 - napájení
SO 23-06-01.2	odb.Sudkov - odb.Chromeč, úprava EOv
SO 24-06-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přípojky
SO 24-06-02	zastávka Bludov-Lázně, osvětlení nástupiště
SO 24-06-03	zastávka Bludov-Lázně, kabelové rozvody
SO 24-06-04	zastávka Bludov-Lázně, přeložky silnoproudých rozvodů
SO 24-06-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, žel.přejezd v km 53,367 - napájení
SO 24-06-06	zastávka Bohutín, rekonstrukce přípojky

SO 24-06-07	zastávka Bohutín, osvětlení nástupiště
SO 24-06-08	zastávka Bohutín, kabelové rozvody
SO 24-06-09	zastávka Bohutín, přeložky silnoproudých rozvodů
SO 24-06-10	t.ú. Bludov, odb. Chromeč - nákladiště Olšany, žel. přejezd v km 55,810 - napájení
SO 26-06-01	zastávka Bartoňov, rekonstrukce osvětlení nástupiště
SO 26-06-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce přípojky
SO 26-06-03	zastávka Bartoňov, kabelové rozvody
SO 26-06-04	zastávka Bartoňov, přeložky silnoproudých rozvodů
SO 27-06-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce osvětlení nástupiště
SO 27-06-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice
SO 27-06-03	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce kabelových rozvodů
SO 27-06-04	žst. Ruda nad Moravou, přeložky silnoproudých rozvodů nn
SO 27-06-05	žst. Ruda nad Moravou, úprava přípojky
SO 28-06-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 61,054 - napájení
SO 28-06-02	zastávka Komňátka, oprava přípojky
SO 28-06-03	zastávka Komňátka, osvětlení nástupiště
SO 28-06-04	zastávka Komňátka, kabelové rozvody
SO 28-06-05	zastávka Komňátka, přeložky silnoproudých rozvodů
SO 28-06-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 63,008 - napájení
SO 29-06-01	žst. Bohdíkov, rekonstrukce osvětlení nástupiště
SO 29-06-02	žst. Bohdíkov, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice
SO 29-06-03	žst. Bohdíkov, rekonstrukce kabelových rozvodů
SO 29-06-04	žst. Bohdíkov, přeložky silnoproudých rozvodů
SO 29-12-01	žst. Bohdíkov, přípojka vn pro trafostanici 22/0,4kV
SO 30-06-01	zastávka Raškov, přípojka nn
SO 30-06-02	zastávka Raškov, osvětlení nástupiště
SO 30-06-03	zastávka Raškov, kabelové rozvody
SO 30-06-04	zastávka Hanušovice Holba, přípojka nn
SO 30-06-05	zastávka Hanušovice Holba, osvětlení nástupiště
SO 30-06-06	zastávka Hanušovice Holba, kabelové rozvody
SO 30-06-07	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 - napájení
E.3.8	Vnější uzemnění
SO 29-06-06	žst. Bohdíkov, uzemnění trafostanice

A.10. Přehled vlastníků event. správců hmotných inv. prostředků

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

D.1. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ		
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení	Budoucí vlastník
PS 03-28-01	žst. Bludov, rekonstrukce SZZ	SŽDC, s.o.
PS 27-28-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce SZZ	SŽDC, s.o.
PS 29-28-01	žst. Bohdíkov, rekonstrukce SZZ	SŽDC, s.o.
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	Budoucí vlastník
PS 22-28-01	t.ú. Bludov, odb. Chromeč - Ruda nad Moravou, TZZ	SŽDC, s.o.
PS 28-28-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, TZZ	SŽDC, s.o.
PS 30-28-01	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, TZZ	SŽDC, s.o.

D.1.3	Přejezdové zabezpečovací zařízení	Budoucí vlastník
PS 21-28-01	t.ú. Postřelmov - odb. Chromeč, úprava PZZ v km 5,365	SŽDC, s.o.

D.1.5	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)	Budoucí vlastník
PS 50-28-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení	SŽDC, s.o.

D.2	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
------------	---------------------------	--

D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	Budoucí vlastník
PS 27-14-01	žst. Ruda nad Moravou, místní kabelizace	SŽDC, s.o.
PS 29-14-01	žst. Bohdíkov, místní kabelizace	SŽDC, s.o.
PS 50-14-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, TK	SŽDC, s.o.
PS 50-14-02	t.ú. Bludov - Hanušovice, DOK	SŽDC, s.o.
PS 50-14-03	t.ú. Bludov - Hanušovice, přenosové zařízení	SŽDC, s.o.

D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)	Budoucí vlastník
PS 27-14-02	žst. Ruda nad Moravou, vnitřní sdělovací zařízení	SŽDC, s.o.
PS 27-14-03	žst. Ruda nad Moravou, ASHS	SŽDC, s.o.
PS 27-14-04	žst. Ruda nad Moravou, EZS	SŽDC, s.o.
PS 29-14-02	žst. Bohdíkov, vnitřní sdělovací zařízení	SŽDC, s.o.
PS 29-14-03	žst. Bohdíkov, ASHS	SŽDC, s.o.
PS 29-14-04	žst. Bohdíkov, EZS	SŽDC, s.o.

