


			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		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTRLOVAL	
ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: JESENÍK	OBEC: LIPOVÁ LÁZNĚ, JESENÍK	
" DOZ Mikulovice - Jeseník "		ZAK. ČÍSLO MCO	14-092-232-PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	KVĚTEN 2015
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Souhrnná technická zpráva		ČÁST B.1	PŘÍLOHA

## **Projekt stavby**

„ DOZ Mikulovice - Jeseník “

### **B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**



<b>Obsah:</b>	<b>str.</b>
<b>B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>5</b>
<b>B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ .....</b>	<b>5</b>
<b>B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY.....</b>	<b>6</b>
B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních .....	6
B.1.2.2 Ostatní provedené průzkumy .....	7
<b>B.1.3 OCHRANNÁ PÁSM A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY .....</b>	<b>8</b>
B.1.3.1 Stávající ochr. pásma a území, nová ochr. pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF .....	8
<b>B.1.4 KONCEPCE STAVBY.....</b>	<b>13</b>
B.1.4.1 Účel stavby a její situování .....	13
B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbarierového užívání stavby.....	13
B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita .....	14
B.1.4.4 Technické řešení PS a SO .....	17
B.1.4.5 Požadavky na postupné provádění stavby.....	36
B.1.4.6 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu.....	36
B.1.4.7 Požadavky stavby na zdroje .....	37
B.1.4.8 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci.....	38
B.1.4.9 Napojení na dopravní systém .....	39
B.1.4.10 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	40
B.1.4.11 Bezpečnost práce .....	40
B.1.4.12 Posouzení stavby vzhl. k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace .....	42
<b>B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....</b>	<b>46</b>
B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	46
B.1.5.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protok. k přípravné dokumentaci .....	46
B.1.5.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance .....	47
B.1.5.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci .....	51
<b>B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....</b>	<b>56</b>
<b>B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB .....</b>	<b>59</b>
<b>B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM:.....</b>	<b>59</b>
<b>B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....</b>	<b>60</b>
<b>B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>61</b>
<b>B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....</b>	<b>61</b>
<b>B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....</b>	<b>65</b>
<b>B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....</b>	<b>65</b>
<b>B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>65</b>
<b>B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....</b>	<b>66</b>
<b>B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....</b>	<b>66</b>
<b>B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>66</b>
<b>B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>66</b>
<b>B.13 BEZBARIEROVÉ UŽÍVÁNÍ .....</b>	<b>67</b>
<b>B.14 DOPLŇKOVÁ MĚŘENÍ A PRŮZKUMY .....</b>	<b>67</b>



## B.1 Souhrnná technická zpráva

### B.1.1 Zhodnocení staveniště

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

Jedná se o liniovou stavbu, která je umístěna v zastavěných i nezastavěných částech obcí. 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.

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. Organizování a provozování drážní dopravy je na traťovém úseku Mikulovice státní hranice – Lipová Lázně dle předpisu SŽDC D1. Správcem trati je SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc.

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 přednosta PO Olomouc je železniční stanice Olomouc hl.n. Stanice je obsazena výpravčím. Má tři dopravní a šest manipulačních kolejí. Dvě nástupiště jsou úrovněová 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 Písečná - Jeseník je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu RPB 71.

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.

Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

**TABULKA KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ** (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)

## B.1.2 Průzkumy a podklady

### B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních

#### a) I-G průzkumy:

**a.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.

Průzkum byl zaměřen zejména na skladbu pražcového podloží a stanovení únosnosti stávající zemní pláně.

**a.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

**Z výše uvedených průzkumů jak pro přípravnou dokumentaci tak pro projekt stavby vyplývaly pro zpracování projektu a následnou realizaci stavby následující závěry:**

- z geotechnického hlediska je stavba realizovatelná
- konkrétní technické závěry a doporučení jsou uvedeny v jednotlivých samostatných zprávách geotechnických průzkumů pro každý stavební objekt zvlášť

#### **b) 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. Tento průzkum byl aktualizován podle nových informací z projektové dokumentace. Přírodovědný průzkum je uveden v samostatné části projektové dokumentace B. 3.4. Obecně lze říci, že vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat významný vliv na faunu a flóru v dotčeném území.

### B.1.2.2 Ostatní provedené průzkumy

#### 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.

#### B) GEOLOGICKÁ STAVBA A SEISMICKÁ AKTIVITA

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 štěrku, písku, náplavových jílů. V prostoru železniční stanice je výsledný reliéf nemodelován recentními navážkami.

Celá oblast je tektonicky velmi komplikovaná, rozčleněná plochými násunými na dílčí tektonické jednotky, které jsou zároveň detailně zvráskované 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.

#### C) 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 pásmu připovrchového rozpukání, charakteru ortorul a svorů v podloží vrbenské skupiny. Transmisivita je orientačně v řadu  $10^{-5} \text{ m}^2/\text{s}$ . Index transmisivity nelze stanovit.

#### *D) 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  $4^{\circ}\text{C}$  do  $12^{\circ}\text{C}$ , přičemž v zimních měsících dosahuje hodnot průměrně  $-4^{\circ}\text{C}$  až  $-1^{\circ}\text{C}$ , v letních pak  $10^{\circ}\text{C}$  až  $17^{\circ}\text{C}$ . Průměrný roční úhrn srážek je 700 – 900 mm.

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

#### *E) KRITICKÁ MÍSTA Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA*

Z hlediska geologického vývoje území nelze předpokládat výrazné problémy. Zvýšenou pozornost je nutné věnovat zakládání pozemních objektů, které mohou mít základovou spáru v prostředí navážek.

### **B.1.3 Ochranná pásma a chráněná území, prvky a objekty**

#### **B.1.3.1 Stávající ochr. pásma a území, nová ochr. pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF**

##### **a) Ochranná pásma**

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 mimo drážních 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 hranice 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 sil. I/57 a sil. III/05712. 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 je 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. 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. O tento souhlas bylo zažádáno.

#### ❖ Ochranné pásmo lázní

Trasa záměru leží v blízkosti vnitřního ochranného pásma Lázní Lipová. Do tohoto ochranného pásma nebude zasahováno a díky charakteru záměru nebude nijak trvale ovlivněna funkce těchto lázní.

