



			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 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. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	KONTROLOVAL	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: JESENÍK	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	
" DOZ Mikulovice - Jeseník "		OBEC: LIPOVÁ LÁZNĚ, JESENÍK	
		ZAK. ČÍSLO MCO	14-092-232-PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	KVĚTEN 2015
		FORMÁT	
Průvodní zpráva		MĚŘÍTKO	
		ČÁST A	PŘÍLOHA

Projekt stavby

„ DOZ Mikulovice - Jeseník “

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE PROJEKTU	5
A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	5
A.1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE	6
A.1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE PD.....	6
A.1.4 ÚDAJE O DOSAVADNÍM VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOSTI ÚZEMÍ, O STAVEBNÍM POZEMKU A O MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAZÍCH	6
A.1.5 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A O NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	7
A.1.6 INFORMACE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	8
A.1.7 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	8
A.1.8 ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK REGULAČNÍHO PLÁNU, ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ.....	9
A.1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY NA SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY A JINÁ OPATŘENÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	9
A.1.10 PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY	10
A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	10
A.2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	10
A.2.2 POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE	11
A.2.3. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY.....	12
A.2.4 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU VČ. ZÁBORŮ.....	15
A.2.5 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY.....	21
A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	23
A.3.1 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ A STAVEBNÍ OBJEKTY	23
A.3.2 ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ OPROTI PŘEDCHOZÍMU STUPNI DOKUMENTACE, VČETNĚ PŘÍSLUŠNÉHO ZDŮVODNĚNÍ	25
A.3.3 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE	25
A.3.4 PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE	25
A.3.5 POSUZOVACÍ A SCHVALOVACÍ PROTOKOL PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	25
A.3.6 EIA.....	25
A.3.7 ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	26
A.3.8 PROVEDENÉ PRŮZKUMY.....	26
A.3.9 OVĚŘENÉ ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ A STAVU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	27
A.3.10 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	27
A.3.11 DALŠÍ PODKLADY, VČETNĚ PODKLADŮ PRO DOSAŽENÍ INTEROPERABILITY.....	28
A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	33
A.4.1 ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO TECHNICKÉHO STAVU A KVALITATIVNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY STAVBY.....	33
A.4.2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	47
A.5. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY	48
A.6. PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO – BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	49

A.7. PŘEHLED VLASTNÍKŮ EVENT. SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INV. PROSTŘEDKŮ	52
A.8. INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY	54
A.9. ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	54
A.10. SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORU A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY.....	57
A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	60
A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	60

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

A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	„DOZ Mikulovice - Jeseník“		
Číslo ISPROFOND:	5713720007		
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby		
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce		
Odvětví:	Železniční doprava		
Železniční síť:	Ostatní dráha celostátní, nepatří do vybrané sítě ČR Trať není zařazena do sítě TEN-T) viz mapa na str. 29		
Trať:	celostátní dráha Mikulovice st. hr. – Hanušovice		
Traťový úsek (TÚ):	Mikulovice (st. hranice) – Lipová Lázně TUDU 136316 AŽ 136322		
Kraj:	Olomoucký		
Obec s rozšířenou působností:	Jeseník		
Katastrální území:	Dolní Lipová, Jeseník		
Obecní úřady:	Lipová - lázně	od začátku stavby km 91,094 do km 34,038	
	Jeseník	od km 34,038 do konce stavby km 37,012	
Stavební úřady:	Městský úřad Jeseník, Odbor stavebního úřadu, majetku a investic, Pracoviště Tovární 4/1287, 790 01 Jeseník		
Nadřízený orgán:	Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, územního plánování a stavebního řádu, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc		
Katastrální úřad:	Katastrální úřad pro Olomoucký kraj, Katastrální pracoviště Jeseník, Husova 10/1, 790 01 Jeseník		
Termíny výstavby: (předpoklad)	zahájení:	září /2015	
	ukončení:	červen/2016	
	délka výstavby:	10 měsíců včetně technologické přestávky v zimním období	

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
jejímž jménem jedná: Dr. Ing. Václav John, ředitel Stavební
správy východ na základě pověření č. 1315 ze dne 13.6.2012

IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

Odpovědní zaměstnanci: ve věcech smluvních a obchodních: Mgr. Lenka Dieguezová
ve věcech technických: Ing. Zdeněk Němeček
úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jaroslav Eichler

Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy České republiky

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

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD

Zhotovitel PD: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, Olomouc, PSČ 772 00

Jednající: Ing. Václav Kratochvíl předseda představenstva
IČO: 64610357,
DIČ: CZ64610357

Kontaktní zaměstnanci: ve věcech technických: Ing. Lumír Holešovský
úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jan Smetana

Zpracování projektu: květen 2015

A.1.4 Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetko-právních vztazích

Stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník“ bude realizována v rámci Olomouckého kraje.

Jedná se o liniovou stavbu, která je umístěna v zastavěných i nezastavěných částech obcí. Stavba je umístěna na celostátní dráze dle TTP trať č.311A Krnov – Jindřichov ve Slezsku státní hranice – Glucholazy (PKP) – Mikulovice státní hranice – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží v traťovém úseku Mikulovice státní hranice – Lipová Lázně

Projektová dokumentace pro stavební povolení – projekt stavby je v souladu s územně plánovací dokumentací. Nachází se na plochách pro drážní dopravu, kde je možno budovat zařízení k zabezpečení provozu železniční dopravy. Stavba bude napojena na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Hranice stavby se nachází mimo oblasti záplavového území řek Staříč a Bělá. Pro realizaci stavby budou využity stávající přístupové cesty ze silnic všech kategorií.

Stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník“ je změnou již dokončené stavby – dnešní železniční tratě. Stavebně jde o částečné úpravy dnešního železničního spodku a svršku, vybudování

nástupišť, rekonstrukci silnoproudých zařízení a osvětlení ve stanici Jeseník. Z hlediska technologického jde o modernizaci stávajícího sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Stavba bude připojena na distribuční rozvod elektrické energie, dojde ke zvýšení příkonu zařízení. Nové požadavky na připojení k vedení veřejných komunikačních sítí nejsou.

A.1.5 Údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu

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

„DOZ trati Mikulovice - Jeseník“, Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží - Kropáček A. 2014 MS GeoTec-GS, a.s.

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

V rámci doplňkového průzkumu pro zpracování projektu stavby byly realizovány následující práce:

- Hydrogeologický průzkum - ověření podmínek vsakování
- Stavebnětechnický průzkum mostních objektů - propustek v km 36,006
- Stanovení stupně znečištění zemin pražcového podloží

3) Ostatní provedené průzkumy a podklady využité pro projekt stavby:

Korozní průzkum:

Nebyl prováděn z důvodu rozsahu stavby.

Radonový průzkum:

Vzhledem k tomu, že v rámci „DOZ Mikulovice - 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:

Předkategorizace z důvodu rozsahu a časového sledu stavby nebyla po dohodě s objednatelem projektu stavby provedena. Kategorizace bude provedena v průběhu stavby.

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

Pro potřeby přípravné dokumentace proběhl biologický průzkum území stavby. Jeho výsledky však nejsou plně použitelné pro tento stupeň projektové dokumentace, vzhledem ke změně rozsahu záměru. Přírodovědný průzkum byl aktualizován, výsledky tohoto průzkumu jsou obsaženy v dokumentaci č. B.3.4 Přírodovědný průzkum. Obecně lze říci, že vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat významný vliv na faunu a flóru v dotčeném území.

4) Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu:

a) Napojení na silniční dopravní systém

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn po nově zřízených nebo zpevněných přístupových cestách a stávajícími komunikacemi.

Při úpravě stávajících komunikací a při zřizování nových přístupových cest je třeba dbát na stávající a nové inženýrské sítě a vyvarovat se jejich poškození. Přístupové cesty nové i stávající místní komunikace, jsou zakresleny v situaci stavby a dopravních tras v měřítku 1 : 10 000 a jsou popsány v části F.1. Na veřejné komunikace může vyjíždět jen technika řádně očištěná, pokud přesto dojde ke znečištění, je nutné toto neprodleně odstranit. Prašnost během výstavby bude minimalizována např. postřikem vodou pomocí kropícího vozu.

Ve **městě Jeseník** je uvažována přístupová trasa pro staveništní dopravu ze silnice I/44 (ulice Šumperská, Smetanova) po silnici III/45319 (ulice 28.října, Lipovská), po silnici III/45318 (ulice Puškinova) k příslušným železničním přejezdům, dále po místní komunikaci města Jeseník (ulici Nádražní) do prostoru železniční stanice Jeseník (pozemek ČD a.s.) a po místní komunikaci města Jeseník (ulice Na Úbočí, Majakovského). Stávající asfaltový povrch bude po ukončení stavby uveden do původního nebo předem sjednaného stavu. Alternativně předpokládáno využít trasu po komunikacích I/44, I/60, místní komunikace U Bělidla, Denisova, J. Ježka a po komunikacích III/45319 (ulice Lipovská) a III/45318 (ulice Puškinova).

b) Napojení na železniční dopravní systém

Železniční stanice Jeseník leží v km 35,746 celostátní jednokolejné trati Mikulovice st. hr. - Hanušovice. Touto tratí je napojena na železniční dopravní systém severním směrem peáží přes PKP směr ŽST Krnov, Opava východ i Ostrava-Svinov. V jižním směru je touto tratí napojena na stanici Hanušovice a dále směr Šumperk, Olomouc, Brno nebo přes Lichkov i směr Praha.

c) Napojení na dopravní systém z hlediska POV

Z hlediska POV v průběhu stavby budou na trase stavby u dokončovaných částí rekonstruovaného úseku řešena řada provizorní napojení do stávajících kolejí tak , aby byl zachován železniční provoz po sousedních kolejích. Ve stanici i na traťových úsecích. Jednotlivé části stavby, jejich postupná realizace a napojení na stávající nebo již nový stav je popsán v části F.3, časový postup prací.

A.1.6 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů vyplývající z jejich vyjádření byly zapracovány do projektu stavby.

Podmínky vyplývající z vyjádření správců sítí a dotčených organizací, které jsou obsaženy v jednotlivých vyjádřeních a rozhodnutích, budou respektovány při realizaci stavby.

A.1.7 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Řešení nástupišť je navrženo v souladu s národní legislativou – vyhláškou č.398/2009 a to včetně sklonu přístupového chodníku (max. 8,33%) až po majetkovou hranici pozemku

ve vlastnictví stavebníka. Navazující komunikace zůstává ve stávajícím sklonu Přístupový chodník je navíc napojen na komunikaci jiného vlastníka.

vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území

ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístování stavby.

A.1.8 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí

. Městský úřad Jeseník, odbor stavebního úřadu, majetku a investic, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění (dále jen „stavební zákon“), a ustanovení § 139 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, posoudil stavbu a sdělil, že stavba nevyžaduje - ve smyslu § 79 odst. 6 stavebního zákona - rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas. Odbor stavebního úřadu, majetku a investic zároveň udělil souhlas podle § 15 odst. 2 stavebního zákona, potřebný pro povolení předmětné stavby speciálním stavebním úřadem ve svém vyjádření č.j. MJ/24288/2015/OSMI/Pa ze dne 13.05.2015.

A.1.9 Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území

Připravované investiční akce, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit přímo realizaci stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“, jsou projektantovi známy:

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

- "Revitalizace trati Bludov – Jeseník"
- "Rekonstrukce žst. Hanušovice"
- „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“, práce předpokládány v období 07-11/2015“

Mimo SŽDC, s.o. je připravována stavba:

1. „Zastávka autobusů a obratiště u nádraží ČD“. Stavebníkem je Město Jeseník, Masarykovo nám. 1/167, 790 01 Jeseník. Termín realizace není přesně znám, předpokládá se realizace v roce 2016.
2. „Chodník na ulici Lipovská“. Stavebníkem je Město Jeseník, Masarykovo nám.

1/167, 790 01 Jeseník. Termín realizace není přesně znám, předpokládá se realizace v roce 2016.

A.1.10 Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby

Zahájení stavby: září 2015
Dokončení stavby: červen 2016
Délka výstavby: 10 měsíců včetně technologické přestávky v zimním období

Podrobné údaje o stavebních postupech, realizaci jednotlivých SO a PS, výlukách a podobně jsou uvedeny v části **F. Organizace stavby** projektové dokumentace této stavby. V části **A.5** této průvodní zprávy jsou uvedeny některé další dílčí časové údaje.

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník“ bude realizována v rámci Olomouckého kraje. Jedná se o liniovou stavbu, která je umístěna v zastavěných i nezastavěných částech obcí v ochranném pásmu dráhy. Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati, polohou železničních stanic, železničních přejezdů a skutečným profilem drážního tělesa (profilem náspů, železničních zářezů a pod.).

Projektová dokumentace pro stavební povolení – projekt stavby je v souladu s územně plánovací dokumentací. Nachází se na plochách pro drážní dopravu, kde je možno budovat zařízení k zabezpečení provozu železniční dopravy. Požadavky dotčených orgánů jsou splněny a jsou uvedeny v technologické a stavební části dokumentace. Stavba bude napojena na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Hranice stavby se nachází mimo oblasti záplavového území řek Staříč a Bělá. Pro realizaci stavby budou využity stávající přístupové cesty ze silnic všech kategorií.

Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

T A B U L K A K A T A S T R Á L N Í C H Ú Z E M Í (dotčených stavbou)

Kraj	Obec	Katastrální území	od km	do km
Olomoucký	Lipová - lázně	Dolní Lipová	31,086	34,038
Olomoucký	Jeseník	Jeseník	34,038	37,010

(Pozn.: km údaje jsou zaokrouhleny na metry)

Za účelem zajištění plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy a udržení kvality jízdní dráhy bylo zadáno v rámci předchozího stupně projektové dokumentace (přípravné dokumentace) zpracování záměru projektu stavby "DOZ Mikulovice - Jeseník". Předmětem stavby mělo původně být zřízení dálkového ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty (DOZ) v úseku jednokolejné neelektrifikované trati z Mikulovic do Jeseníku, přestavba železničních stanic Jeseník, Písečná a Mikulovice za účelem zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům (nová nástupiště, informační zařízení) a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení zapojeného do DOZ.

Vzhledem k malému rozsahu železniční dopravy v úseku Mikulovice - Jeseník bylo zjištěno, že v tomto rozsahu je záměr ekonomicky neefektivní a bylo tedy rozhodnuto redukovat stavbu v přípravné dokumentaci pouze na rekonstrukci železniční stanice Jeseník s přípravou zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na DOZ. Stavba je v tomto rozsahu z hlediska ekonomické analýzy efektivní. Z důvodu vazeb na záměr projektu byl i pro redukovanou stavbu ponechán původní název "DOZ Mikulovice - Jeseník".