D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., inf. a kamer.systém)	Budoucí vlastník
PS 27-14-05	žst. Ruda nad Moravou, informační zařízení	SŽDC, s.o.
PS 27-14-06	žst. Ruda nad Moravou, kamerový systém	SŽDC, s.o.
PS 29-14-05	žst. Bohdíkov, informační zařízení	SŽDC, s.o.
PS 29-14-06	žst. Bohdíkov, kamerový systém	SŽDC, s.o.
PS 50-14-04	t.ú. Bludov - Hanušovice, informační zařízení na zastávkách	SŽDC, s.o.

D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)	Budoucí vlastník
PS 50-14-05	t.ú. Bludov - Hanušovice, TRS	SŽDC, s.o.
PS 50-14-06	t.ú. Bludov - Hanušovice, MRS	SŽDC, s.o.

D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	Budoucí vlastník
PS 50-14-07	t.ú. Bludov - Hanušovice, dohledové pracoviště - kamerový systém	SŽDC, s.o.
PS 50-14-08	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání sděl. a inf. zařízení	SŽDC, s.o.

D.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE	
------------	--------------------------------	--

D.3.1	Dispečerská řídicí technika	Budoucí vlastník
PS 50-05-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání EOv a osvětlení	SŽDC, s.o.

D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)	Budoucí vlastník
PS 29-13-01	žst. Bohdíkov, rekonstrukce trafostanice 22/0,4kV	SŽDC, s.o.

D.3.7	Provozní rozvod silnoprůdu	Budoucí vlastník
PS 27-07-01	žst. Ruda nad Moravou, záložní zdroj napájení	SŽDC, s.o.
PS 27-07-02	žst. Ruda nad Moravou, rozvodna nn	SŽDC, s.o.
PS 29-07-01	žst. Bohdíkov, rozvodna nn	SŽDC, s.o.

E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
------------	---------------------------

E.1.1	Kolejový svršek a spodek	Budoucí vlastník
SO 23-17-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 23-16-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 24-17-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 24-17-01.2	Výstroj trati	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 25-17-01	nákladíště Olšany, železniční svršek	Olšanské Papírny
SO 25-16-01	nákladíště Olšany, železniční spodek	Olšanské Papírny
SO 26-17-01.1	t.ú. nákladíště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 26-16-01.1	t.ú. nákladíště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 27-17-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 27-16-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 28-17-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.1	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 29-17-01	žst. Bohdíkov, železniční svršek	SŽDC, s.o.
SO 29-16-01	žst. Bohdíkov, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 30-17-01.1	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ koleje	SŽDC, s.o.

E.1.2	Nástupišť	Budoucí vlastník
SO 24-16-02	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest	SŽDC, s.o.
SO 24-16-03	zastávka Bohutín, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest	SŽDC, s.o.
SO 26-16-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest	SŽDC, s.o.
SO 27-16-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce nástupišť	SŽDC, s.o.
SO 28-16-02	zastávka Komňátka, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest	SŽDC, s.o.
SO 29-16-02	žst. Bohdíkov, rekonstrukce nástupišť	SŽDC, s.o.
SO 30-16-02	zastávka Hanušovice Holba, rekonstrukce nástupiště a přístup.cest	SŽDC, s.o.
SO 30-17-01.2	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ nástupiště v zastávce Raškov	SŽDC, s.o.

E.1.3	Železniční přejezdy	Budoucí vlastník
SO 03-17-01	žst. Bludov, železniční přejezd v km 49,457 (P4245)	SŽDC, s.o.
SO 23-17-02	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 (P4329)	SŽDC, s.o.
SO 24-17-02	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 50,660 (P4246)	SŽDC, s.o.
SO 24-17-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 52,574 (P4247)	SŽDC, s.o.
SO 24-17-04	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 53,367 (P4248)	SŽDC, s.o.
SO 24-17-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 55,144 (P4249)	SŽDC, s.o.
SO 24-17-06	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 55,810 (P4250)	SŽDC, s.o.
SO 26-17-02	t.ú. nákladíště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční přejezd v km 57,225 (P4251)	SŽDC, s.o.
SO 28-17-02	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 60,227 (P4252)	SŽDC, s.o.
SO 28-17-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 61,054 (P4253)	SŽDC, s.o.
SO 28-17-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 62,350 (P4254)	SŽDC, s.o.
SO 28-17-05	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 63,008 (P4255)	SŽDC, s.o.

SO 28-17-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 63,573 (P4256)	SŽDC, s.o.
SO 28-17-07	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 64,107 (P4257)	SŽDC, s.o.
SO 30-17-02	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 (P4258)	SŽDC, s.o.
SO 30-17-03	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,496 (P4259)	SŽDC, s.o.
SO 30-17-04	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,558 (P4260)	SŽDC, s.o.