#### ❖ Ochrana vod

Oblast je odvodňována přítoky řeky Staříč.

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	Trať. 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-  $\text{HCO}_3$ .

#### ❖ 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.

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 Geofondů 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.

#### **b) Chráněná území, prvky a objekty**

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

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

Tento záměr neprochází žádný velkoplošným ani maloplošným chráněným územím. Nejbližším velkoplošným chráněným územím je Chráněná krajinná oblast Jeseníky, jejíž hranice 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:

V rámci záměru dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Tyto dřeviny jsou uvedeny v samostatné části projektové dokumentace Vliv stavby na životní prostředí.

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:

Tento záměr nezasahuje do žádného nadregionálního či regionálního prvku ÚSES.

Trasa železnice, na které bude prováděna realizace záměru, překonává lokální biokoridor – LBK 1-3, který se nachází na katastrálním území obce Jeseník. V tomto úseku záměru dojde pouze k položení kabelů zabezpečovacího zařízení, proto neočekáváme významný vliv na tento lokální prvek ÚSES.

#### 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. Z důvodu zásahu do VKP je požádáno závazné stanovisko.

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.

### Prvky ÚSES:

Záměr nekříží žádný nadregionální či regionální prvek územní soustavy ekologické stability. Záměr kříží lokální biokoridor LBK 1-3. V místě křížení dochází pouze k pokládce kabelové trasy, proto nelze předpokládat významný vliv záměru na tento lokální prvek ÚSES.

### **Ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny, údaje o zeleni, údaje o zábo-rech ZPF a LPF**

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**. Toto je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) jsou zakresleny hranice drážních pozemků.

U dočasným záborů dotčených pozemků se jedná o pozemky druhu „ostatní plocha“ s využitím jako komunikace, silnice, jiná plocha apod.

### Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF)

**Stavba si nevyžádá trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fon-du.**

### Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

**Na této stavbě nedojde k trvalému a ani k dočasnému záboru pozemků plnících funkcí lesa.**

## B.1.4 Koncepce stavby

### B.1.4.1 Účel stavby a její situování

#### Situování stavby:

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

**TABULKA KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ** (dotčených stavbou)

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

(Pozn.: km údaje jsou zaokrouhleny na metry)

### B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbarierového 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.

### **B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita**

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 mimo drážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Umístěním nově navržených objektů nebude narušena stávající urbanistická situace v jednotlivých lokalitách – jedná se o převážně o drobné stavby utilitárního charakteru, které nepředstavují pro dané území výraznou změnu či velký urbanistický zásah. Nový technologický objekt trafostanice v žst. Jeseník je zakomponován do volného prostoru v těsné blízkosti provozní budovy SŽDC.

Architektonické řešení nově navržených objektů vychází především z jejich účelu a funkce, požadavků na minimální údržbu a dlouhou životnost.

#### **Technologický objekt trafostanice:**

Typový volně stojící jednopodlažní nepodsklepený objekt půdorysného rozměru 13,52 x 6,18 m zastřešený sedlovou střechou se sklonem 30 stupňů. Sklon střechy navazuje na okolní historickou zástavbu, použité materiály jsou uvažovány typové (hliníkové výplně otvorů), barevné řešení fasády – cca dtto stávající sousední provozní budova SŽDC.

#### **Technologické domky:**

Jedná se o samostatně stojící nepodsklepené jednopodlažní prefabrikované betonové objekty o půdorysných rozměrech cca 2,5x3m zastřešené sedlovou střechou. Povrchovou úpravou exteriérových stěn je keramický obklad (lícové pásy), které napomáhají lepšímu začlenění stavby do volné krajiny. Tyto domky jsou umístěny pouze v obvodu železniční stanice.

#### **Zábory pro stavbu „DOZ Mikulovice - Jeseník“:**

trvalé	.....	0 m <sup>2</sup>
dočasné – do 1 roku	.....	1 525 m <sup>2</sup>
dočasné - nad 1 rok	.....	0 m <sup>2</sup>

Projekt stavby je v souladu s aktuálními územními plány dotčených obcí, nedochází k využití území pro jiný účel.

#### **Interoperabilita stavebních objektů a provozních souborů.**

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

D.1		<b>ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 04-11-01	ŽST Jeseník, SZZ
D.1.2		Traťové 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		<b>ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)...
	PS 04-23-01	ŽST Jeseník, informační zařízení

## ***STAVEBNÍ OBJEKTY***

E. 1		<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>
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

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

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 týkající cestujících, stavební úpravy výpravních budov pro účely umístění technologie, nový technologický objekt ani objekty demolice nejsou proto do posuzování zařazeny.

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

#### **B.1.4.4 Technické řešení PS a SO**

*V níže uvedeném textu jsou popsána řešení jednotlivých SO PS provedena po jednotlivých objektech, seřazených dle investorem požadované a následně schválené objektové skladby dokumentace.*

*Objektová skladba projektu stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ byla zpracována a je členěna dle nově platné vyhlášky č. 146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.*

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

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

### **D. Technologická část**

#### **D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

##### **D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení :**

##### **PS 04-11-01 ŽST Jeseník, SZZ**

##### Stávající stav

Žst. Jeseník je zabezpečena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie dle TNŽ 34 2620. Řídicí přístroj je vzoru RANK, umístěn je v DK. Závislé přístroje na stavebních jsou vzoru 5007. Návěstidla jsou světelná. Návěstní soustava je rychlostní. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Výhybky 1,2,3,4, 7-12, OS1 jsou ústředně stavěné, vybavené elektromotorickými přestavíky. Výhybky č. 1,2,3,4 jsou obsluhovány z řídicího přístro-

je. 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 P4303 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 P4304 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 P4305 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“.

#### *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 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.

#### 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 zámkem 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 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.

### ***D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení:***

#### **PS 05-12-01 Jeseník – Lipová Lázně, TZZ**

##### Stávající stav

Traťové zabezpečovací zařízení:

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 P4301 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 bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením reléového typu s elektronickými prvky.