Železniční stanice Jeseník leží v km 35,746 celostátní jednokolejné trati Mikulovice st. hr. - Hanušovice. Touto tratí je napojena na železniční dopravní systém severním směrem peáží přes PKP směr žst. Krnov, Opava východ i Ostrava-Svinov. V jižním směru je touto tratí napojena na stanici Hanušovice a dále směr Šumperk, Olomouc, Brno nebo přes Lichkov i směr Praha.

A.2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury – o stavbu dráhy ve smyslu §5 zákona č. 266/1994 Sb.. Charakter stavby je rekonstrukce, jedná se o trvalou stavbu. Náplní stavby je přestavba železniční stanice Jeseník za účelem zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům (nová nástupiště, informační zařízení) a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Stanice je navrhována na možnost současného odbavení tří vlaků osobní dopravy a jednoho vlaku nákladního. Odstavit bude možno tři osobní soupravy současně. Pro ložné manipulace je počítáno s jednou manipulační kolejí z části u boční rampy.

Jednostranné nástupiště č.1 délky 190 m s výškou hrany 550 mm nad TK je navrženo před výpravní budovou ke koleji č.3 v prostoru stávající koleje č.5, která bude snesena v části od hanušovického zhlaví až po začátek skladiště. Oboustranné nástupiště č.2 délky 130 metrů je navrženo v prostoru stávající koleje č.2, která se nahradí novou kolejí č.2 zapojenou ihned za nástupištěm na mikulovické straně do koleje č.1. Přístup na všechna nástupiště je v úrovni kolejiště centrálním přechodem do jejich čela na severní straně VB. Pro nákladní dopravu je navržena nová kolej č.4 dle nového číslování. Pro ložné manipulace zůstává stávající kolej č.4, dle nového číslování kolej č.6. Pro odstavování souprav osobních vozů jsou určeny koleje č.3a,5,7.

Stavba je umístěna na celostátní dráze dle TTP trať č.311A Krnov – Jindřichov ve Slezku státní hranice – Glucholazy (PKP) – Mikulovice státní hranice – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží v traťovém úseku Mikulovice státní hranice – Lipová Lázně. Organizování a provozování drážní dopravy je na traťovém úseku Mikulovice – Lipová Lázně dle předpisu SŽDC D1.

Stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník“ je změnou již dokončené stavby – dnešní železniční tratě. Stavebně jde o částečné úpravy dnešního železničního spodku a svršku, vybudování nástupišť, rekonstrukci silnoproudých zařízení a osvětlení ve stanici Jeseník. Z hlediska technologického jde o modernizaci stávajícího sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Stavba bude připojena na distribuční rozvod elektrické energie, dojde ke zvýšení příkonu zařízení. Nové požadavky na připojení k vedení veřejných komunikačních sítí nejsou.

Cíl stavby:

Realizací navrhovaného projektu dojde k modernizaci důležité železniční stanice Jeseník s předpokladem následné realizace dálkového řízení železničního provozu. Dojde rovněž ke zvýšení:

- úrovně bezpečnosti drážní dopravy náhradou zastaralého SZZ 2. kategorie, kde jsou použity konstrukční prvky a zapojení, které lze považovat za morálně i technicky zastaralé
- úrovně bezpečnosti silniční dopravy zřízením PZS nově budovaných typů včetně venkovních prvků v souladu s platnými normami
- plynulosti drážní dopravy, komfortu a efektivnosti práce
- snížení provozních nákladů na dopravní zaměstnance úsporou personální potřeby.

Rozsah stavby vychází:

- z přípravné dokumentace stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ (Signál Projekt s.r.o., 2014)
- z posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „DOZ Mikulovice - Jeseník“, Stavební správa východ, č.j.: 8806/2014-SSV-U1/Bař.
- ze schvalovacího protokolu přípravné dokumentace „DOZ Mikulovice - Jeseník“, SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb č.j.: 44609/2014-O6
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

Předpokládá se, že zakázka bude spolufinancovaná z prostředků EU.

Dokumentace je uspořádána v souladu s **vyhláškou č. 146/2008 Sb.** o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a se **směrnicí GR 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 „DOZ Mikulovice - 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.3.1 této průvodní zprávy.**

Předmětem stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ je změna již dokončené stavby – dnešní železniční tratě. Stavebně jde o částečné úpravy dnešního železničního spodku a svršku, vybudování nástupišť, rekonstrukci silnoproudých zařízení a osvětlení ve stanici Jeseník. Z hlediska technologického jde o modernizaci stávajícího sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Jedná se o stavbu, která řeší přestavbu železniční stanice Jeseník za účelem zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům (nová nástupiště, informační zařízení) a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Pro umístění nové technologie budou využity stávající objekty železniční stanice. Rekonstrukce železničního svršku bude provedena v rozsahu podle úprav konfigurace kolejiště a bude zahrnovat nutné úpravy kolejiště a výstavbu nových nástupišť. Veškerá výstavba včetně výkopových prací bude prováděna pouze v ochranném pásmu dráhy, převážně na pozemcích dráhy. V rámci stavby bude prováděna nová kabelizace pro sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá zařízení V žst. Jeseník bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení elektronického typu. Ve stavbě budou rekonstruovány přejezdy, které jsou v obvodu žst. Jeseník (přejezd v km 35,347 (ev. č. P 4303), v km 35,496 (ev. č. P 4304) a v km 36,337 (ev. č. P 4305)). Přejezdy na trati zabezpečené pouze výstražnými kříži se v této stavbě zabezpečovat nebudou. Ve stavbě je zahrnuta rekonstrukce jednoho PZS na trati v km 33,504 (ev. č. P 4301). Jízdy vlaků ve směru Lipová Lázně budou za-

bezpečeny novým traťovým zabezpečovacím zařízením. Jeho výstroj bude umístěna v žst. Jeseník ve stavědlové ústředně.

Nasazením nového staničního zabezpečovacího zařízení dochází k úspoře 6 pracovníků v položkách signalista (funkce se ruší) a výhybkář (krátí se pracovní doba). Stanice zůstává obsazena výpravčím a výhybkářem.

Začátek stavby je situován v km 31,086 ve výpravní budově žst Lipová Lázně, dopravní kanceláři, kde je napojena kabelizace. Konec stavby je situován v km 37,010 u počítačového bodu, kde je napojena kabelizace.

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

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

Kapacitní údaje:

Zabezpečovací zařízení	
Elektronické staniční zabezpečovací zařízení	1 soubor
Traťové zabezpečovací zařízení	1 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení nové	4 ks
Elekromotorický přestavník	12 ks
EZ	1 ks
Návěstidla	28 ks
Počítače náprav (nový)	1 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	24 700 m
Pokládka kabelů (TCEPKPFLE)	40 m
Pokládka kabelů (CYKY)	1600 m
Reléový domek	4 ks
Spojka kabelová	33 ks
Stožár výstražníku	11 ks
Světelný výstražník v plastovém provedení	16 ks
Výkolejka	2 ks

Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení	
Nový traťový kabel 10XN0,8	5505 m
Nový traťový kabel 15XN0,8	829 m
Výpichy z TK – přeložky v délce	3526 m
Optický kabel OK nový–profil 12 vláken SM 9/125 celk. délka	1245 m
Optický kabel OK provizorní–profil 12 vláken SM 9/125 celk. délka	203 m
Místní kabelizace	1 žst
Sdělovací zařízení	1 žst
Rozhlasové zařízení	1 žst
Lokální detekce požáru	1 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	1 žst
Informační zařízení	1 žst
Kamerový systém	1 žst
Úprava TRS	1 žst

Silnoproudá zařízení	
Elektrický ohřev výhybek	11 VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	250 m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 3kV	400 m
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	5800 m
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny vn	2 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	2 ks
Rekonstrukce osvětlení – Osvětl.stožár parkový, sklopný	41 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	406MWh/rok

Kolejové řešení	
Rekonstrukce železničního svršku (mimo výhybky)	2 641 m
Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním	779 m
Kolej tv. 49 E1 (reg.) na bet. pr.PB 2 (užit.), pružné upevnění	1 862 m
Směrové a výškové vyrovnání stávajících kolejí (mimo výhybek)	405 m
Nové výhybky S 49 2.generace	12 ks
Izolované styky v koleji – ve stanicích	6 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	443 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	50 m
Trativodní sběrače PE HD DN 250mm	89 m
Svodné potrubí PVC DN 200mm	25 m
Svodné potrubí PVC DN 250mm	76 m
Trativodní šachty - železobetonové	12 ks
Trativodní šachty - plastové	15 ks
Výstroj trati - na délce	1 200 m
Přejezd s celopryžovými panely (přes 3 koleje)	1 ks
Přejezd s celopryžovými panely (přes 1 kolej)	1 ks
Nástupiště s výškou hrany 550 mm (celková délka)	450 m
Nové poloostrovní oboustranné nástupiště ve stanici dl. 130m	1 ks
Nové vnější nástupiště ve stanici dl. 190m	1 ks
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	46 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	2 746,5 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	12 ks
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože	3 267,9 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované šterkové lože	230 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	13 155,8 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště	361 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště sypaná hrana	169 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová hrana nástupiště	477 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 4 koleje	1 ks
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 1 kolej	1 ks

Mostní objekty	
Železniční most – rekonstrukce	1 ks
Železniční propustek – rekonstrukce	1 ks
Železniční propustek – částečná rekonstrukce v rámci žel. spodku	1 ks

Pozemní objekty	
Demolice – objekty o celkovém obestavěném prostoru	3 ks/ 2721 m ³
Výpravní budova, stavební úpravy VB Jeseník	
- zastavěná plocha úprav VB Jeseník	212 m ²
- obestavěný prostor úprav VB Jeseník	600 m ³
Technologický objekt trafostanice	
- zastavěná plocha objektu trafostanice	84,0 m ²
- obestavěný prostor objektu trafostanice	422,0 m ³

Zábory pozemků	
Zábory trvalé	0 m ²
Zábory dočasné – v trvání nad 1 rok	0 m ²
Zábory dočasné – v trvání do 1 roku	1 525 m ²

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou vč. záborů

A) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA

Podle geomorfologického členění ČR (Zeměpisný lexikon ČSR 1987) patří zájmová oblast železniční stanice do:

<i>Systém:</i>	Hercýnský
<i>Provincie:</i>	Česká vysočina
<i>Subprovincie:</i>	Krkonošsko-jesenická soustava
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Jesenická oblast
<i>Celek:</i>	Zlatohorská vrchovina
<i>Podcelek:</i>	Bělská pahorkatina
<i>Okrsek:</i>	Jesenická kotlina

Jde o oblast tektonické erozivní sníženiny s členitým reliéf dna, která vznikla na poruchovém pásmu bělského zlomu. Povrch nejbližšího okolního terénu se vyznačuje při okraji zbytky zarovnaných povrchů úpatního typu a širokou udolní nivou, kde protéká řeka Staříč a Bělá.

Železniční stanice leží v nadmořské výšce přibližně 450 m n.m.

GEOLOGICKÁ STAVBA

Geologicky se širší okolí zájmového území nachází v oblasti desenské klenby.

Předkvarterní podklad

Předkvarterní podklad zájmového území je tvořen vysoce metamorfovanými horninami desenské skupiny, do které patří převážně ruly, svory, metabazity, fylity, kvarcity paleozoického až proterozoického stáří. Dále se zde vyskytují horniny vrbenské skupiny, mezi něž patří zelené břidlice a amfibolity erlány.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován fluviálními a deluviálními sedimenty. Deluviální sedimenty jsou hlinité s možným výskytem větších kamenů, bloků. Fluviální sedimenty (nivní) mají charakter šterku, písku, náplavových jíílů. V prostoru železniční stanice je výsledný reliéf nemodelován recentními navážkami.

TEKTONIKA, SEISMICKÁ AKTIVITA A SESUVNÁ ÚZEMÍ

Celá oblast je tektonicky velmi komplikovaná, rozčleněná plochými násuny na dílčí tektonické jednotky, které jsou zároveň detailně zvrásněné a porušené příčnými zlomy.

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 E ($v_{s,30} < 180$ m/s).

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA. 1 ČSN EN 1998-1, spadá zájmové území do oblasti s referenčním zrychlením $a_g R$ v rozmezí 0,08 - 0,10 g.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ A MOŽNÝ VÝSKYT METANU

V bezprostředním okolí stavby nejsou evidována důlní díla, výskyt metanu není zaznamenán.

HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové lokalita se nachází v hydrogeologickém rajonu 6431 - Krystalinikum severní části Východních Sudet - jihovýchodní část. Území je odvodňováno řekami Staříč a Bělá, patřících do hlavního povodí Odry.

Širší okolí, které nepatří do údolní nivy je charakterizováno, jako průlinový kolektor hydrogeologického masivu s proměnlivým podílem průlinové porozity v pásnu připovrchového rozpukání, charakteru ortorul a svorů v podloží vrbenské skupiny. Transmisivita je orientačně v řadu 10^{-5} m²/s. Index transmisivity nelze stanovit.

KLIMATICKÉ POMĚRY

Z klimatického hlediska je pro zájmovou oblast charakteristické velmi krátké až krátké léto, mírně chladné a vlhké, přechodné období je dlouhé, mírně chladné jaro a mírný podzim. Zima je dlouhá, mírná, mírně vlhká s dlouhým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota vzduchu je v rozmezí od 4°C do 12°C, přičemž v zimních měsících dosahuje hodnot průměrně -4°C až -1°C, v letních pak 10°C až 17°C. Průměrný roční úhrn srážek je 700 – 900 mm.

Charakteristická hodnota mrazového indexu je v zájmové oblasti v rozsahu $I_{mn} = 800 - 1000$ °C den.

B) CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY

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

Tento záměr neprochází žádným velkoplošným ani maloplošným chráněným územím. Nejblíže velkoplošným chráněným územím je Chráněná krajinná oblast Jeseníky, jejíž hra-

nice leží v těsné blízkosti trasy železnice, ale v řešeném úseku záměr neprochází přes území CHKO Jeseníky.

Nejbližším maloplošným chráněným územím je Přírodní památka (PP) Louka na Miroslavi, která leží cca 1,2 km od žst. Lipová-Lázně.

Památkově chráněné objekty:

V trase záměru se nenacházejí žádné památkově chráněné objekty.

Chráněná ložisková území, dobývací prostory:

Území záměru neleží v chráněném ložiskovém území či netěženém dobývacím prostoru.

Flóra a fauna:

V okolí záměru se vyskytuje běžná fauna a flora Hrubého Jeseníku, ovlivněná dlouholetou zemědělskou činností a těsnou blízkostí s intravilány obcí Lipová – Lázně a Jeseník. Přímě na území záměru nepředpokládáme výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení:

Na základě požadavků od projektantů byl proveden dendrologický průzkum, jehož výsledky jsou uvedeny ve Vlivu stavby na životní prostředí, část B.3.1.

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

Prvky ÚSES:

Záměr nekříží žádný nadregionální či regionální prvek územní soustavy ekologické stability. Záměr kříží lokální biokoridor LBK 1-3, na něhož však nebude mít záměr žádný významný vliv, protože v místě křížení dochází pouze k pokládce kabelů.