E.1.4	Mosty, propustky a zdi	Budoucí vlastník
SO 27-19-01	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,150	SŽDC, s.o.
SO 27-19-02	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,470	SŽDC, s.o.
SO 27-19-03	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,609	SŽDC, s.o.
SO 27-19-04	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,725	SŽDC, s.o.
SO 27-19-05	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,784	SŽDC, s.o.
SO 28-19-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, propustek v km 62,218	SŽDC, s.o.
SO 29-19-01	žst. Bohdík, propustek v km 64,712	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.4	Propustek ev.km 49,552	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.5	Propustek ev.km 50,589	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.6	Propustek ev.km 50,984	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.7	Propustek ev.km 54,238	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.8	Propustek ev.km 54,519	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.9	Propustek ev.km 54,649	SŽDC, s.o.
SO 24-16-01.10	Propustek ev.km 55,863	SŽDC, s.o.
SO 26-17-01.2	Most v km 58,885 - výměna mostnic	SŽDC, s.o.
SO 26-17-01.3	Most v km 59,046 - výměna mostnic	SŽDC, s.o.
SO 26-16-01.2	Propustek ev.km 56,992	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.2	Propustek ev.km 61,026	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.3	Propustek ev.km 61,945	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.4	Propustek ev.km 63,021	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.6	Propustek ev.km 63,636	SŽDC, s.o.
SO 28-16-01.7	Propustek ev.km 63,852	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.2	Propustek ev.km 65,064	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.3	Propustek ev.km 65,392	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.4	Propustek ev.km 65,632	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.5	Propustek ev.km 66,044	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.6	Propustek ev.km 66,818	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.7	Propustek ev.km 67,814	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.8	Propustek ev.km 68,743	SŽDC, s.o.
SO 30-16-01.9	Propustek ev.km 69,059	SŽDC, s.o.

E.1.6	Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)	Budoucí vlastník
SO 24-22-01	t.ú. Bludov, odb. Chromeč - nákladíště Olšany, přeložka plynovodu v km 55,153	RWE
SO 28-22-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, přeložka plynovodu STL v km 62,378	RWE

E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
------------	---------------------------------

E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	Budoucí vlastník
SO 23-15-01	odb. Sudkov - odb. Chromeč, nový RD v km 0,331	SŽDC, s.o.
SO 24-15-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přístřešku pro cestující	SŽDC, s.o.

SO 24-15-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, nový RD v km 53,367	SŽDC, s.o.
SO 24-15-05	zastávka Bohutín, nový přístřešek pro cestující	SŽDC, s.o.
SO 24-15-06	zastávka Bohutín, zabezpečení stávající studny	SŽDC, s.o.
SO 24-15-07	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, nový RD v km 55,144	SŽDC, s.o.
SO 24-15-08.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, nový RD v km 55,810	SŽDC, s.o.
SO 26-15-02	zastávka Bartoňov, nový přístřešek pro cestující	SŽDC, s.o.
SO 27-15-03	žst. Ruda nad Moravou, stavební úpravy V.B.	ČD, a.s.
SO 28-15-02	zastávka Komňátka, nový přístřešek pro cestující	SŽDC, s.o.
SO 28-15-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, nový RD v km 61,054	SŽDC, s.o.
SO 28-15-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, nový RD v km 63,008	SŽDC, s.o.
SO 29-15-03	žst. Bohdíkov, stavební úpravy V.B.	ČD, a.s.
SO 30-15-02	zastávka Hanušovice-Holba, nový přístřešek pro cestující	SŽDC, s.o.
SO 30-15-03	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, nový RD v km 68,238	SŽDC, s.o.

E.3	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
------------	---------------------------------------

E.3.4	Ohřev výměn (EOV)	Budoucí vlastník
SO 27-06-06	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce EOVS	SŽDC, s.o.
SO 29-06-05	žst. Bohdíkov, rekonstrukce EOVS	SŽDC, s.o.