## **D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

### **D.2.1 Místní kabelizace**

## **PS 04-21-01** ŽST Jeseník, místní kabelizace

### Stávající stav:

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

### Navrhovaný stav:

Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu. Budou připojeny VTO u vjezdových návěstidel, u přejezdů v obvodu žst. v km 35,347, km 35,496 a v km 36,337, dále bude připojen VTO u elektromagnetického zámku. Také bude připojen oboustranný komunikátor umístěný u centrálního přechodu. Budou použity kabely TCEPKPFLEY XN0,6.

V rámci místní kabelizace budou optickými kabely připojeny rozváděče EOv na obou zhlavích, rozváděče osvětlovacích věží č.1 a 2 u koleje č.6 (rampa) a objekt trafostanice. Budou použity optické kabely s 12 vlákny SM 9/125. Optické kabely budou zataženy (zafouknuty) do HDPE trubek barvy modré s pruhy barvy červené a bílé.

Dle požadavků OŘ budou optickým kabelem s 12 vlákny SM 9/125 propojeny místnosti diagnostiky zabezpečovacího zařízení (OP08) ve výpravní budově s místností serveru v provozní budově. Optický kabel bude zatažen (zafouknut) do HDPE trubky barvy modré s černým pruhem. Mezi sdělovací místností (ČD-T) OP09 a místností diagnostiky zabezpečovacího zařízení (OP08) bude realizován optický kabel s 12 vlákny SM 9/125.

Centrum místní kabelizace bude ve sdělovací místnosti.

### Provizorní stav:

V současné době je propojena sdělovací místnost (ČD-T) OP09 ve výpravní budově s místností serveru v provozní budově 4 vláknovým optickým kabelem v HDPE trubce barvy modré. Kabel musí zůstat v provozu i během realizace stavby. Proto bude před zahájením stavby realizován provizorní optický kabel v HDPE trubce černé v provizorní trase tak, aby nebyla poškozena během stavby. V definitivním stavu budou obě místnosti v objektech výpravní a provozní budovy propojeny pomocí kabelu uvedeného v předchozím odstavci.

Ostatní kabely stávající místní kabelizace se ochraňovat nebudou, budou nahrazeny novou kabelizací.

## **PS 50-21-01** Lipová Lázně – Jeseník, TK

### Stávající stav:

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 kolejišti žst. Jeseník a vede k železničnímu přejezdu v km 35,347 a dále pak pokračuje v trase kabelů Telefónica 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.

### Provizorní stav:

Stávající traťové kabely (viz. „Současný stav“) musí zůstat v provozu i během realizace stavby. Ochrana stávajících kabelů stranovými přeložkami není možná. Jednak vzhledem ke stáří kabelů a pak taky vzhledem k jejich trase. Proto budou před zahájením stavby realizovány provizorní kabely v provizorních trasách tak, aby nebyly poškozeny v průběhu stavby. Pro náhradu budou použity celoplastové kabely TCEPKPFLEY XN0,8.

Kabel DKP ze sdělovací místnosti směr Písečná bude nahrazen kabelem profilu 15XN0,8, který bude ukončen v novém sloupovém plastovém rozváděči u St.1. Z nového rozváděče bude do budovy St.1 přiveden kabel profilu 3XN0,8. Kabel PK6 (směr Písečná) bude v zemi napojen na nový plastový kabel TCEPKPFLEY 10XN0,8 a ukončen v novém sloupovém plastovém rozváděči. Toto je rovněž definitivní stav po skončení stavby.

Kabel DKP do Lipové Lázně bude nahrazen kabelem profilu 20XN0,8, který bude v prostoru vlečky napojen na stávající kabel, napojeny budou všechny obsazené čtyřky a zbytek vybraných. U objektu St.2 bude z tohoto kabelu proveden výpich kabelem profilu 3XN0,8, tento kabel bude ukončen v objektu St.2.

Kabel 10XN0,8 bude nahrazen kabelem stejného profilu, tento bude napojen na stávající TK v trase O2 u přejezdu v km 35,496.

V době realizace stavebních úprav výpravní budovy v žst. Jeseník bude výpravčí umístěn do náhradních prostor - musí mít k dispozici telefonní spojení se sousedními stanicemi a stavědly na obou zhlavích, ovládání TRS, ...To vyžaduje vybudování provizorní kabelizace. K tomu budou využity provizorní stavy stávajících dálkových a traťového kabelů – připojení St.1 a St.2 (viz. výše). Do objektu provizorní dopravní kanceláře bude ze sdělovací místnosti ve výpravní budově položen kabel profilu 10XN0,8.

#### Navrhovaný stav:

V rámci stavby bude položen nový traťový kabel 10XN0,8 a HDPE trubka modrá ze sdělovací místnosti (ČD-T) OP09 do místnosti dopravní kanceláře žst. Lipová Lázně. Dále bude položen nový traťový kabel 15XN0,8 a HDPE trubka modrá ze sdělovací místnosti (ČD-T) OP09 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).

Kabely budou vyvedeny a ukončeny celým profilem v žst. Jeseník a Lipová Lázně dle zásad SŽDC. 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. V žst. Jeseník bude kabel TK ukončen ve sdělovací místnosti (ČD-T) OP09 ve výpravní budově, HDPE trubka bude ukončena za vstupem do kabelového kanálu v podlaze v místnosti stavědlové ústředny (OP015). Bude provedeno propojení sdělovací místnosti se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. V žst. Lipová Lázně bude traťový kabel ukončen v dopravní kanceláři ve skříni ve zdi, HDPE trubka bude ukončena v prostoru dvojité podlahy.

Stávající traťové kabely, pro které je řešen provizorní stav během stavby (viz. „Provizorní stav“), musí zůstat v provozu i po skončení stavby. V definitivním stavu budou nahrazované kabely uloženy do nových kabelových tras společně s ostatními novými kabely. Kabel DKP směr Písečná bude nahrazen kabelem profilu 15XN0,8, který bude ukončen v novém plastovém sloupovém rozváděči u St.1 (viz. „Provizorní stav“). Kabel DKP do Lipové Lázně bude nahrazen kabelem profilu 35XN0,8, který bude v prostoru vlečky napojen na stávající kabel v celém profilu. Kabel 10XN0,8 bude nahrazen kabelem stejného profilu, tento bude napojen na stávající TK v trase O2 u přejezdu v km 35,496.