VKP (významné krajinné prvky)

Záměr kříží vodní toky, které jsou významnými krajinnými prvky dle zákona č. 114/1992 Sb. jedná se o vodní tok Pekelný potok (identifikátor toku dle DIBAVOD/HEIS 206960006200), o Kalvodku (identifikátor dle DIBAVOD/HEIS 206960009000), Kolonku (identifikátor toku dle DIBAVOD/HEIS 206960004000), a o bezejmenné vodní toky s ID vodního toku 206960003400 a 206960002900. V místě křížení s Pekelným potokem dojde pouze k pokládce kabelů do tělesa dráhy a nebude zasahováno do samotného vodního toku. U vodního toku Kalvodka dojde k úpravě propustku, který tento vodní tok provádí pod železničním tělesem. Z důvodu zásahu do tohoto VKP je potřeba požádat krajský úřad o závazné stanovisko k zásahu do VKP.

Do jiných významných krajinných prvků nebude záměrem zasahováno.

Památné stromy:

V trase záměru se nenacházejí žádné památné stromy. U tohoto záměru nepředpokládáme žádný zásah do ochranného pásma památných stromů.

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

Záměr je navržen na stávajících drážních pozemcích v trase stávající železniční trati, proto nepředpokládáme zásah do PUPFL nebo do ZPF.

Ostatní chráněná území

Trasa záměru leží mimo vnitřní území lázeňských míst. V části záměru v obci Lipová – lázně, leží trasa železnice v těsné blízkosti tohoto vnitřního území lázeňského místa Lipová – lázně a to na jeho severním konci. Pro lázeňské místo Lipová – lázně ani pro Jeseník, není vyhlášeno ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje, protože tyto lázeňská místa využívají k léčení příhodných klimatických podmínek.

Území soustavy NATURA 2000

V okolí záměru se nachází Evropsky významná lokalita. Jde o EVL Rychlebské hory – Sokolský hřbet, která je vzdálena cca 0,6 km od trasy záměru. U tohoto záměru díky jeho vzdálenosti a zejména charakteru nelze předpokládat vliv na EVL Rychlebské hory – Sokolský hřbet.

Podle stanoviska Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí, ze dne 17. 6. 2014, číslo jednací KUOK 58266/2014, nemůže mít uvedený záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

C) OCHRANNÁ PÁSMÁ

Stavba je v celé délce situována v **ochranném pásmu dráhy**.

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.

❖ 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 hranic obvodu dráhy. V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) je zakreslena hranice drážních pozemků z podkladů zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Revitalizace stávající železniční trati bude probíhat ve stávající trase železniční dráhy a nebude mít vliv na rozsah a polohu stávajícího ochranného pásma železniční dráhy.

❖ Ochranné pásmo silnic I. II. a III. třídy

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

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.

Stavbou nově nezasahujeme do stávajících ochranných pásem. Rekonstrukcí nedochází k novému dotčení ochranného pásma komunikací.

❖ 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.

Železniční trať 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	30 m

❖ Ochranné pásmo telekomunikací

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

❖ Ochranné pásmo plynovodů

Trať křížují středotlaké plynovody. 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

Stavba „DOZ Mikulovice – Jeseník“ bude v maximální možné míře situována na drážních pozemcích. Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. V rámci revitalizace se nepředpokládá zábor pozemků ZPF či PUPFL. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo lesa (pás 50 m od okraje lesa) před žst Lipová – Lázně, v místě pokládky kabelů. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů k dotčení těchto pozemků dle zákona č. 289/1995 Sb., §14 odst. 2.

❖ Ochrana vod

Oblast je odvodňována přítoky řeky Štaříč.

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

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

Vodní tok	Trat'. úsek	Drážní km	Typ kontaktu
Bezejmenný vodní tok	Lipová - Lázně	31,7	propustek
Bezejmenný vodní tok	Lipová - Lázně	32,75	propustek
Kolonka	Lipová - Lázně	33,2	propustek
Pekelný potok	Lipová - Lázně	34,05	propustek
Kalvodka	Jeseník	35,36	propustek

Dle hydrogeologické mapy (<http://www.heis.cz>) se lokalita nachází v hydrogeologickém rajonu Kvartér Krystalinikum Sudetské soustavy, který je charakterizován puklinovou propustností. Kolektor je nevymezený, hladina volná, transmisivita nízká <0,0001, mineralizace <0,3 g/l, chemický typ Ca- HCO₃.

❖ Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Rekonstruovaná trať nezasahuje do záplavového území pro průtok Q_{100} . Nejbližším záplavovým územím pro Q_{100} je záplavové území vodního toku Staříč, které se nachází vpravo ve směru staničení. Z tohoto důvodu nebude pro tento záměr zpracováván povodňový plán.

Záměr se nenachází ve zranitelné oblasti podle Nařízení vlády č. 262/2012 Sb.

Záměr se nenalézá na území chráněném pro přirozenou akumulaci vod.

Podle údajů z registru Geofundu ČR se ve zkoumaném úseku nenachází žádná poddolovaná území, ani žádné chráněné ložiskové území.

V blízkosti stávající železniční trati se nenachází žádné ložisko nerostných surovin, žádná hlavní důlní díla ani stará důlní díla.

Zájmová lokalita se nenachází ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, či v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

D) ZÁBORY POZEMKŮ

Stavba je situována převážně na tzv. „pozemcích dráhy“ a jen vyjimečně 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 nevyžádá 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	
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	Do 1 roku (m ²)	S budoucím věčným břemenem (m)
Dolní Lipová	0	0	0	0	100	31
Jeseník	0	0	0	0	1425	154
Zábory celkem.	0	0	0	0	1525	185

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 šterk zejména z okolí výhybek, u kterých lze předpokládat znečištění nebezpečnými látkami, bude odtěžena samostatně a bez mezideponií (meziskládek) odvezena do příslušného zařízení na odstranění odpadů.

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 sil-noproudých 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 rekonstrukce resp. pod kolejemi, u kterých je navržena sanace žel. spodku), a které budou zřizovány souběžně s pracemi žel. spodku. V dokumentaci SO žel. spodku jsou tyto chráničky zpracovány do přehledné tabulky, v rozpočtech těchto SO jsou zahrnuty náklady na zřízení těchto chrániček.

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

Omezující opatření při přípravě a realizaci stavby:

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

Zneškodnění nebezpečných odpadů:

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

V průběhu projektových prací bylo provedeno místní šetření po celém úseku stavby za účelem vymezení kontaminovaného šterkového lože. Při pochůzce byly rovněž zohledněny výsledky průzkumu kontaminace šterkového lože. Těžba kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučena pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 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 tento záměr byl dne 20. 2. 2015 Krajským úřadem Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí, udělen závěr zjišťovacího řízení (číslo jednací KUOK 8536/2015) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle tohoto závěru nebude záměr dále posuzován dle výše zmíněného zákona.

V rámci tohoto závěru nejsou dané žádné podmínky. V závěru zjišťovacího řízení je uvedeno několik doporučení, která byla brána v potaz při vypracovávání souvisejících částí projektové dokumentace.

A.3. Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní 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, kód profesí odvozený z členění dle směrnice 11 SŽDC
- c) xx třetí dvojčíslí je pořadovým číslem objektu.

Ad a) Stavba bude členěna na tyto úseky:

- 04 ŽST Jeseník
- 05 Jeseník – Lipová Lázně
- 50 Objekt přes více úseků

Ad b) Charakter objektu (profese):

Kód profesí odvozený z členění dle směrnice 11 SŽDC

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.

Vlastní skladba provozních a stavebních objektů:

Objektová skladba byla vydefinována přípravnou dokumentací stavby.

D. Technologická část

Část dok. PS	Číslo PS, SO	Část dokumentace
D.1.		ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1	PS	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 04-11-01	ŽST Jeseník, SSZ
D.1.2	PS	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 05-12-01	Jeseník – Lipová Lázně, TZZ
D.2		ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1	PS	Místní kabelizace
	PS 04-21-01	ŽST Jeseník, místní kabelizace
	PS 50-21-01	Lipová Lázně – Jeseník, TK

D.2.2	PS	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITS, EPS, EZS)
	PS 04-22-01	ŽST Jeseník, sdělovací zařízení
	PS 04-22-02	ŽST Jeseník, ASHS
	PS 04-22-03	ŽST Jeseník, EZS
D.2.3	PS	Informační zařízení (kamerový systém)
	PS 04-23-01	ŽST Jeseník, informační zařízení
	PS 04-23-02	ŽST Jeseník, kamerový systém
D.2.4	PS	Radiové spojení
	PS 50-24-01	ŽST Jeseník, úpravy TRS
D.3		SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT
D.3.1	PS	Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 50-31-01	InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC
	PS 04-31-01	ŽST Jeseník, DDTSŽDC
D.3.5	PS	Technologie transformačních stanic vn/nn
	PS 04-35-01	ŽST Jeseník, transformační stanice vn/nn
	PS 04-31-02	ŽST Jeseník, rozvodna 3kV pro EPZ

E. Stavební část

Část dok. SO	Číslo PS, SO	Část dokumentace
E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1	SO	Železniční svršek a spodek
	SO 04-11-01	ŽST Jeseník, železniční spodek
	SO 04-11-02	ŽST Jeseník, železniční svršek
E.1.2	SO	Nástupiště
	SO 04-12-01	ŽST Jeseník, nástupiště
E.1.3	SO	Železniční přejezdy
	SO 04-13-01	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347
	SO 04-13-02	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,496
E.1.4	SO	Mosty, propustky a zdi
	SO 04-14-01	Propustek ev. km 35,363
	SO 04-14-02	Podchod ev. km 36,006
E.2		POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
	SO 04-20-01	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 1
	SO 04-20-02	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 2
	SO 04-20-03	ŽST Jeseník, stavební úpravy V.B.
	SO 04-20-04	ŽST Jeseník, demolice skladiště u provozní budovy SŽDC
	SO 04-20-05	ŽST Jeseník, technologický objekt trafostanice
E.3		TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.4	SO	Ohřev výměn
	SO 04-34-01	ŽST Jeseník, EOV
E.3.5	SO	Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
	SO 04-35-01	ŽST Jeseník, kabelové rozvody pro EPZ
E.3.6	SO	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 04-36-01	ŽST Jeseník, přípojka VN
	SO 04-36-02	ŽST Jeseník, rozvody NN
	SO 04-36-02.1	ŽST Jeseník, rozvody NN – přeložky NN
	SO 04-36-03	ŽST Jeseník, osvětlení
	SO 05-36-01	Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504

E.3.8	SO	Vnější uzemnění
	SO 04-38-01	ŽST Jeseník, uzemnění trafostanice

A.3.2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně příslušného zdůvodnění

Zrušení PS, SO – projektu stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“:

Nedochází ke zrušení PS a SO.

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 „DOZ Mikulovice - Jeseník.“:

Nedochází k přidání PS a SO.

A.3.3 Zadávací dokumentace

- Zadávací dokumentace Veřejné zakázky „Doz Mikulovice - Jeseník“

A.3.4 Přípravná dokumentace

- Přípravná dokumentace stavby „DOZ Mikulovice – Jeseník“ (Signál Projekt s.r.o., 2014)
- Závěry připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

A.3.5 Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace

- Posuzovací protokol přípravné dokumentace „DOZ Mikulovice - Jeseník“, Stavební správa východ, č.j.: 8806/2014-SSV-U1/Bař.
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace „Doz Mikulovice - Jeseník“, SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb č.j.: 44609/2014-O6

A.3.6 EIA

Pro tento záměr byl dne 20. 2. 2015 Krajským úřadem Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí, udělen závěr zjišťovacího řízení (číslo jednací KUOK 8536/2015) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle tohoto závěru nebude záměr dále posuzován dle výše zmíněného zákona.

V rámci tohoto závěru nejsou dané žádné podmínky. V závěru zjišťovacího řízení je uvedeno několik doporučení, která byla brána v potaz při vypracovávání souvisejících částí projektové dokumentace.

A.3.7 Rozhodnutí o umístění stavby

. Městský úřad Jeseník, odbor stavebního úřadu, majetku a investic, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění (dále jen „stavební zákon“), a ustanovení §139 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní řízení), ve znění pozdějších předpisů, posoudil stavbu a sdělil, že stavba nevyžaduje - ve smyslu § 79 odst. 6 stavebního zákona - rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas. Odbor stavebního úřadu, majetku a investic zároveň udělil souhlas podle § 15 odst. 2 stavebního zákona, potřebný pro povolení předmětné stavby speciálním stavebním úřadem ve svém vyjádření č.j. MJ/24288/2015/OSMI/Pa ze dne 13.05.2015.

A.3.8 Provedené průzkumy

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

Použité podklady:

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

„DOZ trati Mikulovice - Jeseník“, Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží - Kropáček A. 2014 MS GeoTec-GS, a.s.

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

V rámci doplňkového průzkumu pro zpracování projektu stavby byly realizovány následující práce:

- Hydrogeologický průzkum - ověření podmínek vsakování
- Stavebnětechnický průzkum mostních objektů - propustek v km 36,006
- Stanovení stupně znečištění zemin pražcového podloží

3) Ostatní provedené průzkumy a podklady využité pro projekt stavby:

Korozní průzkum:

Nebyl prováděn z důvodu rozsahu stavby.

Radonový průzkum:

Vzhledem k tomu, že v rámci „DOZ Mikulovice - 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:

Předkategorizace z důvodu rozsahu a časového sledu stavby nebyla po dohodě s objednatelům projektu stavby provedena. Kategorizace bude provedena v průběhu stavby.

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

Pro potřeby přípravné dokumentace proběhl biologický průzkum území stavby. Jeho výsledky však nejsou plně použitelné pro tento stupeň projektové dokumentace, vzhledem ke změně rozsahu záměru. Přírodovědný průzkum byl aktualizován, výsledky tohoto průzkumu jsou obsaženy v dokumentaci č. B.3.4 Přírodovědný průzkum. Obecně lze říci, že vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat významný vliv na faunu a flóru v dotčeném území.

A.3.9 Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí

Podklady o stávajících inženýrských sítích:

Údaje o sítích byly převzaty od jednotlivých správců a v některých případech byly digitalizovány dle listinných podkladů. Stávající sítě jsou zobrazeny v koordinační situaci stavby.

Vyjádření majitelů či správců sítí jsou doloženy v části H.8 dokladové části dokumentace.