E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	Budoucí vlastník
SO 23-06-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 - napájení	SŽDC, s.o.
SO 23-06-01.1	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 - napájení	SŽDC, s.o.
SO 23-06-01.2	odb.Sudkov - odb.Chromeč, úprava EOVS	SŽDC, s.o.
SO 24-06-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přípojky	SŽDC, s.o.
SO 24-06-02	zastávka Bludov-Lázně, osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 24-06-03	zastávka Bludov-Lázně, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 24-06-04	zastávka Bludov-Lázně, přeložky silnoproudých rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 24-06-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 53,367 - napájení	SŽDC, s.o.
SO 24-06-06	zastávka Bohutín, rekonstrukce přípojky	SŽDC, s.o.
SO 24-06-07	zastávka Bohutín, osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 24-06-08	zastávka Bohutín, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 24-06-09	zastávka Bohutín, přeložky silnoproudých rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 24-06-10	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční přejezd v km 55,810 - napájení	SŽDC, s.o.
SO 26-06-01	zastávka Bartoňov, rekonstrukce osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 26-06-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce přípojky	SŽDC, s.o.
SO 26-06-03	zastávka Bartoňov, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 26-06-04	zastávka Bartoňov, přeložky silnoproudých rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 27-06-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce osvětlení nástupišť	SŽDC, s.o.
SO 27-06-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice	SŽDC, s.o.
SO 27-06-03	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce kabelových rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 27-06-04	žst. Ruda nad Moravou, přeložky silnoproudých rozvodů nn	SŽDC, s.o.
SO 27-06-05	žst. Ruda nad Moravou, úprava přípojky	SŽDC, s.o.
SO 28-06-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 61,054 - napájení	SŽDC, s.o.
SO 28-06-02	zastávka Komňátka, oprava přípojky	SŽDC, s.o.
SO 28-06-03	zastávka Komňátka, osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 28-06-04	zastávka Komňátka, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 28-06-05	zastávka Komňátka, přeložky silnoproudých rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 28-06-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční přejezd v km 63,008 - napájení	SŽDC, s.o.

SO 29-06-01	žst. Bohdík, rekonstrukce osvětlení nástupišť	SŽDC, s.o.
SO 29-06-02	žst. Bohdík, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice	SŽDC, s.o.
SO 29-06-03	žst. Bohdík, rekonstrukce kabelových rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 29-06-04	žst. Bohdík, přeložky silnoproudých rozvodů	SŽDC, s.o.
SO 29-12-01	žst. Bohdík, přípojka vn pro trafostanici 22/0,4kV	SŽDC, s.o.
SO 30-06-01	zastávka Raškov, přípojka nn	SŽDC, s.o.
SO 30-06-02	zastávka Raškov, osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 30-06-03	zastávka Raškov, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 30-06-04	zastávka Hanušovice Holba, přípojka nn	SŽDC, s.o.
SO 30-06-05	zastávka Hanušovice Holba, osvětlení nástupiště	SŽDC, s.o.
SO 30-06-06	zastávka Hanušovice Holba, kabelové rozvody	SŽDC, s.o.
SO 30-06-07	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 - napájení	SŽDC, s.o.

E.3.8	Vnější uzemnění	Budoucí vlastník
SO 29-06-06	žst. Bohdík, uzemnění trafostanice	SŽDC, s.o.

E.3.9	Přeložky a úpravy silnoproud. a sděl. zařízení mimodrážních
--------------	--

E.3.9.1	Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních	Budoucí vlastník
SO 24-06-11	zast. Bohutín, přeložka kabelu nn v km 55,140 - ČEZ	ČEZ a.s.
SO 28-06-07	t.ú. Ruda n.M. - Bohdík, přeložka kabelu nn v km 61,499 - ČEZ	ČEZ a.s.
SO 28-06-08	t.ú. Ruda n. M.- Bohdík, přeložka kabelu nn v km 62,366 - ČEZ	ČEZ a.s.

E.3.9.2	Přeložky sdělovacích vedení jiných správců	Budoucí vlastník
SO 50-10-01	Přeložky kabelů ČD - Telematika a.s.	ČD-Telematika
SO 50-10-02	Přeložky sdělovacích kabelů Telefónica Czech Republic	Telefónica CR

A.11. Členění projektu

Požadavkem objednatele bylo respektovat požadavky na interoperabilitu a zároveň členit dokumentaci dle Vyhlášky č.146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a Směrnice č.11/2006 GŘ SŽDC. Oba dokumenty však ne-definují zcela shodně požadavky na požadovanou dokumentaci

Akceptace obou výše uvedených platných a závazných dokumentů ze strany projektanta tedy výsledně znamená, že rozsah a obsah zpracované dokumentace projektu stavby plně odpovídá znění obou výše uvedených dokumentů, řazení dokumentace odpovídá Vyhlášce č. 146/2008 Sb. a kódové značení částí dokumentace odpovídá znění Směrnice č. 11/2006.

A.11.a) Celková skladba dokumentace

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ ČÁST

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.2.1 Dopravní technologie cílového stavu

B.2.2 Dopravní technologie v průběhu výstavby

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.2 Odpadové hospodářství

B.3.3 Neobsazeno

- B.3.4 Neobsazeno
- B.3.5 Akustická studie - aktualizace
- B.3.6 Biologický průzkum území stavby - aktualizace
- B.3.7 Dendrologický průzkum - aktualizace
- B.3.8 Vibrace
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany
 - B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energetických vedení
- B.5 Neobsazeno
- B.6 Neobsazeno
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
- B.10 Úspora energie a ochrana tepla
- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.12 Ochrana obyvatelstva
- B.13 Bezbariérové užívání
- B.14 Doplnková měření a průzkumy
 - B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
 - B.14.2 Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby
 - B.14.3 Předkategorizace svrškového materiálu
- B.15 Nezávislé posuzování bezpečnost
 - B.15.1 Dokumentace procesu řízení rizik dle CSM
 - B.15.2 Zpráva o nezávislém posouzení bezpečnosti