### ***D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)***

#### **PS 04-22-01 ŽST Jeseník, sdělovací zařízení**

##### Stávající stav:

V žst. Jeseník je telefonní zapojovač MIKRO, analogové přenosové zařízení VZ12/24 a funkční strukturovaná kabeláž.

##### Navrhovaný stav:

V žst. Jeseník bude provedena příprava pro vybudování pracoviště dálkového ovládání rozhlasu, vizuálního informačního zařízení a telefonních zapojovačů úseku tratě Jeseník – Mikulovice. Navržené sdělovací zařízení umožňuje propojení i traťového úseku Lipová Lázně – Jeseník.

Na dispečerském pracovišti je navržen telefonní zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním. Do zapojovače budou zapojeny okruhy traťové, VP – od vjezdových návěstidel, od pomocných stavědel, elektromagnetických zámků, přejezdových zařízení ve stanici. Bude dodán i náhradní zapojovač analogový.

Nahrávání provozu zapojovače bude v Jeseníku na digitálním záznamovém zařízení (společné pro TRS, MRS a telefonní zapojovače), dodaném v tomto PS.

Ve výpravní budově je funkční strukturovaná kabeláž, v adaptovaných místnostech bude provedena rekonstrukce rozvodů cat5e.

V žst. Jeseník bude instalován přepínač (switch) technologické datové sítě s oddělovacím směrovačem (routerem) ve funkci firewallu v souladu s předchozím stupněm. Napojení do datové sítě SŽDC po optickém kabelu není možné, napojení bude po pronajatém okruhu RR10Mbit/s v Jeseníku, objem přenášených dat je malý, bude sloužit pro dálkovou diagnostiku (V-LAN zab. zař, V-LAN DDTS). Trafostanice, osvětlovací věže a REOV budou do datové sítě napojeny pomocí mediapřevodník Fx/Eth po optickém kabelu.

Umístění zařízení: sdělovací zařízení bude umístěno ve stávající sdělovací místnosti v 19“ skřini na místě přenosového zařízení Z12/24.

#### **PS 04-22-02 ŽST Jeseník, ASHS**

V žst. Jeseník bude instalován systém lokální detekce požáru. Pro systém lokální detekce bude použita ústředna EPS s příslušnými hlásiči, provedení bude dle ČSN 73 0875 čl. 4.12.

Systém bude instalován ve všech rekonstruovaných technologických prostorách (kromě prostor bez požárního rizika). Systém bude integrován do DDTS ŽDC.

#### **PS 04-22-03 ŽST Jeseník, EZS**

Nově vybudované technologické objekty v žst. Jeseník budou vybaveny systémem EZS.

V žst. Jeseník bude systém vybudován ve stavědlové ústředně, sdělovací místnosti, místnosti baterií, rozvodně a v dopravní kanceláři.

Dále budou v žst. Jeseník střeženy prostory trafostanice (vč. instalace optickořvových hlásičů v rámci EZS).

Budou použity systémy schválené pro provoz na dráze, každý objekt bude mít samostatnou ústřednu.

Použité systémy budou umožňovat přenos informací o provozních stavech EZS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty. Služba 24hod/den bude zajištěna na dispečerském pracovišti v žst. Jeseník.

### ***D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)***

#### **PS 04-23-01 ŽST Jeseník, informační zařízení**

##### Stávající stav:

V žst. Jeseník je rozhlasové zařízení Inoma pro informování cestujících obsluhované výpravčím. Vizuální informační zařízení ve stanici není.

##### Navrhovaný stav:

Ve stanici bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících a informační zařízení s proměnnými informacemi o jízdě vlaku (informační tabule). Navrženo je

rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládání z dispečerského pracoviště a automatickým hlášením dle jízdy vlaku s možností manuálního hlášení.

- Reprodukory pod zastřešením budou vyměněny, na I. a II. nástupišti budou umístěny na sklopné stožáry osvětlení.
- V žst. Jeseník je navrženo vizuální informační zařízení ve formě elektronické informační tabule, bude dodána odjezdová tabule oboustranná se třemi řádky z toho jeden s možností běžícího textu. Zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Tabule bude instalována na stávající výpravní budovu pod zastřešením. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na pracovišti Jeseník (společné s rozhlasem). Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé a digitálními hodinami.
- Je požadavek na integraci pracoviště informačního a kamerového systému, dodávka v rámci tohoto PS
- Stávající hlavní hodiny EH82 budou přemístěny do místnosti OP08
- Vybavení centrálního přechodu z hlediska sdělovacího zařízení:
  - Rozhlasové zařízení: hlášení dle „Směrnice SŽDC č.100 pro poskytování informací pro cestující ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy“
  - hlasové majáčky pro nevidomé s informací o centrálním přechodu (dodávka v tomto PS, napájení ve stavební části)
  - hlasový obousměrný komunikátor pro spojení cestujícího (nevidomý/slabozraký) s výpravčím (dispečerem). Nahrávání provozu.
  - pohyb cestujících na přechodu je monitorován kamerovým systémem
- Umístění zařízení: rozhlasová ústředna, řídicí počítač informačního zařízení a záznamové zařízení kamerového systému bude umístěno v místnosti OP08 ve skříni 19“ konstrukce.

#### **PS 04-23-02 ŽST Jeseník, kamerový systém**

V žst. Jeseník, ve které se z hlediska zabezpečovacího zařízení předpokládá dálkové řízení, bude vybudován IP kamerový systém (dále jen CCTV). Systém slouží k monitorování rizikových míst v dotčené stanici. Zajišťuje vyšší bezpečnost cestujících, zkracuje intervaly při vjezdech/odjezdech vlaků.

V jednotlivých žst. budou kamery rozmístěny tak, aby monitorovaly prostor nástupišť a přechody přes koleje. Předpokládá se umístění vždy jednoho páru kamer pro každou hranu nástupiště.

V instalaci budou použity barevné, statické IP kamery.

Všechny IP kamery, záznamová zařízení a monitorovací pracoviště budou komunikovat po vnitřní technologické síti SŽDC.