A.3.10 Geodetické a mapové podklady

Použité geodetické a mapové podklady:

Pro zpracování projektu stavby byly využity následující geodetické a mapové podklady:

- Rastrová Základní mapa ČR 1 : 10 000 (státní mapové dílo v digitální podobě)
- Železniční bodové pole, převzaté od jeho správce (SŽDC, Správa železniční geodézie Olomouc)
- Účelová mapa (zaměření stávajícího stavu), zpracovaná z geodetických podkladů vyhotovených pro přípravnou dokumentaci stavby „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“ (SŽDC, Správa železniční geodézie Olomouc, 09/2013), z geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci stavby „DOZ Mikulovice – Jeseník“ (Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář, 11/2013) a z doměření v rámci zpracování předmětného projektu stavby (Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář, 01-03/2015)
- Účelová katastrální mapa, zpracovaná na základě platné katastrální mapy a dalších údajů ze souborů geodetických a popisných údajů katastru nemovitostí (Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář)
- Údaje z katastru nemovitostí, získané Dálkovým přístupem do katastru nemovitostí a Nahlížením do katastru nemovitostí

A.3.11 Další podklady, včetně podkladů pro dosažení interoperability

Úsek trati, kde bude probíhat stavba „DOZ Mikulovice Jeseník“ se nachází na trati č.292 (dle JŘ 2014/2015) Krnov - Šumperk, 311 A (dle TTP) Krnov – Jindřichov ve Slezsku státní hranice – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží, která je tratí celostátní ostatní, nezařazenou do sítě TEN-T. Jedná se o jednokolejnou trať obsluhovanou nezávislou trakcí.

Stavby na dráze celostátní mimo síť TEN-T musí mít ES ověření subsystému pověřeným subjektem ve smyslu článku 17 směrnice 2008/57/ES. TSI pro tyto tratě dosud neexistovaly, posuzovala se jen shoda s národními předpisy.

Od 1.1.2015 nabylo účinnosti Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii, které se svým rozsahem působnosti nově vztahuje na všechny tratě evropského železničního systému. Ve smyslu par. 3a zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách, je součástí evropského železničního systému dráha celostátní. TSI č. 1299/2014 nahradila TSI 2008/217/ES pro vysokorychlostní žel. systém a 2011/275/EU pro konvenční žel. systém. **Nově se tedy posuzují na interoperabilitu veškeré dráhy celostátní, jak podle TSI, tak podle národní legislativy.**

Funkční a technické specifikace subsystému infrastruktura jsou dány TSI kategorií trati. Podle NK č. 1299/2014 je TSI kategorie tratí kombinací dopravních kódů, z nich pak vycházejí výkonnostní parametry pro osobní a nákladní dopravu (tabulka 2 a 3 NK č. 1299/2014).

Podle sdělení SŽDC, s.o., GŘ, odbor strategie je trať Mikulovice - Hanušovice v rámci tabulky připravované do Prohlášení o dráze celostátní a regionální (2016) zařazena pod dopravní kódy P6 (osobní doprava) a F4 (nákladní doprava). Pro tyto dopravní kódy nejsou v tabulkách TSI č. 1299/2014 stanoveny parametry pro traťovou rychlost, využitelnou délku nástupiště a délku vlaku.


Další novou TSI, platnou od 1.1.2015 je Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie **pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.** Tato TSI nahradila původní směrnici 2008/164/ES.

V přiložené mapce je zřejmé rozdělení celostátních drah :

červeně jsou vyznačeny tratě zařazené do sítě TEN-T

černě jsou ostatní dráhy celostátní

zeleně dráhy regionální

 je vyznačena trať **Mikulovice-Jeseník**

Přehled TSI pro dopravní cestu železničního systému v Unii, vztahující se k projektu výše uvedené stavby, platné od 1.1.2015:

- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému **infrastruktura** železničního systému v Evropské unii.
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a **osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**.
- Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému **energie** železničního systému v Unii.
- 2012/88/EU-TSI pro interoperabilitu subsystému **řízení a zabezpečení** transevropského konvenčního železničního systému, opravené rozhodnutím komise (EU) 2015/14, změna názvu na „rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů řízení a zabezpečení-znamená, že se směrnice vztahuje nejen na síť transevropského železničního systému, ale i na ostatní síť celého železničního systému.
- 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 zabezpečení bezbariérového používání 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., požadavek na dálkově ovládanou zvuk. signalizaci pro nevidomé na žel. přejezdech dle Tech. specifikace

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 SŽDC GR č. 28/2005** „Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky,
- **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.

Předpisy SŽDC

Označení	Název
SŽDC D 1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC (ČSD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy

Označení	Název
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích SŽDC)
SŽDC S 3	Železniční svršek, změna č. 1 10/2011, Změna č. 2 10/2014
SŽDC (ČD) S 3/1	Práce na železničním svršku ve znění změny č. 2 od 1.1.2010
SŽDC S 3/2	Bezстыková kolej
SŽDC S4	Železniční spodek, Změna č. 1 09/2014
SŽDC S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC S9	Pevná jízdní dráha
SŽDC Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam 1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č. 1 od 1.9.2014
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC (ČSD) T7	Radiový provoz
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu (účinnost od 1.3.2014)
SŽDC E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení

Předpisy ČD

Označení	Název
ČD Op 16	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích ČD)

Služební rukověti SŽDC

SŽDC (ČD) SR 5(S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC SR 70	Služební rukověť. Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst.
SŽDC (ČSD) SR101 (S)	Služební rukověť. Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek.
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Služební rukověť. Seznam vzorových listů železničního svršku.
SŽDC SR 103/3 (S)	Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej.
SŽDC (ČSD) SR 103/6 (S)	Služební rukověť. Výkresy materiálu železničního svršku. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Služební rukověť. Pasportní evidence železničního svršku, změna č.1 od 1.12.2014.
SŽDC (ČSD) SR 105/1 (S)	Služební rukověť. Používání plastbetonu v traťovém hospodářství.
SŽDC 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 současné době bylo vydaných

9 změn, poslední 9. změna k 03/2015. Změna zahrnuje vydání nové kapitoly „Ocelové mosty a konstrukce“.

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

A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

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

Zhodnocení z hlediska dopravní technologie :

Železniční stanice Jeseník leží v km 35,746 celostátní jednokolejné trati Mikulovice st. hr. - Hanušovice. Administrativně je žst. Jeseník přidělena Provoznímu obvodu (PO) Olomouc. Sídlem přednosty PO Olomouc je železniční stanice Olomouc hl.n. Stanice je obsazena výpravčím. Má tři dopravní a šest manipulačních kolejí. Dvě nástupiště jsou úroňová typu SUDOP, jedno nástupiště je sypané. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná, protože nesplňují požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické 2. kategorie, hlavní návěstidla jsou závislá na poloze všech pojížděných i odvratných výhybek a výkolejek a jsou vyloučeny všechny současně zakázané vlakové cesty. Hlavní návěstidla jsou světelná s rychlostní návěstní soustavou. Odjezdová návěstidla S1-3 a L1-3 jsou skupinová. Z řídicího přístroje v dopravní kanceláři výpravčí obsluhuje za vlakové dopravy, případně při posunu, výhybky č. 1, 2, 3, 4. Na zhlaví směrem žst. Písečná, je zřízeno v bývalé budově stavědla 1 - PSt1. Místní obsluhou lze odtud při posunu obsluhovat výhybky č. 1, 2, 3 a 4. Na zhlaví směrem žst. Lipová Lázně je umístěno stavědlo 2 (St2). Traťový úsek Jeseník - Lipová Lázně je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu RPB 71. Traťový úsek Mikulovice - Písečná je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu RPB 71. Ve směně pracuje jeden výpravčí, personální potřeba 4,812 pracovníků, jeden signalista, personální potřeba 4,774 pracovníků a jeden výhybkář personální potřeba 2,321 pracovníků. Celkem 11,907 pracovníků.

Stanice je navrhována na možnost současného odbavení tří vlaků osobní dopravy a jednoho vlaku nákladního. Odstavit bude možno tři osobní soupravy současně. Pro ložné manipulace je počítáno s jednou manipulační kolejí z části u boční rampy.

Jednostranné nástupiště č.1 délky 190 m s výškou hrany 550 mm nad TK je navrženo před výpravní budovou ke koleji č.3 v prostoru stávající koleje č.5, která bude snesena v části od hanušovického zhlaví až po začátek skladiště. Oboustranné nástupiště č.2 délky 130 metrů je navrženo v prostoru stávající koleje č.2, která se nahradí novou kolejí č.2 zapojenou ihned za nástupištěm na mikulovické straně do koleje č.1. Přístup na všechna nástupiště je v úrovni kolejiště centrálním přechodem do jejich čela na severní straně VB. Pro nákladní dopravu je navržena nová kolej č.4 dle nového číslování. Pro ložné manipulace zůstává stávající kolej č.4, dle nového číslování kolej č.6. Pro odstavování souprav osobních vozů jsou určeny koleje č.3a,5,7. Nasazením nového staničního zabezpečovacího zařízení dochází k úspoře 6 pracovníků v položkách signalista (funkce se ruší) a výhybkář (krátí se pracovní doba). Stanice zůstává obsazena výpravčím a výhybkářem.

Zhodnocení z hlediska technického:

D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stávající stav:

Staniční zabezpečovací zařízení:

Žst. Jeseník je zabezpečena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie dle TNŽ 34 2620. Řídící přístroj je vzoru RANK, umístěn je v DK. Závislé přístroje na stavědlech jsou vzoru 5007. Návěstidla jsou světelná. Návětní soustava je rychlostní. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Výhybky 1,2,3,4, 7-12, OS1 jsou ústředně stavěné, vybavené elektromotorickými přestavníky. Výhybky č. 1,2,3,4 jsou obsluhovány z řídícího přístroje. Pro vybavení vlakové cesty jsou na mikulovickém zhlaví použity sériové kolejové obvody. Na lipovském zhlaví jsou izolované kolejnice. Hlavní návěstidla jsou závislá na poloze všech pojížděných a odvratných výhybek a výkolejek. V SZZ jsou vyloučeny všechny současně zakázané vlakové cesty.

Na sudém zhlaví je zaústěna výhybkou č. 12 vlečka 6277 Vítkovice HARD CZ a.s. Jeseník.

Přejezd v km 35,347 (ev. č. P 4303)

Přejezd se nachází v intravilánu Města Jeseník v ulici Lipovská na sudém zhlaví. Přejezd je jednokolejný. Jedná se o křížení silnice III/45319 s tratí celostátního významu. Přejezd je zabezpečen PZZ 2. kategorie typu AŽD71. Přejezd je spouštěn staničním zařízením. Ve směru od Lipové Lázně jsou jednopásou kolejové obvody. Přejezd není zaizolován v celé délce přibližovacích úseků. Na přejezdu jsou situovány dva výstražníky se dvěma světlovými skříněmi. Kontrolní prvky jsou v kolejové desce v DK žst. Jeseník, zjednodušené indikace na St.2.

Přejezd v km 35,496 (ev. č. P 4304)

Přejezd se nachází v intravilánu Města Jeseník v ulici Puškinova na sudém zhlaví a je čtyřkolejný. Jedná se o křížení silnice III/45318 s tratí celostátního významu. Přejezd je zabezpečen PZZ 2. kategorie typu AŽD71. Přejezd je spouštěn staničním zařízením. Přejezd není v celé délce přibližovacích úseků zaizolován. Na přejezdu jsou situovány dva výstražníky se dvěma světlovými skříněmi. Kontrolní prvky jsou v kolejové desce v DK ŽST Jeseník, zjednodušené indikace na St.2.

Přejezd v km 36,337 (ev. č. P 4305)

Přejezd se nachází v intravilánu Města Jeseník v ulici Na úbočí u křižovatky s ulicemi Krameriova, Muzikantská stezka a K.H. Máchy. Přejezd je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Navrhovaný stav

V žst. Jeseník bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Řídící úroveň bude umístěna v žst. Jeseník. JOP bude umístěna v žst. Jeseník v prostorách stávající dopravní kanceláře.

Traťová rychlost zůstane stávající bez navýšení, tj. nebude vyšší než 60 km/h a zábrzdná vzdálenost zůstane 400m.

Na pracovišti JOP bude zřízen počítač s provozní aplikací, která bude splňovat směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12. Tato provozní aplikace bude propojena s provozními aplikacemi v žst. Lipová Lázně a žst. Písečná, z nichž bude přebírat čísla vlaků.

V mezistaničním úseku Jeseník – Lipová Lázně bude zřízeno nové automatické hradlo.

V mezistaničním úseku Písečná – Jeseník bude ponecháno stávající TZZ typu RPB71. Ale bude zaizolován traťový úsek Mikulovice – Písečná – Jeseník počítačem náprav. Výstroj RPB71 v Jeseníku bude přestěhována do nové SÚ a zavázána do nového SZZ.

Pro zjišťování volnosti koleje budou použity počítače náprav.

Bude zřízeno diagnostické pracoviště a diagnostický server. Data serveru budou přístupná po intranetu na vyžádání v omezeném rozsahu. Online přenos dat nebude z důvodu kapacity intranetové přípojky.

V žst. Jeseník budou zřízena nová světelná návěstidla, návěstní soustava rychlostní. Seřadovací návěstidla budou stožárová.

Všechny výhybky mimo výhybky č. 4 a 8 budou ústředně stavěné, osazené novými elektromotorickými přestavníky. Výkolejka Vk2 bude osazena elektromotorickým přestavníkem s vazbou na výhybku č. 9. Výhybka č. 8 bude zabezpečena odtlačným kontrolním a výměnovým zámekem s výsledným klíčem drženým v EZ. Výhybka č. 4 zůstane nezabezpečená.

Všechny staniční přejezdy (km 36,337; km 35,496; km 35,347) budou zabezpečeny novým PZZ reléového typu s elektronickými prvky.

Vlečka 6278 Řetězárna, a.s. zůstane zavázána beze změny do RPB71, způsob obsluhy zůstane shodný, jako ve stávajícím stavu.

Vlečka 6277 Vítkovice HARD CZ a.s. Jeseník bude zaústěna výhybkou č. 13 podle nového číslování. Posun na vlečku bude zabezpečeny, řízený z JOP po předchozí domluvě s odpovědným pracovníkem vlečky.

K venkovním prvkům bude položena nová kabelizace. Kabely budou plněné typu TCEKPFLEY. Kabelová trasa bude vedena ve stanici v kabelovém žlabu s krytím 0,35m. Podchody pod kolejemi budou provedeny v chráničkách s krytím 1,5m od železniční pláně.

Traťové zabezpečovací zařízení:

Traťový úsek Písečná – Jeseník je vybaven TZZ typu RPB71. TZZ je 2. kategorie dle ČSN 34 2620. V mezistaničním úseku Písečná – Jeseník jsou kolejové obvody pouze pro PZS v km 43,491, jinak je bez kolejových obvodů.

V mezistaničním úseku Písečná – Jeseník je zaústěna vlečka 6278 Řetězárna, a.s.. Obsluha vlečky 6278 Řetězárna, a.s. je vlečkovým vlakem z ŽST Jeseník bez uvolnění traťové koleje, s návratem do ŽST Jeseník. Při jízdě na vlečku je dovoleno vozidla sunout, z vlečky táhnout.