C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby M 1: 10 000
- C.2 Koordinační situace stavby M 1:500 (M1:1000)
- C.3 Neobsazeno
- C.4 Koordinační situace kabelových tras M 1:500 (M1:1000)
- C.5 Koordinační příčné řezy

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1. Zabezpečovací zařízení

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
- D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
- D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

D.2 Sdělovací zařízení

- D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (EPS, EZS)
- D.2.3 Informační zařízení
- D.2.4 Rádiové spojení
- D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
- D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

- E.1.1 Železniční svršek a spodek
- E.1.2 Nástupiště
- E.1.3 Železniční přejezdy
- E.1.4 Mosty, propustky a zdi
- E.1.5 Neobsazeno
- E.1.6 Potrubní vedení (plyn)
- E.1.8 Neobsazeno
- E.1.9 Neobsazeno

E.2 Pozemní stavební objekty

E.3 Trakční a energetická zařízení

- E.3.1 Neobsazeno
- E.3.2 Neobsazeno
- E.3.3 Neobsazeno
- E.3.4 Ohřev výměn (EOV)
- E.3.5 Neobsazeno
- E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
- E.3.7 Neobsazeno
- E.3.8 Vnější uzemnění
- E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních

F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- F.1. Technická zpráva
- F.2. Výkresy
- F.3. Časový postup prací
 - F.3.1 Stavební postupy
 - F.3.2 Harmonogram stavby
- F.4. Schéma stavebních postupů
- F.5. Bilance zemních hmot
- F.6. Povodňový a havarijný plán stavby
- F.7. Plán BOZP
- F.8. Doklady POV

G. NÁKLADY STAVBY

- G.1. Náklady stavby

H. DOKLADY

- H.1 Přehled subjektů, se kterými byl projekt projednáván v průběhu zpracování
- H.2 Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby
- H.3 Územní rozhodnutí
- H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu
- H.5 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
- H.6 Závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení
- H.7 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

- H.8 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebytových prostor dotčených stavbou
- H.9 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky
- H.10 Prohlášení o shodě

F. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Návrh vytyčovací sítě
- I.4 Koordinační vytyčovací výkres
- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady

J. DOKUMENTACE PRO REGISTR. SUBSYSTÉMŮ

K. DOKUMENTACE PRO POSUZOVÁNÍ SHODY

A.11.b) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

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

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

Ad a) Stavba bude členěna na tyto úseky:

- 21 t.ú. Postřelmov - Bludov
- 22 t.ú. Bludov - Chromeč
- 23 odb.Sudkov - odb.Chromeč
- 24 t.ú. Chromeč - nákladiště Olšany
- 25 nákladiště Olšany
- 26 nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou
- 27 žst. Ruda nad Moravou
- 28 t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov
- 29 žst. Bohdíkov
- 30 t.ú. Bohdíkov - Hanušovice
- 03 žst. Bludov

Ad b) Charakter objektu (profese):

- 00 SO veřej. zájmu
- 01 Trakční, zpětné a napájecí vedení
- 04 SO Rozvod 6 kV
- 05 ASDŘ PETZ a silnoprůdých zařízení
- 06 SO Silnoprůdové rozvody, uzemnění
- 07 PS Silnoprůdové rozvody, SŘR
- 08 PS Technologie rozvoden 6 kV
- 09 PS Technologie rozvoden 22 kV, 27 kV, 110 kV, měníren, uzemnění
- 10 SO Sdělovací zařízení
- 12 SO Vedení 22 kV, 110 kV
- 13 PS Trafostanice 22/0,4 kV
- 14 PS Sdělovací zařízení
- 15 Pozemní objekty, zastřešení nástupišť a PHS

16	Železniční spodek a nástupiště
17	Železniční svršek a úrovňové přejezdy
18	Pozemní komunikace, zpevněné plochy
19	Mosty a umělé stavby
20	Zabezpečovací signalizace
21	Ochrana inženýrských sítí
22	Plynovody a plynové přípojky
27	Vodovody, kanalizace, žumpy
28	Zabezpečovací zařízení
29	Zdvihací zařízení
34	Úprava území, oplocení, hluk. stěny, zemní valy, IPO
33	Úprava uzemnění
38	Náhradní rekultivace
50	Objekty mimo rámec stavby

Ad c) Pořadové číslo

Řazení objektů a souborů je prováděno ve směru růstu kilometráže. Logika tohoto systému číslování je převzata z modernizací jiných traťových úseků v rámci tranzitních koridorů ČR.