#### **D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)**

##### **PS 50-24-01 ŽST Jeseník, úpravy TRS**

###### Stávající stav:

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

###### Navrhovaný stav:

Stávající traťový rádiový systém zůstává beze změn, způsob řízení dopravy (místní výpravčí) se nemění. Záznam radioprovozu bude v žst. Jeseník na novém digitálním záznamo-



vém zařízení (společné pro TRS, MRS a telefonní zapojovače), dodaném v PS 04-22-01. Zařízení TRS v žst. Jeseník bude doplněno komponenty (modul STOP TRS) k umožnění funkce VNPN zabezpečovacího zařízení (automatické spuštění funkce "generální STOP" při nedovoleném projetí návěstidla).

Umístění zařízení: Umístění základnové radiostanice i ovládacího bloku TRS v žst. Jeseník zůstává beze změn včetně anténního systému. Ovládací skříňka bude přemístěna na rekonstruované pracoviště výpravčího, opětovně budou provedena potřebná propojení včetně vložení nového modulu STOP TRS.

### **D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT**

#### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

Předmětem této části dokumentace 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.

#### **PS 50-31-01 InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC**

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.

#### **PS 04-31-01 ŽST Jeseník, DDTSŽDC**

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.

#### **D.3.5 Technologie transformačních stanic**

#### **PS 04-35-01 ŽST Jeseník, transformační stanice vn/nn**

V žst. Jeseník bude vybudován nový technologický objekt silnoproudých zařízení (TOSZ), který bude určen pro napájení provozních technologií a stávajících objektů ve stanicích. Součástí objektu bude odběratelská trafostanice z transformátorem 250kVA a rez. příkonem 200kVA. V PS trafostanice bude zahrnuta rozvodna 22kV, trafomokora 1, rozvodna 0,4kV a ZZEE.

#### **PS 04-35-02 ŽST Jeseník, rozvodna 3Kv pro EPZ**

V žst. Jeseník bude vybudován nový technologický objekt silnoproudých zařízení (TOSZ), který bude určen pro napájení provozních technologií a stávajících objektů ve stanicích. Součástí objektu bude transformátor a rozvodna pro technologii elektrického předtápění

vlakových souprav EPZ. V PS bude zahrnuta rozvodna 3kV a trafomokora 2. Z R3kV budou připojeny tři předtápěcí stojany, umístěné v kolejišti.

## **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

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

#### **SO 04-11-01 ŽST Jeseník, železniční spodek**

##### Stávající stav:

Zemní těleso v žst. Jeseník se nachází převážně v mírném odřezu. Konstrukční vrstvy železničního spodku jsou tvořeny štěrkovitými zeminami a škvárou. Zemní pláš je pak tvořena 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 nepevněného příkopu. Trať zde 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. Úkolem projektanta bylo posoudit únosnost zemní pláň a navrhnout optimální složení konstrukce železničního spodku včetně odvodnění zemní pláň s využitím nových odvodňovacích zařízení.

Návrh konstrukcí železničního spodku byl zpracován na základě předaného geotechnického průzkumu. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Celý postup návrhu byl proveden v souladu s metodikou SZDC platnou v době zpracovávání dokumentace.

##### Hlavní a předjízdny koleje:

Projekt stavby předpokládá sanaci železničního spodku pod hlavní a předjízdny koleje, 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 hlavní a předjízdny kolejích bude konstrukce pražcového podloží: kolejové lože tl. 31,5/63 tl. 350mm; štěrkodrt' 0/32 tl. 200mm; přehutněná zemní pláš. V místech s nebezpečně namrzavou zeminou pak bude pražcové podloží ve složení kolejové lože tl. 31,5/63 tl. 350mm; štěrkodrt' 0/32 tl. 200mm; výzisk původního štěrkového lože tl. 200mm; přehutněná zemní pláš.

Pláš tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, zemní pláš pak skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení.

##### Manipulační koleje:

V manipulačních kolejích bude rekonstrukce železničního spodku realizována 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. 4, bude pražcové podloží ve složení kolejové lože tl. 31,5/63 tl. 300mm; výzisk původního štěrkového lože tl. 200mm; přehutněná zemní pláš i pláš žel. spodku ve sklonu 5%. V koleji č. 5 nebude železniční spodek rekonstruován, provede se pouze přehutnění pláň železničního spodku ve sklonu 5% směrem k odvodnění. V koleji č. 7 bude železniční spodek zřízen pouze v místě, kde byla původně rampa na délce

70m. Skladba pražcového podloží bude shodná jako v koleji č. 4 akorát zemní pláš, a pláš žel. spodku nebudou ve sklonu.

#### Zesílená konstrukce pražcového podloží:

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 štěrkodrti 0/32 tl. 200mm a stabilizovaná zemina z centra tl. 350mm.

#### Odvodňovací systém:

Odvodnění kolejí je navrženo v rozsahu rekonstrukce železniční spodku. Stanice je rozdělena odvodněním na dvě části, které dělí propustek v km. 35,684:

1. Vlevo od propustku je stanice odvodněna systémem trativodů a svodných potrubí, které budou zaústěny do propustků km 35,447 a 35,684. Trativody jsou navrženy z plastových perforovaných trubek PE-HD DN 150-250. Sklon trativodů bude převážně 5‰, v místě přejezdu km 35,347 pak ve sklonu 3‰.
2. Vpravo od propustku je stanice odvodněna pomocí vsakovacích žeber. Vsakovací žebra jsou navrženy jako vodorovné. Šířka dna vsakovacích rýh byla navržena 0,7m. Minimální hloubka rýhy je navržena min. 0,5m pod zemní plání.

#### Zpevněná plocha před skladem km 35,950:

Součástí stavebního objektu železničního spodku je i úprava dlážděné plochy (kamenými kostkami) před skladem v km cca 35,950. Vzhledem k projektovanému zdvihu koleje o 30cm, bude muset být tato plocha předdlážděna a navázána na stávající komunikaci. Předdláždění bude realizováno na délce 35m, šířky 8m.

### **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 úrovněná 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 kolejiště v žst. Jeseník je celková optimalizace rozsahu kolejiště odpovídající stávajícím a hlavně budoucím výkonům žel. stanice. Současně je předmětem takový návrh konfigurace kolejiště, 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.

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 nástupištní hranou (ke koleji č. 2 a č. 1) .

Nástupiště jsou s nástupištní 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. Přístup na nástupiště - čtyři úroňové přechody z betonových panelů.