Traťový úsek Jeseník – Lipová Lázně je vybaven TZZ typu RPB71. TZZ je 2. kategorie dle ČSN 34 2620. Mezistaniční úsek Jeseník – Lipová Lázně je celý zaizolován sériovými 50Hz-ovými kolejovými obvody.

Přejezd v km 33,504 (ev. č. P 4301)

Přejezd se nachází v intravilánu obce Lipová - lázně v mezistaničním úseku Jeseník – Lipová Lázně. Jedná se o křížení silnice III/45319 s tratí celostátního významu. Přejezd je zabezpečen PZZ 3. kategorie typu AŽD71. Pro automatické ovládání přejezdu jsou použity jednopásové kolejové obvody. Na přejezdu jsou situovány dva výstražníky. Kontrolní prvky jsou v kolejové desce v DK ŽST Jeseník a v JOP v žst. Lipová Lázně.

Navrhovaný stav

V mezistaničním úseku Jeseník – Lipová Lázně bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez návěstního bodu na trati. Pro zjišťování volnosti koleje budou použity počítače náprav.

Přejezd v km 33,504 (ev. č. P 4301) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením reléového typu s elektronickými prvky.

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stávající stav:

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů:

V žst. Jeseník je v provozu místní kabelizace. Nová konfigurace kolejíště a zabezpečení si vyžádá novou konfiguraci místní kabelizace.

Traťové kabely – směr Lipová Lázně. Ze sdělovací místnosti ve výpravní budově jsou do žst. Lipová Lázně do dopravní kanceláře vedeny 2 kabely – dálkový DKP DCKQ 1XV1,3 + 9XPi1,0 + 20DM0,9 a TCEPKPFLEY 10XN0,8 (z Lipová Lázně dále pokračuje až do žst. Hanušovice). Dálkový kabel je veden podél železniční trati, kabel TCEPKPFLEY je uložen v kolejíšti žst. a vede k železničnímu přejezdu v km 35,347 a dále pak pokračuje v trase kabelů Telefonica O2.

Traťový kabel – směr Mikulovice. Ze sdělovací místnosti ve výpravní budově je veden dálkový kabel DKP DCKQ 1XV1,3 + 9XPi1,0 + 20DM0,9 do SH skříně v budově St.1 (km 36,090). Z SH skříně je dále položen kabel PK 6 – DCKQYPV 8DM1,3 podél železniční trati do žst. Písečná, kde je ukončen ve výpravní budově v SH skříně.

Navrhovaný stav – místní kabelizace

V žst. Jeseník bude vybudována nová místní kabelizace v nezbytně nutném rozsahu. Budou připojeny VTO u vjezdových návěstidel, u přejezdů v obvodu žst. a u elektromagnetického zámku. Také bude připojen oboustranný komunikátor umístěný u centrálního přechodu. V rámci místní kabelizace budou optickými kabely připojeny rozváděče EOv na obou zhlavích, rozváděče osvětlovacích věží a objekt trafostanice. Dle požadavků OŘ budou optickým kabelem propojeny místnosti diagnostiky zabezpečovacího zařízení ve výpravní budově s místností serveru v provozní budově. Mezi sdělovací místností (ČD-T) OP09 a místností diagnostiky zabezpečovacího zařízení bude realizován propojovací optický kabel. Centrum místní kabelizace bude ve sdělovací místnosti. Rovněž bude řešen provizorní stav propojení sdělovací místnosti (ČD-T) ve výpravní budově s místností serveru v provozní budově optickým kabelem tak, aby toto propojení zůstalo funkční v průběhu stavby.

Navrhovaný stav – traťový kabel

V rámci stavby bude položen nový traťový kabel 10XN0,8 a HDPE trubka modrá ze sdělovací místnosti (ČD-T) do místnosti dopravní kanceláře žst. Lipová Lázně. Dále bude položen nový traťový kabel 15XN0,8 a HDPE trubka modrá ze sdělovací místnosti (ČD-T) do km 36,400 (nové vjezdové návěstidlo od žst. Písečná), kde budou trubka i kabel zaslepeny nebo navážou na kabel a trubku pokládanou v rámci související stavby (podle toho, co bude dříve). K přejezdům budou z TK provedeny potřebné výpichy (traťový a nehodový okruh, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů. Bude provedeno propojení sdělovací místnosti se stavědlovou ústřednou. Bude řešen provizorní stav stávajících dálkových a traťových kabelů tak, aby provoz na nich byl zachován v průběhu stavby. Po skončení stavby musí tyto kabely zůstat v provozu. V definitivním stavu budou nahrazované kabely uloženy do nových kabelových tras společně s ostatními novými kabely.

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

V žst. Jeseník je telefonní zapojovač MIKRO Inoma, ve výpravní budově je funkční strukturovaná kabeláž.

V současné době není v žst. Jeseník instalován žádný systém EPS (ASHS) nebo EZS.

Navrhovaný stav

V žst. Jeseník bude provedena příprava pro vybudování pracoviště dálkového ovládání sdělovacího zařízení úseku tratě Lipová Lázně - Jeseník – Mikulovice. Je navržen IP telefonní zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním. U centrálního přechodu bude dodán obousměrný hlasový komunikátor pro komunikaci nevidomého s výpravčím. V obvodu stanice bude vybudována technologická datová síť.

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

V žst. Jeseník je rozhlasové zařízení pro informování cestujících, vizuální informační zařízení není ve stanici.

V současné době není v žst. Jeseník instalován žádný kamerový systém.

Navrhovaný stav

Ve stanici bude vybudováno rozhlasové zařízení a informační zařízení s proměnnými informacemi o jízdě vlaku s možností automatického ovládání dle jízdy vlaku. Centrální přechod bude doplněn zvukovým hlásičem pro nevidomé.

Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R):

Stávající stav:

V současné době je v žst. Jeseník v provozu základnová radiostanice analogového traťového rádiového systému T-CZ Hanušovice - Mikulovice.

V současné době je v žst. Jeseník v provozu zařízení traťového rádiového systému (TRS).

Navrhovaný stav:

Zařízení TRS v žst. Jeseník bude doplněno komponenty (modul STOP TRS) k umožnění funkce VNPN zabezpečovacího zařízení.

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

Stávající stav:

V současné době není v uvažovaných objektech DDTSŽDC realizována.

Navrhovaný stav:

Předmětem je realizace systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) realizovaných v rámci stavby, včetně doplnění integračních serverů a doplnění klientských pracovišť. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

V PS žst. Jeseník budou realizované technologické systémy připojeny do sítě DDTS. V žst. Jeseník bude zřízen integrační koncentrátor, do kterého budou připojeny technologické systémy v žst. Jeseník. Připojení do technologické datové sítě na CDP bude řešeno tunelováním přes Intranet. Ve stavbě bude realizována diagnostika NZZ.

V rámci stavby je projekčně zohledněno uvažované řízení dopravy z žst. Jeseník, kde bude v DK realizováno klientské pracoviště. Pro potřeby údržby SEE s SSZT budou v rámci stavby dodány 2 mobilní klientská pracoviště a pro OE Zábřeh pracoviště Šumperk stacionární klientské pracoviště. V žst. Jeseník bude vyvedena technologická datová síť

pro připojení mobilního klienta DDTS ŽDC. Dále budou doplněny aplikace InS a související klientská pracoviště systému DDTS ŽDC.

Kapacitní údaje:

RDD	2 ks
InK	1 ks
Dispečerský klient	2 ks
Mobilní klient	2 ks

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

Stávající stav:

V současné době je stanice napájena ze sloupové trafostanice ve vlastnictví SŽDC s.o. s transformátorem 160kVA a rez. příkonu 130kVA.

Navrhovaný stav:

V žst. Jeseník bude vybudován nový technologický objekt silnoproudých zařízení (TOSZ), který bude určen pro napájení provozních technologií a stávajících objektů ve stanici.

TOSZ bude obsahovat rozvodnu 22kV, rozvodnu 3kV (EPZ), rozvodnu 0,4kV, prostor pro stacionární dieselaagregát a dvě transformátorové stanoviště (22/0,4kV a 22/2,5kV). TOSZ bude umístěn v prostoru bývalého skladu, který je určen v rámci stavby k demolici, u zarážedla kusé koleje č.7. Po realizaci technologického objektu a přípojky VN bude stávající sloupová trafostanice demontována.

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 04-11-01 ŽST Jeseník, železniční spodek

Stávající stav:

Zemní těleso v žst. Jeseník se nachází převážně v mírném odřezu. Konstruktivní vrstvy železničního spodku jsou tvořeny štěrkovitými zeminami a škvárou. Zemní plášť je pak tvořen soudržnými zeminami a štěrkovitými zeminami. Ve stanici nevykazuje železniční spodek vážnější závady, nejsou zde pozorována blátivá místa.

Stávající odvodnění stanice nebylo zjištěno, patrně pomocí příkopů zaústěných do vodotečí, případně se voda vsakuje do podloží. Ve stávajícím stavu je před přejezdem km 35,347 nefunkční odvodnění pomocí nezpevněného příkopu. Trať od Hanušovic klesá k přejezdu km 35,347, odkud není nikam svedena a v příkopu se tvoří bažiny.

Navrhovaný stav:

Obsahem SO 04-11-01 „Žst. Jeseník, železniční spodek“ je rekonstrukce železničního spodku a odvodnění v žst. Jeseník. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Projekt stavby předpokládá sanaci železničního spodku pod hlavní a předjízdny koleji, v délce rekonstrukce železničního svršku. Začátek rekonstrukce železničního spodku v hlavní koleji č. 1 je navržen ve vzdálenosti 25m před koncem výhybky č. 13 cca v km.

35,278. Předpokládaný konec rekonstrukce železničního spodku bude v koleji č. 1 směrem na Mikulovice v km 36,173.

V manipulačních kolejích pak bude rekonstrukce železničního spodku realizována pouze v místech, kde se kolej nachází v nové stopě, tj. pod kolejí č. 4 v celé délce a pod kolejí č. 7 v místě původní rampy. V koleji č. 5 nebude železniční spodek rekonstruován, provede se pouze přehutnění pláň železničního spodku ve sklonu 5% směrem k odvodnění.

Zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) se v žst. Jeseník týká přejezdů v km 35,347 a 35,496, u propustku km 35,684 a u podchodu km 36,006. Pro ZKPP bude použito šterkodrti 0/32 tl. 200mm a stabilizovaná zemina z centra tl. 350mm.

Odvodnění kolejí je navrženo v rozsahu rekonstrukce železničního spodku. Stanice je rozdělena odvodněním na dvě části, které dělí propustek v km. 35,684. Vlevo od propustku km 35,684 je stanice odvodněna systémem trativodů a svodných potrubí, které budou zaústěny do propustků km 35,447 a 35,684. Vpravo od propustku km 35,684 je stanice odvodněna pomocí vsakovacích žeber.

Propustek v km 35,683

V rámci SO žel. spodku bude provedena úprava stávajícího deskového propustku v km 35,683 a to z důvodů ochrany proti poškození vnitrostaveništní dopravou v místech výkopových prací.

Jedná se o kamennou desku o světlosti 1,0m a celkové šířce cca 63m. Propustek je umístěn pod kolejemi, rampou, nástupištěm a místní komunikací. Nadnásyp propustku je v rozmezí 1÷4 metry. Propustek bude zachován, pouze v dosahu výkopů pro nové koleje resp. nástupiště bude provedena výměna kamenné desky za ŽB desku. Dále bude provedeno zajištění vtoku ocelovým třímadlovým zábradlím.

SO 04-11-02 ŽST Jeseník, železniční svršek

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu má stanice 3 dopravní koleje, 2 průběžné manipulační koleje, 2 kusé manipulační koleje a 2 kusé koleje zvláštního určení (pro účely SŽDC).

Do stanice je zaústěna vlečka 6277 Vítkovice HARD CZ a.s. Jeseník (odb. výh. č.12).

Ve stanici se nacházejí úroňová nástupiště u kolejí č.1, 2 a 3 s přístupem cestujících přes koleje. Stávající konfigurace kolejíště neumožňuje zřízení nových nástupišť s nástupní hranou 550 mm nad TK.

Stávající koleje žst. Jeseník jsou převážně tvaru S 49 na dřevěných pražcích, v menší míře pak tvaru T a A na dřevěných pražcích.

Stávající výhybky jsou převážně stupňové tv. T, zbývající část tvoří výhybky poměrové tvaru S49 1. generace tv. 1:9-300 na dřevěných pražcích. Některé stupňové výhybky jsou uloženy na ocelových pražcích.

Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti.

Navrhovaný stav:

Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce hlavní koleje i směrovou a výškovou úpravu stávající traťové koleje, je definován staničením od km 35,191 po km 36,332, vlastní rekonstrukce železničního svršku v hlavní koleji je vymezena od km 35,278 po km 36,174.

Předmětem rekonstrukce kolejíště v žst. Jeseník je celková optimalizace rozsahu kolejíště odpovídající stávajícím a hlavně budoucím výkonům žel. stanice. Současně je předmětem takový návrh konfigurace kolejíště, který zajistí zvýšení rychlosti v hlavní staniční koleji č.1 na 60 km/h (v oblasti centrálního přechodu 50 km/h) a vytvoří prostorové podmínky

pro umístění oboustranného poloostrovního nástupiště délky 130 m mezi kolejemi č.1 a 2 a vnějšího nástupiště dl. 190 m u koleje č.3 s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Rekonstruována budou obě zhlaví stanice.

V rámci stavby dojde v rozsahu železniční trati od km 34,240 do km 36,840 ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 50 km/h na 60 km/h (v oblasti centrálního přechodu 50 km/h mezi návěstidly L1 a S1a). Rychlosti v ostatních dopravních kolejích jsou navrženy na 50 km/h a do manipulačních kolejí na 40 km/h.

Oboustranné nástupiště je navrženo v prostoru stávající koleje č.2, která se nahradí novou kolejí č.2 vedenou v nové stopě (ve stávající zpevněné ploše ve stanici) zapojenou ihned za nástupištěm na mikulovické straně do koleje č.1. Pro nákladní dopravu je navržena nová kolej č.4 (ve stávající zpevněné ploše ve stanici) dle nového číslování. Pro ložné manipulace zůstává stávající kolej č.4, dle nového číslování kolej č.6, která bude rekonstruována jen v rozsahu nutném pro napojení do nových zhlaví.

Stávající kolej č.5 bude nově kusá zkrácená v oblasti VB pro umístění vnějšího nástupiště a bude rekonstruována v celé zbývající délce. Stávající kolej č.7 pro odstavování souprav osobních vozů bude rekonstruována v celé délce a bude prodloužena o 57 m v místě stávající nakládkové rampy, která bude v rámci stavby demolována.

Zapojení vlečky 6277 Vítkovice HARD CZ a.s. Jeseník pomocí nové výhybky č.13 zůstane zachováno – výhybka bude nově patřit SŽDC, s.o.