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

A.11.c) Vlastní skladba provozních souborů a stavebních objektů:

Objektová skladba byla vydefinována přípravnou dokumentací stavby V rámci detailního zpracování druhého stupně dokumentace, tj. projektu stavby, projektant přistoupil v několika případech k rozčlenění provozních souborů či stavebních objektů do samostatných celků – podobjektů, jejichž účelem je zejména detailnější rozdělení takovýchto objektů do oddělených, samostatných částí a to převážně s ohledem na následné provádění stavebních resp. montážních prací.

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

D. Technologická část

Část dok. PS	Číslo PS, SO	Část dokumentace
D.1.		ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1	PS	Staniční zabezpečovací zařízení
	PS 03-28-01	žst. Bludov, rekonstrukce SZZ
	PS 27-28-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce SZZ
	PS 29-28-01	žst. Bohdík, rekonstrukce SZZ
D.1.2	PS	Traťové zabezpečovací zařízení
	PS 22-28-01	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - Ruda nad Moravou, TZZ
	PS 28-28-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, TZZ
	PS 30-28-01	t.ú. Bohdík - Hanušovice, TZZ

D.1.3	PS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
	PS 21-28-01	t.ú. Postřelmov - odb. Chromeč, úprava PZZ v km 5,365
D.1.5	PS	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 50-28-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
D.2		SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1	PS	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 27-14-01	žst. Ruda nad Moravou, místní kabelizace
	PS 29-14-01	žst. Bohdík, místní kabelizace
	PS 50-14-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, TK
	PS 50-14-02	t.ú. Bludov - Hanušovice, DOK
	PS 50-14-03	t.ú. Bludov - Hanušovice, přenosové zařízení
D.2.2	PS	Vnitřní sdělovací zařízení (EPS, EZS)
	PS 27-14-02	žst. Ruda nad Moravou, vnitřní sdělovací zařízení
	PS 27-14-03	žst. Ruda nad Moravou, ASHS
	PS 27-14-04	žst. Ruda nad Moravou, EZS
	PS 29-14-02	žst. Bohdík, vnitřní sdělovací zařízení
	PS 29-14-03	žst. Bohdík, ASHS
	PS 29-14-04	žst. Bohdík, EZS
D.2.3	PS	Informační zařízení (kamerový systém)
	PS 27-14-05	žst. Ruda nad Moravou, informační zařízení
	PS 27-14-06	žst. Ruda nad Moravou, kamerový systém
	PS 29-14-05	žst. Bohdík, informační zařízení
	PS 29-14-06	žst. Bohdík, kamerový systém
	PS 50-14-04	t.ú. Bludov - Hanušovice, informační zařízení na zastávkách
D.2.4	PS	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
	PS 50-14-05	t.ú. Bludov - Hanušovice, TRS
	PS 50-14-06	t.ú. Bludov - Hanušovice, MRS
D.2.5	PS	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 50-14-07	t.ú. Bludov - Hanušovice, dohledové pracoviště - kamerový systém
	PS 50-14-08	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání sdělovacího a informačního zařízení
D.3		SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE včetně DŘT
D.3.1	PS	Dispečerská řídicí technika
	PS 50-05-01	t.ú. Bludov - Hanušovice, dálkové ovládání EOv a osvětlení
D.3.5	PS	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
	PS 29-13-01	žst. Bohdík, rekonstrukce trafostanice 22/0,4kV
D.3.7	PS	Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 27-07-01	žst. Ruda nad Moravou, záložní zdroj napájení
	PS 27-07-02	žst. Ruda nad Moravou, rozvodna nn
	PS 29-07-01	žst. Bohdík, rozvodna nn

E. Stavební část

E.		STAVEBNÍ ČÁST
E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1	SO	Kolejový svršek a spodek
	SO 23-17-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční svršek
	SO 23-16-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční spodek
	SO 24-17-01	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční svršek
	SO 24-17-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, železniční svršek
	SO 24-17-01.2	Výstroj trati