#### 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
  - za vnějším nástupištěm bude v celé délce (vyjma délky VB) zřízeno zábradlí v. 1100 mm resp. 900 mm
- poloostrovní, úroňové, 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
  - nástupiště je navrženo tak, aby mohla jeho délka být v budoucnu prodloužena ze 130 m na 190 m

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

Plochy mezi žulovým stupněm v linii sloupů zastřešení před VB a nástupištěm 1 budou vydlážděny zámkovou dlažbou, do které bude vložen odvodňovací žlábek, výškový rozdíl mezi touto plochou a plochou nástupiště 1 bude vysypán z valounů.

Součástí objektu je nový přístup na nástupiště 1 z prostoru plánované zastávky BUS v přednádraží. Přístup bude stavebně rozdělen na dvě části, a to dle poskytnutého geometrického plánu o rozdělení pozemku 2425/1. Dále bude v rámci objektu provedena úprava dlažby zastřešené zpevněné plochy před VB a bude demolován plot, který vede podél stávající koleje č.5, v délce 175,5 m.

##### Konstrukční řešení nových nástupišť:

Konstrukce nástupiště bude tvořena z nástupištních bloků tvaru L s nástupištní hranou H 130, prefabrikáty budou opatřeny otvory pro jejich kotvení a uloženy do vyrovnávací vrst-

vy z cementové malty. Pod nástupištní bloky bude provedena podkladní vrstva z betonu C 16/20 min. tl. 0,15m, u poloostrovního nástupiště, v místě odtoku vody, bude pod podkladní beton provedena šterková vrstva v tl. cca 50-100 mm. Přístupový chodník se sklonem 8% bude z nástupištních bloků L zkosených, levého, pravého sklonu (L-ka budou usazeny po obou stranách chodníku). U vnějšího nástupiště bude nenástupní hrana tvořena obrubníkem s vyspádováním (dosypáním) ke stávajícímu terénu.

Za bloky bude uložen zhutněný nenamrzavý materiál (výzisk ze šterkového lože).

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 tl. 60mm rozměru 600x400 mm. Na přístupové chodníky bude kladena betonová dlažba tl. 60 mm rozměrů 200x200 mm. Nástupiště budou opatřena vodícími liniemi a signálními pásy umožňujícími pohyb osob se sníženou schopností orientace. Linie a pásy budou provedeny v protismykové úpravě.

V prostoru nástupiště bude pod nástupištní desky a dlažbu bude provedena podkladní betonová vrstva v tl. 120 mm.

#### Mobiliář:

Na nástupištích 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. Do prostoru zastřešené zpevněné plochy u VB budou doplněny 2 ks laviček a zaměněny odpadkové koše za 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 ne-reflexivní úpravou. Všechny tabule orientačního systému budou osvětlené, nikoli prosvětlené. Osvětlení tabulí bude novým osvětlením nástupišť a přístupových ploch. Barva podkladu tabule je modrá RAL.4550, barva písmen a ostatních symbolů je bílá RAL 1000.

Na nástupištích budou osazeny:

- název stanice
- směry jízdy vlaků
- označení východu
- zákaz vstupu (konce nástupišť)
- zákaz kouření
- označení nástupiště, číslo nástupiště společně se směry
- čísla kolejí
- orientační systém pohybu cestujících od VB a do přístupových chodníků, ramp pro imobilní směrem k nástupišti a naopak
- u centrálního přechodu výstražné tabule „POZOR VLAK!“ (výstražné tabule u přechodu na nástupiště v „Pozor vlak“ je doporučeno osadit na nízké sloupky, aby nebránily rozhledu).

název stanice – „**Jeseník**“

směry jízdy vlaků budou uvedeny: směr **Hanušovice** a druhý směr **Mikulovice**

Nástupiště jsou navržena ve shodě s obecnými technickými požadavky dle příslušných vyhlášek, zejména dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.

### ***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 nepevněného 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 nepevněného 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 %, je navrženo 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 obvodě 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 01-14-02). 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.

#### **Propustek v km 35,683**

##### Stávající stav:

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.

##### Navrhovaný stav:

Propustek bude upraven v rámci SO žel. spodku.



### **Objekty nezařazené do stavby:**

Propustek v km 35,446 – jedná se o přesýpaný kamenný klenbový propustek o světlosti 1,95m z roku 1887. Úpravy žel. svršku a spodku zasahují do max. hloubky 0,9m pod úroveň stávající niveletu přičemž stavební výška je 4,75m. Objekt bude bez úprav – stávající.

Propustek v km 36,329 – jedná se o deskový kamenný propustek světlosti 0,6m z roku 1887. Propustek je mimo staniční obvod, kde bude provedeno pouze podbití stávající koleje. Objekt bude bez úprav – stávající.

## ***E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY***

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

#### **Stávající stav:**

Stávající zděný jednopodlažní nepodsklepený objekt o rozměrech 5,2x4,7m, na který navazuje jednopodlažní zděný objekt skladu o rozměrech 14,0x3,7m. Stavba je založena na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové konstrukce jsou vyzděné z plných cihel v kombinaci s lícovými vápenopískovými cihlami. Střecha stavědla je stanová s mírným spádem, střecha skladu je pultová, střešní krytinu tvoří pozinkovaný plech se stojatou drážkou. Krov je dřevěný. Výplně otvorů jsou dřevěné. Stavba stojí na pozemku p.č. 3121. Vlastníkem objektu je Správa železniční dopravní cesty, s.o.

#### **Navrhovaný stav:**

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

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

#### **Stávající stav:**

Stávající zděný jednopodlažní nepodsklepený objekt o rozměrech 8,5x4,8m. Stavba je založena na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové konstrukce jsou vyzděné z plných cihel. Střecha je pultová s mírným spádem, střešní krytinu tvoří pozinkovaný plech se stojatou drážkou. Krov je dřevěný. Výplně otvorů jsou dřevěné. Stavba stojí na pozemku p.č. 3117. Vlastníkem objektu je Správa železniční dopravní cesty, s.o.