Rekonstruovaný kolejový rošt v hlavní a traťové koleji a pod železničními přejezdy bude tvořen kolejnicemi 49 E1 a betonovými pražci s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V ostatních staničních kolejích, ve kterých je navržena rekonstrukce kolejového roštu, je kolejový rošt tvořen regenerovanými kolejnicemi tvaru 49 E1 a užitými betonovými pražci s podkladnicovým pružným upevněním.

Nově vkládané výhybky budou tvaru S49 2.generace na betonových pražcích. Koleje a výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

E.1.2 Nástupiště

SO 04-12-01 ŽST Jeseník, nástupiště

Stávající stav:

Žst. Jeseník leží v km 35,299 – 36,138 řešené trati a je vybavena úrovněnými nástupišti:

- u koleje č.3 je úroňové nástupiště typu SUDOP v délce 237 m;
- u koleje č.1 je sypané úroňové nástupiště v délce 169 m;
- u koleje č.2 je úroňové nástupiště typu SUDOP v délce 124 m; s oboustrannou nástupištění hranou (ke koleji č. 2 a č. 1) .

Nástupiště jsou s nástupištění hranou ve výšce 0,30 m, v přímém úseku trati. Stávající nástupiště typu SUDOP jsou konstruována z betonových prefabrikátů – tvárnice Tischer na úložných blocích s dosypáním.

Materiál sypaného nástupiště je splavován do prostoru přilehlé koleje, plochy a hrany nástupišť, přechody pro cestující jsou z betonových panelů ve špatném technickém stavu, a je nutná jejich rekonstrukce. Nástupiště budou v celém rozsahu rozebrána.

Navrhovaný stav:

Kapacitní údaje nových nástupišť:

V žst. jsou navrženy dvě nástupiště, tři nástupní hrany:

- jednostranné, vnější
 - u koleje č.3, nástupní hrana délky 190,0 m, šířka nástupiště 3,0 m
 - výška nástupních hran bude 550 mm nad T.K.

- vzdálenost nástupní hrany je navržena 1,670 m resp. 1,680 m od osy koleje
- příčný sklon nástupišť je 2%., vnější nástupiště je spádováno od koleje
- ukončeno monolitickou betonovou zídou se služebními schody se zábradlím
- šířka přístupového chodníku z příčného přechodu je 2,96 m
- z prostoru zastřešené zpevněné plochy před VB na nástupiště 1 vedou tři přístupy šířky 2,8 m
- poloostrovní, úrovňové, oboustranné
 - mezi kolejemi č. 2 a 1, nástupní hrana u koleje č.1, i u koleje č.2
 - nástupní hrana délky 130,0 m, šířka nástup. 6,160 m
 - výška nástupních hran bude 550 mm nad T.K.
 - vzdálenost nástupní hrany je navržena 1,670m od osy koleje, v oblouku 1,680m
 - příčný sklon nástupišť je 2%., poloostrovní nástupiště je spádováno do kolejiště
 - ukončeno monolitickou betonovou zídou se služebními schody se zábradlím s uzavíratelnou brankou
 - šířka přístupového chodníku je 2,66 m

Pro přístup na poloostrovní nástupiště je v km 35,786 95 navržen úrovňový centrální přechod z celopryžových panelů šířky 3,6m, který navazuje na přístupový chodník k nástupišti vnějšímu. Výškový rozdíl na obě nástupiště překonávají dva přístupové chodníky o sklonu 8,0%, na nástupiště 2 vede chodník z plochy centrálního přechodu, na vnější nástupiště navazuje na přístupový chodník.

Konstrukční řešení nových nástupišť:

Konstrukce nástupiště bude tvořena z nástupištních bloků tvaru L s nástupištní hranou H 130. Povrch nástupiště bude tvořit nástupištní dlažební deska s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu (VLsVP), která je zvláštní forma umělé vodící linie a odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Zbytek šířky nástupiště bude vydlážděn dlažbou. Vnější hrana krajního nástupiště bude lemována obrubníkem osazeným do betonového lože. Za vnějším nástupištěm bude v celé délce (vyjma délky VB) zřízeno zábradlí. Nástupiště budou opatřena vodícími liniemi a signálními pásy umožňujícími pohyb osob se sníženou schopností orientace. Linie a pásy budou provedeny v protismykové úpravě.

Mobiliář:

Na nástupištních je uvažováno se zřízením mobiliáře – lavičky, odpadkové koše, nádoby na posypový materiál, nástěnka s informacemi pro cestující bude umístěna v přístřešku a není součástí objektu nástupiště. V celém prostoru žst. budou použity odpadkové koše na tříděný odpad.

Orientační systém pro cestující:

V prostoru žst. bude instalován nový orientační systém, s výjimkou zastřešené plochy podél VB (směrem ke kolejišti), kde bude ponechán stávající OS doplněný o nové prvky. Materiál tabulí orientačního systému – oboustranný, jednostranný hliníkový plech s nereflektivní úpravou. Všechny tabule orientačního systému budou osvětlené, nikoli prosvětlené. Osvětlení tabulí bude novým osvětlením nástupišť a přístupových ploch.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 04-13-01 ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347

Stávající stav:

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd (ev. č. P 4303) na silnici III/45319 – Lipovská s úhlem křížení cca 35°. Přejezd je tvořen vnitřními panely STRAIL doplněný o živičný kryt vně kolejnicových pásů.

Navrhovaný stav:

Navržena bude pryžová rozebíratelná konstrukce se závěrnými zídками z betonu. Nově se na pravé straně PK směrem do Jeseníku buduje chodník, pro který je použita vylehčená přejezdová konstrukce s nižší únosností. Rekonstrukce silnice je ve směru do Jeseníku navržena po úroveň výstražníků, ve směru na Lipovou-Lázně po úroveň stávajícího příčného žlabu. Za žlabem bude provedena jen úprava vrchních asfaltových vrstev do vzdálenosti 2 m. Šířkové uspořádání silnice se nemění – 6,50 m šířka vozovky. Nově budovaný chodník má šířku 1,85 m mezi obrubami. Komunikace z Lipové klesá k přejezdu ve sklonu cca 5 %, stávající způsob odvodnění komunikace se nemění. Chodník ve směru na Lipovou-Lázně bude ukončen tak, aby nebylo zasahováno do stávajícího odvodňovacího žlabu. Po úroveň výstražníků a 2,50 m před něj (čekací prostor pro chodce) bude prostor dočasně vytvořený z nezpevněného povrchu. V tomto rozsahu dojde také k dočasnému zatrubnění silniční příkopu pod tímto násypem. Na straně do Jeseníku bude chodník ukončen kolmo od hranice úpravy PK a do vzdálenosti 2,50 m před výstražník bude dočasně vytvořen z nezpevněného povrchu.

SO 04-13-02 ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,496

Stávající stav:

Železniční přejezd (ev. č. P 4304) převádí místní komunikaci Piessnitzova přes 4 koleje žst. Jeseník. Přejezdová vozovka je tvořena živičným krytem, navazující komunikace je tvořena živičným krytem bez obrub. Žlábek je vytvořen kolejnicí.

Navrhovaný stav:

V rámci stavebního objektu bude navržen tříkolejný železniční přejezd. Převádí silnici III/45318 z Jeseníku do Lázní Jeseník. Navržena bude pryžová rozebíratelná konstrukce se závěrnými zídками z betonu. Mezi kolejemi č. 2 a č. 4 budou vnitřní panely atypické. Rekonstrukce silnice je ve směru do Jeseníku navržena po úroveň výstražníků, ve směru Lázně Jeseník nad úroveň navrhovaného odvodnění. Šířkové uspořádání silnice navrženo tak, aby odpovídalo vlečným křivkám nákladních vozidel. Komunikace z Lázní Jeseník klesá k přejezdu ve sklonu cca 5 %. Navrženo je odvodnění komunikace odvodňovacím žlabem ve vzdálenosti 3,5 m od osy krajní koleje.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

Obecně

V dotčeném úseku kolejového řešení se nachází 4 propustky a 1 podchod. Z toho podchod a 3 propustky se nachází ve staničním obvodu žst. Jeseník. 1 propustek se nachází v širé trati za žst. Jeseník, kde budou kolejové úpravy pouze v podbití.

Ve staničním obvodu se jedná o deskový propustek v km35,363 o světlosti 1,0m, klenbový kamenný propustek v km 35,446 o světlosti 1,95m, deskový propustek v km35,683 o světlosti 1,0m a deskový podchod o světlosti 3,0m. Mimo staniční obvod se jedná o deskový propustek 36,329 o světlosti 0,6m.

V přípravné dokumentaci bylo rozhodnuto o úpravách pouze objektů, které jsou v přímé kolizi s novým kolejovým řešením a to propustek v km 35,363 (do stavby zařazen jako SO

04-14-01) a podchod v km 36,006 (do stavby zařazen jako SO 04-14-02). Ostatní mostní objekty byly dle požadavku investora bez úprav.

SO 04-14-01 Propustek ev. km 35,363

Stávající stav:

Propustek v km 36,363 převádí žel. trať přes odvodňovací příkop (inundaci). Jedná se o šikmý deskový propustek z roku 1905 o kolmé světlosti 1,0m a šikmosti 45°. Délka přemostění je 1,42m, min. světlá výška je 0,74m. NK je ze zabetonovaných kolejnic, spodní stavba je masivní kamenná.

Propustek je ve špatném stavu.

Navrhovaný stav:

Zajištění přechodnosti propustku a prostorové průchodnosti bude spočívat v odstranění stávající NK a provedení nového propustku. Nový propustek bude tvořit ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku svislými průčelními zídками o zatížitelnosti $Z_{uic} > 1,21$.

Z důvodů nedostatečné stavební výšky a bude propustek posunut po směru staničení dále od stávajícího přejezdu tak, aby úpravy na propustku nevynutily stavební úpravy přilehlé silnice. Navazující příkop na výtoku včetně betonové trouby bude pročištěn tak, aby byl zajištěn odtok z propustku.

SO 04-14-02 Podchod ev. km 36,006

Stávající stav:

Most v km 36,006 převádí žel. trať přes chodník pro pěší. Jedná se o kolmý deskový most z roku 1906 o světlé šířce 3,0m. NK tvoří deska se zabetonovanými nosníky I300. SS je masivní, kamenná s betonovým úložným prahem. Na Opěry navazují rovnoběžná křídla a opěrné zdi. Světlá výška podchodu je $1,92 \div 2,20$ m.

Navrhovaný stav:

NK vč. SS bude ponechána, bude zrušen pouze nefunkční světlík mezi jednotlivými částmi NK. Z mostu bude odstraněn svršek vč. říms, zábradlí, izolace vč. případných nalezených ochranných a spádových vrstev. Na ponechanou NK bude provedena nová spádová vrstva, která se vybetonuje společně s prostorem po původním světlíku. Dále budou provedeny nové římsy, izolace vč. ochrany a zábradlí. Spodní stavba a NK bude sanována. Za křídlem bude provedena nová ŽB monolitická přechodová zídka. Římsy budou vyloženy tak, aby byla zajištěna prostorová průchodnost VMP 3,0 ve stanici. Most je přechodný pro traťovou třídu C3/60. Chodník pod mostem bude bez úprav.

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

SO 04-20-01 ŽST Jeseník, demolice stavědla č.1

Stávající stav:

Stávající zděný jednopodlažní nepodsklepený objekt se stanovou střechou o rozměrech 5,2x4,7m, na který navazuje jednopodlažní zděný objekt skladu s pultovou střechou o rozměrech 14,0x3,7m. Stavba stojí na pozemku p.č. 3121.

Navrhovaný stav:

Objekt zasahuje do průjezdného profilu koleje – je proto určen k demolici. Konečná úprava plochy po demolici objektu bude provedena šterkem a zatravněním dle navazujících okolních ploch.

SO 04-20-02 ŽST Jeseník, demolice stavědla č.2

Stávající stav:

Stávající zděný jednopodlažní nepodsklepený objekt s pultovou střechou o rozměrech 8,5x4,8m. Stavba stojí na pozemku p.č. 3117.

Navrhovaný stav:

Objekt je v kolizi s nově navrhovaným technickým řešením zabezpečovacího zařízení – je proto určen k demolici. Konečná úprava po demolici objektu bude provedena šterkem a zatravněním dle navazujících okolních ploch.

SO 04-20-03 ŽST Jeseník, stavební úpravy V.B.

Stávající stav:

Objekt výpravní budovy (dále V.B.) byl komplexně zrekonstruován dle PD z roku 2009 (kolaudace proběhla v roce 2011). Jedná se o rozsáhlý částečně podsklepený objekt se třemi nadzemními podlažními. Střechy jsou sedlové, zastřešení věže tvoří stanová střecha. Střecha nad nástupními prostory u V.B. je pultová s mírným spádem. Objekt je napojen přípojkami na distribuční rozvody vody, plynu a elektrické energie a je napojen na dešťovou a splaškovou kanalizaci.

Stavební objekt č.p. 282 stojí na pozemku p.č. 1762/1.

Navrhovaný stav:

Předmětem stavebního objektu jsou stavební úpravy pro umístění nového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Nové technologické zabezpečovací zařízení bude osazeno v nové stavědlové ústředně, nové sdělovací zařízení bude umístěno ve sdělovací místnosti. Dispoziční úpravy budou provedeny také v navazujícím sociálním zázemí zaměstnanců. Součástí objektu je také propojení nástupních prostor u V.B. s přednádražím prostorem pomocí vybourání parapetu stávajícího okna v boční stěně zastřešení nástupních prostor. Přípojky na distribuční rozvody vody, plynu a elektrické energie a napojení na dešťovou a splaškovou kanalizaci zůstanou stávající.

SO 04-20-04 ŽST Jeseník, demolice skladiště u provozní budovy SŽDC

Stávající stav:

Stávající jednopodlažní nepodsklepený objekt skladiště se sedlovou střechou o rozměrech 41,2x8,2m se zvýšeným přízemím na který navazují od severu a od jihu zásobovací rampy na betonových sloupcích. Na vlastní objekt skladiště navazuje na východní straně vyvýšená zpevněná plocha s příjezdovou rampou ve sklonu 9,3 %. Část původního skladiště byla přestavěna na třípodlažní administrativní objekt se sedlovou střechou, který v současnosti slouží jako provozní budova SŽDC s.o. a musí zůstat zachován. Stavební objekt skladiště má č.p. 193 a stojí na pozemku p.č. 1763. Zpevněná plocha a rampa jsou na pozemku p.č. 2425/1.

Navrhovaný stav:

Objekt skladiště u provozní budovy SŽDC je v kolizi s nově navrženým kolejovým řešením a novým technologickým objektem trafostanice – je proto určen k demolici. Část jednopodlažního skladiště, která konstrukčně a dispozičně patří k třípodlažní provozní budově

zůstane zachována. Součástí tohoto stavebního objektu je vybourání vnějšího ocelového schodiště umístěného na severní straně třípodlažní provozní budovy SŽDC a s tím související stavební úpravy. Konečná úprava zpevněné plochy po demolici objektu bude provedena zatravněním a částečně ze žulových kostek dle navazující zpevněné plochy. Rozsah konečných úprav ploch po demolici objektu je upraven podle nového kolejového řešení.