	SO 24-16-01	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční spodek
	SO 24-16-01.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční spodek
	SO 24-16-01.2	Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba
	SO 24-16-01.3	Propustek ev.km 49,492 (zrušení)
	SO 24-16-01.4	Propustek ev.km 49,552
	SO 24-16-01.5	Propustek ev.km 50,589
	SO 24-16-01.6	Propustek ev.km 50,984
	SO 24-16-01.7	Propustek ev.km 54,238
	SO 24-16-01.8	Propustek ev.km 54,519
	SO 24-16-01.9	Propustek ev.km 54,649
	SO 24-16-01.10	Propustek ev.km 55,863
	SO 25-17-01	nákladiště Olšany, železniční svršek
	SO 25-16-01	nákladiště Olšany, železniční spodek
	SO 26-17-01	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek
	SO 26-17-01.1	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční svršek
	SO 26-17-01.2	Most v km 58,885 - výměna mostnic
	SO 26-17-01.3	Most v km 59,046 - výměna mostnic
	SO 26-16-01	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek
	SO 26-16-01.1	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční spodek
	SO 26-16-01.2	Propustek ev.km 56,992
	SO 27-17-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční svršek
	SO 27-16-01	žst. Ruda nad Moravou, železniční spodek
	SO 28-17-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční svršek
	SO 28-16-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční spodek
	SO 28-16-01.1	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, železniční spodek
	SO 28-16-01.2	Propustek ev.km 61,026
	SO 28-16-01.3	Propustek ev.km 61,945
	SO 28-16-01.4	Propustek ev.km 63,021
	SO 28-16-01.6	Propustek ev.km 63,636
	SO 28-16-01.7	Propustek ev.km 63,852
	SO 29-17-01	žst. Bohdíkov, železniční svršek
	SO 29-16-01	žst. Bohdíkov, železniční spodek
	SO 30-17-01	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ koleje
	SO 30-17-01.1	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ koleje
	SO 30-17-01.2	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, SVÚ nástupiště v zastávce Raškov
	SO 30-16-01	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, žel.spodek - lokální opravy zídek z kamenných rovinanin
	SO 30-16-01.1	t.ú. Bohdíkov - Hanušovice, žel.spodek - lokální opravy zídek z kamenných rovinanin
	SO 30-16-01.2	Propustek ev.km 65,064
	SO 30-16-01.3	Propustek ev.km 65,392
	SO 30-16-01.4	Propustek ev.km 65,632
	SO 30-16-01.5	Propustek ev.km 66,044
	SO 30-16-01.6	Propustek ev.km 66,818
	SO 30-16-01.7	Propustek ev.km 67,814
	SO 30-16-01.8	Propustek ev.km 68,743
	SO 30-16-01.9	Propustek ev.km 69,059
E.1.2	SO	Nástupiště
	SO 24-16-02	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
	SO 24-16-03	zastávka Bohutín, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
	SO 26-16-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
	SO 27-16-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce nástupiště
	SO 28-16-02	zastávka Komňátka, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
	SO 29-16-02	žst. Bohdíkov, rekonstrukce nástupiště

	SO 30-16-02	zastávka Hanušovice Holba, rekonstrukce nástupiště a přístupových cest
E.1.3	SO	Železniční přejezdy
	SO 03-17-01	žst. Bludov, železniční přejezd v km 49,457 (P4245)
	SO 23-17-02	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 (P4329)
	SO 24-17-02	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 50,660 (P4246)
	SO 24-17-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 52,574 (P4247)
	SO 24-17-04	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 53,367 (P4248)
	SO 24-17-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 55,144 (P4249)
	SO 24-17-06	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, železniční přejezd v km 55,810 (P4250)
	SO 26-17-02	t.ú. nákladiště Olšany - Ruda nad Moravou, železniční přejezd v km 57,225 (P4251)
	SO 28-17-02	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 60,227 (P4252)
	SO 28-17-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 61,054 (P4253)
	SO 28-17-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 62,350 (P4254)
	SO 28-17-05	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 63,008 (P4255)
	SO 28-17-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 63,573 (P4256)
	SO 28-17-07	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 64,107 (P4257)
	SO 30-17-02	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 (P4258)
	SO 30-17-03	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,496 (P4259)
	SO 30-17-04	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 69,558 (P4260)
E.1.4	SO	Mosty, propustky a zdi
	SO 27-19-01	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,150
	SO 27-19-02	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,470
	SO 27-19-03	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,609
	SO 27-19-04	žst. Ruda nad Moravou, propustek v km 59,725
	SO 27-19-05	žst. Ruda nad Moravou, most v km 59,784
	SO 28-19-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, propustek v km 62,218
	SO 29-19-01	žst. Bohdík, propustek v km 64,712
E.1.6	SO	Potrubní vedení (plyn)
	SO 24-22-01	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, přeložka plynovodu v km 55,153
	SO 28-22-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, přeložka plynovodu STL v km 62,378
E.2	SO	Pozemní stavební objekty
	SO 23-15-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, nový RD v km 0,331
	SO 24-15-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přístřešku pro cestující
	SO 24-15-03	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 53,367
	SO 24-15-04	zastávka Bohutín, demolice
	SO 24-15-05	zastávka Bohutín, nový přístřešek pro cestující
	SO 24-15-06	zastávka Bohutín, zabezpečení stávající studny
	SO 24-15-07	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,144
	SO 24-15-08	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,810
	SO 24-15-08.1	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, nový RD v km 55,810
	SO 24-15-08.2	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladiště Olšany, demolice RD v km 55,910
	SO 26-15-01	zastávka Bartoňov, demolice
	SO 26-15-02	zastávka Bartoňov, nový přístřešek pro cestující
	SO 27-15-01	žst. Ruda nad Moravou, demolice
	SO 27-15-03	žst. Ruda nad Moravou, stavební úpravy V.B.
	SO 28-15-01	zastávka Komňátka, demolice
	SO 28-15-02	zastávka Komňátka, nový přístřešek pro cestující
	SO 28-15-03	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, nový RD v km 61,054
	SO 28-15-04	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, nový RD v km 63,008
	SO 29-15-03	žst. Bohdík, stavební úpravy V.B.
	SO 30-15-01	zastávka Hanušovice-Holba, demolice
	SO 30-15-02	zastávka Hanušovice-Holba, nový přístřešek pro cestující