#### **Navrhovaný stav:**

Objekt je v kolizi s nově navrhovaným technickým řešením zabezpečovacího zařízení – je proto určen k demolici. Součástí demolice je i doplnění oplocení v délce 6m a oprava stávajícího drátěného oplocení v délce 4m. Konečná úprava po demolici objektu bude provedena štěrkem 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). Ve výpravní budově jsou umístěny prostory pro cestující veřejnost, které spravují České dráhy a.s. a také pronajímané prostory Správy železniční dopravní cesty, ve kterých jsou místnosti pro řízení provozu na železnici a technologické místnosti. 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, viditelný dřevěný krov s palubkovým podbitím je vynášený historickými litinovými sloupy. Střešní krytina sedlových střech je nová eternitová v kombinaci se stávajícím (věž) a novým měděným plechem se stojatou drážkou. Obvodové a vnitřní nosné konstrukce tvoří většinou původní zdivo zděné z plných cihel, sokl je kamenný spárovaný. Fasády jsou doplněny kontaktním zateplením a tenkovrstvou omítkou. Stávající vnitřní příčky jsou rovněž cihelné. Výplně otvorů jsou kompletně nové (plastová okna s izolačními dvojskly, vchodové dveře). Prostory v 1.PP jsou sanovány proti zemní vlhkosti, stávající vstup kabelů je realizován z prostoru pod nástupními prostory u V.B. Objekt je napojen přípojkami na distribuční rozvody vody, plynu a elektrické energií a je napojen na dešťovou a splaškovou kanalizaci. Stavební objekt č.p. 282 stojí na pozemku p.č. 1762/1. Vlastníkem objektu jsou České dráhy a.s.

#### Navrhovaný stav:

Předmětem stavebního objektu jsou stavební úpravy pro umístění nového zabezpečovacího zařízení. Technologické zařízení bude osazeno v nové stavební ústředně. Nová místnost stavební ústředny vznikne spojením kanceláře dozorcího provozu a navazující kanceláře výhybkáře. Spojení bude realizováno odstraněním dělící příčky s dveřmi mezi těmito místnostmi. Vstup do nové stavební ústředny je umožněn stávajícími dveřmi z venkovních nástupních prostor a dále stávajícími dveřmi z dopravní kanceláře. Dispoziční úpravy budou provedeny také v navazujícím sociálním zázemí zaměstnanců. Sociální zařízení, které sloužilo pro dozorcí provoz bude zrušeno. Sociální zařízení pro výpravčí zůstane stávající beze změn. Vstup do stávající technické místnosti s plynovým kotlem a ohřevem TUV bude zajištěn novými dveřmi z dopravní kanceláře. Dále budou zazděny nepoužívané dveře z dopravní kanceláře do prostoru stávajícího schodiště vedoucího k bytům ve 2.NP. Podlaha v nové stavební ústředně bude provedena nová na požadovanou únosnost 1000kg/m<sup>2</sup>. Vzhledem ke stávajícím rozvodům technického zařízení budovy v bytech ve 2.NP je v nové stavební ústředně navržen záchytný havarijní podhled napojený na stávající splaškovou kanalizaci, který v případě havárie ochrání zabezpečovací zařízení před poškozením. Součástí objektu je také propojení nástupních prostor u V.B. s přednádražím prostorem pomocí vybourání parapetu stávajícího okna v boční stěně zastřešení nástupních prostor, čímž vznikne v boční stěně zastřešení otvor šířky 1,95m a výšky 3,51m. V dotčených místnostech budou upraveny rozvody technického zařízení budovy. V nové stavební ústředně budou stávající tělesa teplovodního vytápění nahrazena elektrickými přímotopnými konvektory. Stavební ústředna, sdělovací místnost a diagnostické pracoviště budou vybaveny chlazením. Venkovní klimatizační jednotky v počtu 4ks budou umístěny pod zastřešením nástupních prostor. Ve stavební ústředně a v zadní části dopravní kanceláře bude provedeno nové umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody. 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 o rozměrech 41,2x8,2m se zvýšeným přízemím na který navazují od severu a od jihu zásobovací rampy na betonových sloupcích. Stavba je založena na základových pasech z prostého betonu. Nosná konstrukce skladiště je dřevěné rámová. Rámy jsou složeny ze svislých sloupů a dřevěného krovu. Obvodové stěny skladiště jsou dřevěné. Střecha je sedlová, střešní krytinu tvoří na severní straně azbestocementová hladká krytina a na jižní straně azbestocementové vlnovky. Výplně otvorů jsou dřevěné. Na vlastní objekt skladiště navazuje na východní straně vyvýšená zpevněná plocha, která má pojezdovou plochu vydlážděnou žulovými kostkami 10x10cm, boční stěny jsou železobetonové. Půdorysný rozměr zpevněné plochy je 20,6x11,3m. Příjezd na vyvýšenou zpevněnou plochu je zajištěn pomocí šikmé rampy ve sklonu 9,3 %, která má pojezdovou

plochu vydlážděnou ze žulových kostek, boční stěny rampy jsou železobetonové. Půdorysné rozměry jsou 13,6x6,6m.

Část původního skladiště byla přestavěna na třípodlažní administrativní objekt, který v současnosti slouží jako provozní budova SŽDC s.o. a musí zůstat zachován. Tato část objektu je založena na základových pasech z prostého betonu. Nosné obvodové konstrukce jsou vyžděné z plných cihel. Střecha je sedlová, střešní krytina je eternitová. Krov je dřevěný. Výplně otvorů jsou dřevěné. Na severní straně třípodlažního objektu je oboustranné ocelové schodiště. Stavební objekt skladiště má č.p. 193 a stojí na pozemku p.č. 1763. Vlastníkem objektu Správa železniční dopravní cesty, s.o. Zpevněná plocha a rampa jsou na pozemku p.č. 2425/1. Vlastníkem tohoto pozemku jsou České dráhy a.s.