SO 04-20-05 ŽST Jeseník, technologický objekt trafostanice

Stávající stav:

Nový technologický objekt trafostanice bude postaven na dvou parcelách. Severní část nového objektu je umístěna v uvolněném prostoru po demolici skladiště u provozní budovy SŽDC na pozemku p.č. 1763, jižní část trafostanice leží v místě stávající zpevněné plochy na pozemku p.č. 2425/1.

Navrhovaný stav:

Bude vybudován nový technologický jednopodlažní nepodsklepený objekt trafostanice půdorysného rozměru 13,52 x 6,20m. Stavební objekt slouží pro umístění technologického zařízení trafostanice. Objekt bude napojen na dešťovou kanalizaci. Technologický objekt bude napájen novou přípojkou VN.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4 Ohřev výměn

SO 04-34-01 ŽST Jeseník, EOVS

Stávající stav:

V žst. Jeseník je ohřev výměn instalován na třech výhybkách.

Navrhovaný stav:

Dle požadavků dopravní technologie bude EOVS osazeno na výhybkách č. 1,2,3,5,6,7,9,10,11,12,13 dle nového kolejového řešení. EOVS budou napájeny ze dvou rozvaděčů REOV1 a REOV2 ve venkovním provedení, umístěných na jednotlivých zhlavích stanice. REOV budou napájeny z R0,4kV nového technologického objektu.

E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

SO 04-35-01 ŽST Jeseník, kabelové rozvody pro EPZ

Stávající stav:

V současné době není v žst. Jeseník technologie EPZ instalována.

Navrhovaný stav:

Předmětem toho SO jsou předtápěcí stojany, ovládací skříně, napájecí kabely 3kV, ovládací kabely a zpětný obvod ukolejněním. Rozvodna 3kV pro EPZ je řešena v PS-04-35-02.

Umístění předtápěcích stojanů v žst. Jeseník je navrženo dle požadavků dopravní technologie, zástupců DKV a ČD O12. Vedle každého stojanu bude umístěna ovládací skříň. V rámci této stavby budou v žst. Jeseník instalovány 3ks předtápěcích stojanů:

- stojan 1 bude umístěn u zarážedla mezi kolejemi č.7 a č.5,
- stojan 2 bude umístěn u zarážedla mezi kolejemi č.5 a č.3a,
- stojan 3 bude umístěn mezi kolejemi č.2 a č.4.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 04-36-01 ŽST Jeseník, přípojka VN

Stávající stav:

Stávající přípojka VN je ukončena na vstupních svorkách odpojovače stávající sloupové trafostanice (hranice vlastnictví ČEZ/SŽDC).

Navrhovaný stav:

Bude provedena přeložka (prodloužení) stávající přípojky VN, která bude ukončena v R22kV nového technologického objektu silnoprůdých zařízení. S přeložkou bylo současně požádáno o navýšení rez. příkonu na 200kVA a o nový velkodběr pro EPZ 500kV. Přípojka bude ve vlastnictví ČEZ Distribuce, a.s..

SO 04-36-02 ŽST Jeseník, rozvody NN

Stávající stav:

Stávající rozvody NN zahrnují napájení provozních objektů SŽDC, ČD a DKV, dále venkovního osvětlení a zásuvkových stojanů. Napájení je koncentrováno do stávající rozvodny NN ve VB (RSM).

Navrhovaný stav:

Bude provedena rekonstrukce rozvodů NN v souladu s novou koncepcí napájení stanice. Technologická zařízení a provozní objekty SŽDC, ČD a DKV budou připojeny z R0,4kV nového technologického objektu novou kabelizací a podružně měřeny SŽE.

Stávající rozvodna RSM ve VB bude napájena z nové trafostanice samostatným podružně měřeným vývodem. Napájení nové SÚ bude řešeno samostatným kabelem ze zálohovaného rozvodu trafostanice. Stávající venkovní zásuvkové stojany budou demontovány.

SO 04-36-02.1 ŽST Jeseník, rozvody NN - přeložky NN

Stávající stav:

Stávající rozvody NN zahrnují napájení provozních objektů SŽDC, ČD a DKV, dále venkovního osvětlení a zásuvkových stojanů. Napájení je koncentrováno do stávající rozvodny NN ve VB (RSM).

Navrhovaný stav:

V rámci přeložek bude řešeno provizorní připojení stávajících objektů a technologie v průběhu stavebních postupů.

SO 04-36-03 ŽST Jeseník, osvětlení

Stávající stav:

Stávající osvětlení stanice je tvořeno soustavou jedenadvaceti stožárů typu JŽ 14 a dvou osvětlovacích věží.

Navrhovaný stav:

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce venkovního osvětlení. Nové osvětlení bude zajištěno novými svítidly s technologií LED, která budou osazena na nových sklopných stožárech výšky 6m (nástupiště) a 12m (kolejiště). Osvětlení kolejiště před nakládací rampou bude provedeno pomocí LED svítidel osazených na nových osvětlovacích věžích výšky 20m. Nové osvětlení bude napájeno z nového rozvaděče RVO umístěného v nové R0,4kV technologického objektu. Osvětlení prostorů pro cestující bude napájeno ze zálohovaného rozvodu. Stávající stožáry a osvětlovací věže budou demontovány.

SO 05-36-01 Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504

Stávající stav:

V současné době je přejezd č. P4301 napájen z distribuční venkovní sítě NN (1x16A).

Navrhovaný stav:

Stávající přípojka bude zrekonstruována. Elektroměrový rozvaděč bude v pilířovém provedení postaven u domku PZZ. Odběrné místo bude navýšeno na 3x16A.

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 04-38-01 ŽST Jeseník, uzemnění trafostanice

Stávající stav:

Uzemnění bude určeno pro nový technologický objekt, v současné době není zřízeno.

Navrhovaný stav:

Bude provedeno vnější uzemnění pro nový technologický objekt tvořené společnou zemnicí soustavou VN/NN. Zemnicí soustava bude řešena kombinací mřížové zemnicí soustavy a obvodového zemniče, doplněného o zemnicí tyče. Součástí uzemnění budou ekvipotenciální prahy před vstupy do objektu. Pro funkci napěťové zemní ochrany v R3kV bude zřízena oddálena zemnicí soustava.

A.4.2 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Jedná se o stavbu, která řeší modernizaci důležité železniční stanice Jeseník s předpokladem následné realizace dálkového řízení železničního provozu. Dojde rovněž ke zvýšení

- úrovně bezpečnosti drážní dopravy náhradou zastaralého SZZ 2. kategorie, kde jsou použity konstrukční prvky a zapojení, které lze považovat za morálně i technicky zastaralé
- úrovně bezpečnosti silniční dopravy zřízením PZS nově budovaných typů včetně venkovních prvků v souladu s platnými normami
- plynulosti drážní dopravy, komfortu a efektivnosti práce
- snížení provozních nákladů na dopravní zaměstnance úsporou personální potřeby.

Rozsah stavby vychází:

- z přípravné dokumentace stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ (Signál Projekt s.r.o., 2014)
- z posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „DOZ Mikulovice - Jeseník“, Stavební správa východ, č.j.:

- ze schvalovacího protokolu přípravné dokumentace „DOZ Mikulovice - Jeseník“, SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb č.j.:
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci

V řešení „DOZ Mikulovice - 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“

Předpokládá se, že zakázka bude spolufinancovaná z prostředků EU.

A.5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

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 „ **DOZ Mikulovice - Jeseník**“. Postupné provádění stavby je zdokumentováno v části F Zásady organizace výstavby.

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

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

Zahájení stavby se předpokládá v měsíci **září roku 2015**, konec v **červnu roku 2016**. Délka výstavby 6 měsíců.

Koncepce dělení úseků stavby a jejich pořadí výstavby :

Stavba je rozvržena do pěti stavebních postupů.

Stavební postup č.0 (15.09.2015-14.12.2015, 91 dnů) je navržen na přípravné práce, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, předzásobení stavby materiálem, práce na nových kabelových trasách a stavebních úpravách pozemních objektů, předtím zajištění provizorních stavů technologických zařízení, provádění demoličních prací (vyjma demolice St.1 a St.2), práce na nové trafostanici včetně základové konstrukce, práce na ochraně stávajících sdělovacích kabelů, apod.

Ve stavebním postupu č.1 (15.03.2016-25.04.2016, 42 dnů) je navrženo provádění stavebních prací v sudé kolejové skupině a v koleji č.1, odstranění stávajícího nástupiště mezi kolejemi č.1, 2 a zřízení nového v délce 130 m, dále budou sneseny výhybky č.2, 6, 8, 10 a položeny výhybky č.2X, 7X, 8X, 9X, 11X, položeny koleje č.1 (tato částečně od km 35,637 po výhybku č.7X), 2, 4 a provedeny práce na železničním přejezdu v km 35,496 (P4304) a postupně práce na technologických zařízeních.

Stavební postup č.2 (26.04.2016-30.04.2016, 5 dnů) je určen pro práce na mikulovickém zhlaví, budou sneseny výhybky č.1, 3 a položeny nové č.1X, 3X (s přednostním položením

a zprovozněním výhybky č.1X). Práce si vyžádají **nepřetržitou výluku zhlaví a záhlaví ŽST Jeseník směr Písečná na 3 dny.**

Obsahem stavebního postupu č.3 (01.05.2016-18.06.2016, 49 dnů) jsou práce v liché kolejové skupině se zásahem do traťové koleje Lipová Lázně-Jeseník. Budou sneseny výhybky č. 12, 11, 9, 7, 5, 4 a koleje č.3, 5, 7 a položeny nové výhybky č.13X, 12X, 10X, 6X, 5X a koleje č.3, 5, 7 s přednostním zprovozněním nových výhybek na lipovském zhlaví. Dále bude odstraněno stávající nástupiště mezi kolejemi č.3, 5 a zřízení nové v délce 183 m, proběhnou práce na železničních přejezdech v km 35,347 (P4303) a v km 35,496 (P4304, zde dokončení), na mostních objektech a propustcích v km 35,496 a v km 35,363 a postupně práce na technologických zařízeních. Práce si vyžádají **nepřetržitou výluku traťové koleje Lipová Lázně-Jeseník a vlečky 6277 Vítkovice HARD CZ a.s. Jeseník na 12 dnů.**

Stavební postup č.4 (19.06.2016-02.07.2016, 14 dnů) je potom určen pro aktivaci zabezpečovacího zařízení a demolice staveb.

Montážní a demontážní základny a místo pro deponii sypkých materiálů jsou navrženy na zpevněných plochách ŽST Jeseník.

Výhybky nově vkládané a nového číslování jsou značeny indexem X , např. 6X.

Související stavby:

⇒ **Revitalizace trati Bludov-Jeseník**, práce v úseku Bludov (mimo)-vlečka Olšany (včetně) předpokládány v druhé polovině roku 2015, v úseku vlečka Olšany (mimo)-Hanušovice v roce 2016.

⇒ **Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)**, práce předpokládány v období 07-11/2015.

⇒ **Rekonstrukce žst. Hanušovice**, práce předpokládány v období 02-10/2016.

A.6. Provozní soubory a stavební objekty 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
- Silnoproudá technologie a vedení
- Slaboproudá 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 PZS) podle vyhlášky č. 100/95 Sb. byla předávána zhotovitelem provozuschopná a s vystaveným průkazem způsobilosti pro veškerá použitá UTZ. Při uvádění zařízení do provozu po etapách musí být respektovány podmínky Drážního úřadu pro vystavení Průkazu způsobilosti. Prohlídka a kontrola zabezpečovacích zařízení se řídí předpisem ČD T 200 "Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu" a k němu přidružených předpisů.

D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
PS 04-11-01	ŽST Jeseník, SSZ
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
PS 05-12-01	Jeseník – Lipová Lázně, TZZ

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.2.1	Místní kabelizace
PS 04-21-01	ŽST Jeseník, místní kabelizace
PS 50-21-01	Lipová Lázně – Jeseník, TK
D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení
PS 04-22-01	ŽST Jeseník, sdělovací zařízení
PS 04-22-02	ŽST Jeseník, ASHS
PS 04-22-03	ŽST Jeseník, EZS
D.2.3	Informační zařízení
PS 04-23-01	ŽST Jeseník, informační zařízení
PS 04-23-02	ŽST Jeseník, kamerový systém
D.2.4	Radiové spojení
PS 50-24-01	ŽST Jeseník, úpravy TRS

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1	Dispečerská řídicí technika (DŘT)
PS 50-31-01	InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC
PS 04-31-01	ŽST Jeseník, DDTSŽDC
D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
PS 04-35-01	ŽST Jeseník, transformační stanice vn/nn
PS 04-31-02	ŽST Jeseník, rozvodna 3kV pro EZP

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1	Kolejový svršek a spodek
SO 04-11-01	ŽST Jeseník, železniční spodek
SO 04-11-02	ŽST Jeseník, železniční svršek
E.1.2	Nástupiště
SO 04-12-01	ŽST Jeseník, nástupiště
E.1.3	Železniční přejezdy
SO 04-13-01	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347
SO 04-13-02	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,496

E.1.4 Mosty, propustky a zdi:

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

Rozsah technickobezpečnostní zkoušky se provádí v tomto rozsahu: **U staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobných** provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit až po provedení hlavní prohlídky. Výsledkem hlavní prohlídky je prokázání, že materiál, skutečné rozměry, výroba a montáž mostní konstrukce splňují požadavky projektu. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v doporučené technické normě v příloze č.5. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí pokud byla navržena projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Dále se dynamická zatěžovací zkouška zpravidla provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m a u všech konstrukcí u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. (§6 Vyhlášky č.177/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah).

Technické parametry mostů:

- 1) Prostorová úprava na mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu zvětšenému o postranní prostory pro průchod a manipulaci. Od osy koleje musí být zachovány nejméně tyto volné vzdálenosti:
 - a) u konstrukcí na mostech a galeriích 2400 mm
 - b) u zábradlí 2550 mmVzdálenost 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 04-14-01	Propustek ev. km 35,363
SO 04-14-02	Podchod ev. km 36,006

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

E.2	Pozemní stavební objekty
SO 04-20-01	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 1
SO 04-20-02	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 2
SO 04-20-03	ŽST Jeseník, stavební úpravy V.B.
SO 04-20-04	ŽST Jeseník, demolice skladiště u provozní budovy SŽDC
SO 04-20-05	ŽST Jeseník, technologický objekt trafostanice

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4	Ohřev výměn
SO 04-34-01	ŽST Jeseník, EOV
E.3.5	Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
SO 04-35-01	ŽST Jeseník, kabelové rozvody pro EPZ
E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
SO 04-36-01	ŽST Jeseník, přípojka VN
SO 04-36-02	ŽST Jeseník, rozvody NN
SO 04-36-02.1	ŽST Jeseník, rozvody NN – přeložky NN
SO 04-36-03	ŽST Jeseník, osvětlení
SO 05-36-01	Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504
E.3.8	Vnější uzemnění
SO 04-38-01	ŽST Jeseník, uzemnění trafostanice

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

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

D.1.	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
-------------	--	--

D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	Budoucí vlastník
PS 04-11-01	ŽST Jeseník, SSZ	SŽDC, s.o.