	SO 30-15-03	t.ú. Bohdík - Hanušovice, nový RD v km 68,238
E.3		Trakční a energetická zařízení
E.3.4	SO	Ohřev výměn (EOV)
	SO 27-06-06	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce EOVS
	SO 29-06-05	žst. Bohdík, rekonstrukce EOVS
E.3.6	SO	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 23-06-01	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 - napájení
	SO 23-06-01.1	odb.Sudkov - odb.Chromeč, železniční přejezd v km 0,331 - napájení
	SO 23-06-01.2	odb.Sudkov - odb.Chromeč, úprava EOVS
	SO 24-06-01	zastávka Bludov-Lázně, rekonstrukce přípojky
	SO 24-06-02	zastávka Bludov-Lázně, osvětlení nástupiště
	SO 24-06-03	zastávka Bludov-Lázně, kabelové rozvody
	SO 24-06-04	zastávka Bludov-Lázně, přeložky silnoproudých rozvodů
	SO 24-06-05	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, žel.přejezd v km 53,367 - napájení
	SO 24-06-06	zastávka Bohutín, rekonstrukce přípojky
	SO 24-06-07	zastávka Bohutín, osvětlení nástupiště
	SO 24-06-08	zastávka Bohutín, kabelové rozvody
	SO 24-06-09	zastávka Bohutín, přeložky silnoproudých rozvodů
	SO 24-06-10	t.ú.Bludov, odb.Chromeč - nákladíště Olšany, žel.přejezd v km 55,810 - napájení
	SO 26-06-01	zastávka Bartoňov, rekonstrukce osvětlení nástupiště
	SO 26-06-02	zastávka Bartoňov, rekonstrukce přípojky
	SO 26-06-03	zastávka Bartoňov, kabelové rozvody
	SO 26-06-04	zastávka Bartoňov, přeložky silnoproudých rozvodů
	SO 27-06-01	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce osvětlení nástupiště
	SO 27-06-02	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice
	SO 27-06-03	žst. Ruda nad Moravou, rekonstrukce kabelových rozvodů
	SO 27-06-04	žst. Ruda nad Moravou, přeložky silnoproudých rozvodů nn
	SO 27-06-05	žst. Ruda nad Moravou, úprava přípojky
	SO 28-06-01	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 61,054 - napájení
	SO 28-06-02	zastávka Komňátka, oprava přípojky
	SO 28-06-03	zastávka Komňátka, osvětlení nástupiště
	SO 28-06-04	zastávka Komňátka, kabelové rozvody
	SO 28-06-05	zastávka Komňátka, přeložky silnoproudých rozvodů
	SO 28-06-06	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, železniční přejezd v km 63,008 - napájení
	SO 29-06-01	žst. Bohdík, rekonstrukce osvětlení nástupiště
	SO 29-06-02	žst. Bohdík, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice
	SO 29-06-03	žst. Bohdík, rekonstrukce kabelových rozvodů
	SO 29-06-04	žst. Bohdík, přeložky silnoproudých rozvodů
	SO 29-12-01	žst. Bohdík, přípojka vn pro trafostanici 22/0,4kV
	SO 30-06-01	zastávka Raškov, přípojka nn
	SO 30-06-02	zastávka Raškov, osvětlení nástupiště
	SO 30-06-03	zastávka Raškov, kabelové rozvody
	SO 30-06-04	zastávka Hanušovice Holba, přípojka nn
	SO 30-06-05	zastávka Hanušovice Holba, osvětlení nástupiště
	SO 30-06-06	zastávka Hanušovice Holba, kabelové rozvody
	SO 30-06-07	t.ú. Bohdík - Hanušovice, železniční přejezd v km 68,238 - napájení
E.3.8	SO	Vnější uzemnění
	SO 29-06-06	žst. Bohdík, uzemnění trafostanice
E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních
E.3.9.1	SO	Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních
	SO 24-06-11	zast. Bohutín, přeložka kabelu nn v km 55,140 - ČEZ
	SO 28-06-07	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdík, přeložka kabelu nn v km 61,499 - ČEZ

	SO 28-06-08	t.ú. Ruda nad Moravou - Bohdíkov, přeložka kabelu nn v km 62,366 - ČEZ
E.3.9.2	SO	Přeložky sdělovacích vedení jiných správců
	SO 50-10-01	Přeložky kabelů ČD - Telematika a.s.
	SO 50-10-02	Přeložky sdělovacích kabelů Telefónica Czech Republic

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK *(vyjma zkratk názvů organizací)*

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

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

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

V Olomouci, listopad 2014

Vypracoval: Ing.Stanislav Vávra