D.1.2	Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)	Budoucí vlastník
PS 05-12-01	Jeseník – Lipová Lázně, TZZ	SŽDC, s.o.

D.2	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
------------	--------------------------------------	--

D.2.1	Místní kabelizace	Budoucí vlastník
PS 04-21-01	ŽST Jeseník, místní kabelizace	SŽDC, s.o.
PS 50-21-01	Lipová Lázně – Jeseník, TK	SŽDC, s.o.

D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITS, EPS, EZS)	Budoucí vlastník
PS 04-22-01	ŽST Jeseník, sdělovací zařízení	SŽDC, s.o.
PS 04-22-02	ŽST Jeseník, ASHS	SŽDC, s.o.
PS 04-22-03	ŽST Jeseník, EZS	SŽDC, s.o.

D.2.3	Informační zařízení	Budoucí vlastník
PS 04-23-01	ŽST Jeseník, informační zařízení	SŽDC, s.o.
PS 04-23-02	ŽST Jeseník, kamerový systém	SŽDC, s.o.

D.2.4	Rádiové spojení	Budoucí vlastník
PS 50-24-01	ŽST Jeseník, úpravy TRS	SŽDC, s.o.

D.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT	
D.3.1	Dispečerská řídicí technika (DŘT)	Budoucí vlastník
PS 50-31-01	InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC	SŽDC, s.o.
PS 04-31-01	ŽST Jeseník, DDTSŽDC	SŽDC, s.o.
D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn	Budoucí vlastník
PS 04-35-01	ŽST Jeseník, transformační stanice vn/nn	SŽDC, s.o.
PS 04-31-02	ŽST Jeseník, rozvodna 3kV pro EPZ	SŽDC, s.o.
E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	
E.1.1	Kolejový svršek a spodek	Budoucí vlastník
SO 04-11-01	ŽST Jeseník, železniční spodek	SŽDC, s.o.
SO 04-11-02	ŽST Jeseník, železniční svršek	SŽDC, s.o.
E.1.2	Nástupiště	Budoucí vlastník
SO 04-12-01	ŽST Jeseník, nástupiště	SŽDC, s.o.
E.1.3	Železniční přejezdy	Budoucí vlastník
SO 04-13-01	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347	SŽDC, s.o.
SO 04-13-02	ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,496	SŽDC, s.o.
E.1.4	Mosty, propustky a zdi	Budoucí vlastník
SO 04-14-01	Propustek ev. km 35,363	SŽDC, s.o.
SO 04-14-02	Podchod ev. km 36,006	SŽDC, s.o.
E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	Budoucí vlastník
SO 04-20-01	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 1	
SO 04-20-02	ŽST Jeseník, demolice stavědla č. 2	
SO 04-20-03	ŽST Jeseník, stavební úpravy V.B.	ČD, a.s.
SO 04-20-04	ŽST Jeseník, demolice skladiště u provozní budovy SŽDC	SŽDC, s.o.
SO 04-20-05	ŽST Jeseník, technologický objekt trafostanice	SŽDC, s.o.
E.3	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	
E.3.4	Ohřev výměn	Budoucí vlastník
SO 04-34-01	ŽST Jeseník, EOv	SŽDC, s.o.
E.3.5	Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)	Budoucí vlastník
SO 04-35-01	ŽST Jeseník, kabelové rozvody pro EPZ	SŽDC, s.o.
E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	Budoucí vlastník
SO 04-36-01	ŽST Jeseník, přípojka VN	ČEZ Distribuce, a.s.
SO 04-36-02	ŽST Jeseník, rozvody NN	SŽDC, s.o.
SO 04-36-02.1	ŽST Jeseník, rozvody NN – přeložky NN	SŽDC, s.o.
SO 04-36-03	ŽST Jeseník, osvětlení	SŽDC, s.o.

SO 05-36-01	Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504	SŽDC, s.o.
--------------------	--	------------

E.3.8	Vnější uzemnění	Budoucí vlastník
SO 04-38-01	ŽST Jeseník, uzemnění trafostanice	SŽDC, s.o.

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

Navržené řešení stavby je v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby. Jsou splněny požadavky vyhlášky č. 268/2009 Sb.:

- § 4 – součásti stavby nejsou žádné žumpy
- § 6 Připojení staveb na síť technického vybavení
Podmínky v bodech 1, 2, 3, 4, 5 a 6 jsou splněny.
- § 8 Základní požadavky
Podmínky v bodech 1, 2 a 3 jsou splněny.

Řešení všech rekonstruovaných i nově realizovaných komunikací, chodníků a ploch je navrženo tak, aby plně vyhovovalo požadavkům vyhlášky č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dokumentace je v souladu s Vyhl. č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území:

- § 3 odstavec 2a)
- § 9 odstavec 2b)
- Stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník.“ jenž zahrnuje rekonstrukci stávající železniční trati je umístěna na plochách v územních plánech dotčených obcí vymezených pro drážní dopravu.
- § 20 odstavec 5:
 - k bodu b) nakládání s odpady je navrženo v souladu s ustanovením zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech,
 - k bodu c) odvádění srážkových vod zůstává zachováno stávající
- § 23 odstavec 2 – umístění stavby neznemožňuje zástavbu sousedních pozemků
- § 24b - součásti stavby nejsou žádné žumpy
- § 24e Staveniště
Požadavky bod 1, 3, 4, 5 a 6 jsou respektovány.
- § 25 odstavec 1 – vzájemné odstupy staveb splňují požadavky dle § 25 odstavce 1 této vyhlášky

Navržené řešení rovněž zohledňuje vyhlášku č. 177/1995 Sb., kterou se stanoví stavební technický řád drah.

Stavební materiály budou použity pouze takové, které splňují obecné technické požadavky na výstavbu. Rovněž jsou dodrženy další předpisy SŽDC, s.o. viz. příslušné technické zprávy jednotlivých stavebních objektů

A.9. Členění projektové dokumentace

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 GR 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.

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 Akustická studie - aktualizace

B.3.4 Přírodovědný průzkum

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 Neobsazeno

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 Neobsazeno

B.14.3 Návrh pražcového podloží

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 Neobsazeno

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1. Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní kabelizace

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, IZS, EPS, EZS)

D.2.3 Informační zařízení

D.2.4 Rádiové spojení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

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.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 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

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

E.3.7 Neobsazeno

E.3.8 Vnější uzemnění

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 Neobsazeno
- H.6 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
- H.7 Závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení
- H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí
- H.9 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebyt. prostor dotčených stavbou
- H.10 Neobsazeno
- H.11 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.10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability

Úsek trati, kde bude probíhat stavba „DOZ Mikulovice - Jeseník“ se nachází na trati č. 292 (dle JŘ) Krnov (Hanušovice) - Jeseník, 311A (dle TTP), která je tratí celostátní ostatní, nezařazenou do transevropské železniční sítě (TEN-T). Jedná se o jednokolejnou trať obsluhovanou nezávislou trakcí.

Stavby na dráze celostátní mimo síť TEN-T musí mít ES ověření subsystému pověřeným subjektem ve smyslu článku 17 směrnice 2008/57/ES. TSI pro tyto tratě dosud neexistovaly, posuzovala se jen shoda s národními předpisy.

Od 1.1.2015 nabylo účinnosti Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému **infrastruktura** železničního systému v Evropské unii, které se svým rozsahem působnosti nově vztahuje na všechny tratě evropského železničního systému. Ve smyslu par. 3a zákona č. 266/1994 Sb., zákona o dráhách, je součástí evropského železničního systému dráha celostátní. TSI č. 1299/2014 nahradila TSI 2008/217/ES pro vysokorychlostní žel. systém a 2011/275/EU pro konvenční žel. systém. **Nově se tedy posuzují na interoperabilitu veškeré dráhy celostátní, jak podle TSI, tak podle národní legislativy.**

Funkční a technické specifikace subsystému infrastruktura jsou dány TSI kategorií trati. Podle NK č. 1299/2014 je TSI kategorie tratí kombinací dopravních kódů, z nich pak vycházejí výkonnostní parametry pro osobní a nákladní dopravu (tabulka 2 a 3 NK č. 1299/2014).

Podle sdělení SŽDC, s.o., GŘ, odbor strategie je trať Mikulovice - Hanušovice v rámci tabulky připravované do Prohlášení o dráze celostátní a regionální (2016) zařazena pod dopravní kódy P6 (osobní doprava) a F4 (nákladní doprava). Pro tyto dopravní kódy nejsou v tabulkách TSI č. 1299/2014 stanoveny parametry pro traťovou rychlost, využitelnou délku nástupiště a délku vlaku.

Další novou TSI, platnou od 1.1.2015 je Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie **pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**. Tato TSI nahradila původní směrnici 2008/164/ES.

Tato TSI platí pro veškeré veřejné prostory stanic určených k přepravě cestujících. K těmto prostorům patří mj. prostory, kde se poskytují informace, kupují a příp. označují jízdenky a také prostory určené k čekání na vlak.

Projektant provedl srovnání požadavků původních TSI s novými, jak pro infrastrukturu, tak pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Co se týká infrastruktury, jsou požadavky TSI č. 1299/2014 mírnější, než požadavky dle národní legislativy (Vyhláška č. 177/1995 Sb., normy) - např. osová vzdálenost kolejí, minimální poloměr směrového oblouku, min. poloměr zaoblení lomu sklonu, takže se projekt řídí Vyhláškou č. 177/1995 Sb. a z ní vyplývajícími normami.

Co se týká přístupnosti železničního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace podle TSI č. 1300/2014, bylo od mnohých požadavků upuštěno (např. opěrné pulty pro cestující, dělené lavičky s opěrkami rukou), jiné byly zmírněny (např. intenzita osvětlení). Zpřísnění požadavků se týká přechodů kolejí pro cestující k nástupištím, kde je požadováno, aby úrovnový přechod sloužil jako bezpečný přechod pro zrakově postižené osoby. Tento požadavek je v projektu zohledněn-viz popis v kap. B.1.4.12 Posouzení stavby vzhledem k užívání osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Seznam základních právních dokumentů a technických předpisů, které sloužily jako podklad pro zpracování projektu z hlediska interoperability je uveden v Průvodní zprávě, odst. A.3 Přehled výchozích podkladů.

Zatřídění PS a SO do subsystémů :

SUBSYSTÉM ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCT)

Směrnicí komise 2011/18/EU, kterou se mění 2008/57/ES, byl rozdělen subsystém řízení a zabezpečení CCS na traťové a palubní vybavení:

CCT (track side) – traťové a CCS (on board) – vozidla

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení je navrženo v souladu s požadavky Směrnice SŽDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému, jsou navrženy přednostně počítače náprav (PN).

Část sdělovacího zařízení - rozhlasové a informační zařízení se týká cestujících, je proto pro účel posouzení interoperability zařazeno do subsystému Infrastruktura , podle metodiky pro tratě TEN-T, které byly posuzovány podle TSI 2008/164/ES (Rozhodnutí Komise o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orien-

tace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním žel. systému). Nyní se tyto části budou posuzovat podle TSI č. 1300/2014.

D.1		ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 04-11-01	ŽST Jeseník, SZZ
D.1.2		Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 05-12-01	Jeseník – Lipová Lázně, TZZ

SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)

V subsystému energie bývá posuzováno především trakční vedení, trať Krnov-Olomouc hl.n. není elektrizovaná, ani není její elektrizace předmětem stavby. Osvětlení nástupišť je začleněno dle výše uvedené metodiky do subsystému infrastruktura .

SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)

Při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

PROVOZNÍ SOUBORY

D.2		ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)...
	PS 04-23-01	ŽST Jeseník, informační zařízení

STAVEBNÍ OBJEKTY

E. 1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1		Železniční svršek a spodek
	SO 04-11-01	ŽST Jeseník, železniční spodek
	SO 04-11-02	ŽST Jeseník, železniční svršek
E.1.2		Nástupiště
	SO 04-12-01	ŽST Jeseník, nástupiště

E.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 04-14-01	Propustek ev. km 35,363
	SO 04-13-02	Podchod ev. km 36,006

Část E.1.3 Železniční přejezdy není do objektů, které podléhají posouzení na interoperabilitu zařazena z důvodu, že přejezdy a přechody neslouží jako bezprostřední bezbariérová cesta pro cestující na nástupiště. Tyto bezbariérové přístupy jsou součástí SO nástupiště.

Z pozemních stavebních objektů se uvádějí ty, které se týkají cestujících, stavební úpravy výpravních budov pro účely umístění technologie, nový technologický objekt ani objekty demolice nejsou proto do posuzování zařazeny.

E. 3		TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 04-36-03	ŽST Jeseník, osvětlení

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

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 „DOZ Mikulovice - Jeseník“, jsou projektantovi známy:

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

- "Revitalizace trati Bludov – Jeseník"
- "Rekonstrukce žst. Hanušovice"
- „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“, práce předpokládány v období 07-11/2015“

Mimo SŽDC, s.o. je připravována stavba:

3. „Zastávka autobusů a obratiště u nádraží ČD“. Stavebníkem je Město Jeseník, Masarykovo nám. 1/167, 790 01 Jeseník. Termín realizace není přesně znám, předpokládá se realizace v roce 2016.
4. „Chodník na ulici Lipovská“. Stavebníkem je Město Jeseník, Masarykovo nám. 1/167, 790 01 Jeseník. Termín realizace není přesně znám, předpokládá se realizace v roce 2016.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Zahájení stavby: září 2015
Dokončení stavby: červen 2016
Délka výstavby: 10 měsíců včetně technologické přestávky v zimním období

Podrobné údaje o stavebních postupech, realizaci jednotlivých SO a PS, výlukách a podobně jsou uvedeny v části **F. Organizace stavby** projektové dokumentace této stavby. V části **A.5** této průvodní zprávy jsou uvedeny některé další dílčí časové údaje.

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK (vyjma zkratk názvů organizací)

AC	...	střídavý proud
ED	...	elektrodispečink
EPS	...	elektrická požární signalizace
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS...		evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EPZ	...	elektrické předtápěcí zařízení
DC	...	stejnoseměrný proud
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV	...	depo kolejových vozidel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOS	...	dálkové ovládání stanic
DPOV	...	dílny pro opravu vozidel
DTS	...	distribuční trafostanice
DOZ	...	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
EOV	...	elektrický ohřev výhybek
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
JŘ	...	jízdní řád
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
TEN-T	...	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TTP	...	tabulky traťových poměrů
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.

Ve Valašském Meziříčí, květen 2015

Vypracoval: Ing. Lumír Holešovský