#### Navrhovaný stav:

Objekt je v kolizi s nově navrženým kolejovým řešením a novým technologickým objektem trafostanice – je proto určen k demolicí. Část jednopodlažního skladiště, která konstrukčně a dispozičně patří k třípodlažní provozní budově SŽDC zůstane zachována. Na této části objektu bude vyměněna stávající střešní krytina za novou eternitovou krytinu ze čtvercových šablon. Součástí demolicí je i nová omítka s fasádním nátěrem na obnažené štítové stěně jednopodlažní části stávajícího objektu. Odstín fasádního nátěru bude přizpůsoben stávajícímu barevnému řešení třípodlažní části objektu. Součástí tohoto stavebního objektu je vybourání vnějšího ocelového schodiště na severní straně třípodlažní provozní budovy SŽDC. S tím souvisí další stavební úpravy. Budou vybourány vnější dřevěné vstupní dveře a nahrazeny dřevěným oknem. Přístup do místnosti s označením napojovací uzel bude proveden osazením nových dveří z vnitřních prostor provozní budovy. Konečná úprava zpevněné plochy po demolicí objektu bude provedena zatravněním a částečně ze žulových kostek dle navazující zpevněné plochy. Rozsah konečných úprav ploch po demolicí 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 demolicí 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. Vlastníkem pozemku p.č. 1763 je Správa železniční dopravní cesty, s.o., vlastníkem pozemku p.č. jsou České dráhy a.s.

#### Navrhovaný stav:

Bude vybudován nový technologický jednopodlažní nepodsklepený objekt trafostanice půdorysného rozměru 13,50 x 6,18m. Stavební objekt slouží pro umístění technologického zařízení trafostanice. Objekt bude založen na základové železobetonové desce. Nosnou konstrukci objektu tvoří prostorové prefabrikované železobetonové buňky. Vstupní dveře a větrací žaluzie budou hliníkové. Obvodové stěny budou opatřeny kontaktním zateplovacím systémem s jemně strukturní omítkou. Povrchovou úpravu z exteriéru tvoří fasádní nátěr v odstínu pastelové okrové (dle výpravní budovy). Podzemní části objektu budou opatřeny vodorovnou a svislou hydroizolací z asfaltovaných pásů. Střecha objektu je sedlová se klonem 30 stupňů. Konstrukci střechy tvoří dřevěné příhradové vazníky osazené na stropní panely. Střešní krytina je maloformátová z tašek z ocelového pozinkovaného plechu opatřeného polyesterovým lakem. Součástí objektu je také technické zařízení budovy – vytápění, vzduchotechnická zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody, hromosvod. Objekt bude napojen na dešťovou kanalizaci. Technologický objekt bude napájen novou přípojkou VN.

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

#### **E.3.4 Ohřev výměň**

##### **SO 04-34-01 ŽST Jeseník, EOVS**

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**

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**

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

##### **SO 04-36-02 ŽST Jeseník, rozvody NN**

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**

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

##### **SO 04-36-03 ŽST Jeseník, osvětlení**

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 04-36-04 Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504**

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**

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.

### **B.1.4.5 Požadavky na postupné provádění stavby**

Vyplynávají ze složitosti celé stavby jakou je rekonstrukce železniční stanice. Stavba má řadu složitých objektů, které pro svoji náročnost bude nutné zahajovat v dostatečném předstihu a zařadit v harmonogramu stavby tak, aby byl zachován železniční provoz na celém úseku po dobu stavby. Základní požadavky na postupné provádění stavby jsou uvedeny v plánu organizace výstavby, část F - zejména časový postup prací, část F.3. Jeho návrh vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat za plného provozu. Proto byla rámcově rozdělena na části, a to:

- ⇒ Přípravné práce
- ⇒ Výstavba nového nástupiště v sudé kolejové skupině a úpravy kolejiště v sudé kolejové skupině a v koleji č.1 žst. Jeseník.
- ⇒ Úpravy kolejiště na mikulovickém zhlaví žst. Jeseník.
- ⇒ Úprava hanušovického zhlaví žst. Jeseník.
- ⇒ Úpravy kolejiště a zřízení nového nástupiště u koleje č.3 v žst. Jeseník.
- ⇒ Aktivace zabezpečovacího zařízení.

Postupné provádění stavby je zdokumentováno v části F. Zásady organizace výstavby.

### **B.1.4.6 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu**

Postupné uvádění do provozu vychází z plánu organizace výstavby, část F. Z důvodu zachování provozu v maximální míře bude vždy daná dokončená část stavby uvedena do provozu.

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 výlukou 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 výlukou 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 sypaných 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.

### **B.1.4.7 Požadavky stavby na zdroje**

- Voda pro potřeby stavby:

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokality bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Průběh vodovodních řádů v obvodu staveniště a bezprostředním okolí je zakreslen v koordinační situaci.

- Elektrická energie:

Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. Průběh kabelových tras je zřejmý ze situací stavby. U stavenišť ležících v mezistaničních úsecích lze podle místních podmínek využít stávajících veřejných rozvodů. Každé odběrné místo bude projednáno s dodavatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

- Kanalizace:

Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami.

Kanalizace, respektive žumpy pro WC a sociální zařízení - jejich budování v rámci zařízení staveniště, se nepředpokládá. V místech, kde není možné připojení na stávající kanalizační řád a budování žump (na.př. plastových) je neekonomické, zejména na odlehlých místech, použijí se suchá WC s chemickou likvidací exkrementů.

- Telefony:

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, budou na staveništích používány přednostně příruční vysílačky, nebo mobilní telefony.

#### **B.1.4.8 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Při realizaci stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ bude nezbytné zabezpečit shromažďování, resp. odvedení odpadních vod, odvedení povrchové/dešťové vody z území, resp. legalizovat další typy nakládání s vodami. Současně budou realizována k tomu potřebná vodní díla (odvodnění staveb). Respektována bude i potřeba vyhotovení a dodržování provozních řádů, havarijních a povodňových plánů, resp. dalších dokumentů na tomto úseku.

Pro zabezpečení těchto úkolů budou zohledněny následující skutečnosti:

##### **a) Nakládání s odpadními vodami**

V případě shromažďování odpadních vod v žumpách, není třeba samostatné povolení pro takovouto akumulaci. Následně však musí být zajištěno čištění těchto vod (§38 vodního zákona) např. formou odvozu na nejbližší ČOV. Uvedená skutečnost musí být popsána v existujícím provozním řádu ČOV.

Pokud by se jednalo o potřebu přímého vypouštění odpadních vod do toku, bude nezbytné takovéto vody na místě čistit. Pro toto vypouštění je nutné povolení vodoprávního úřadu, vycházející z nař.vl.č.61/2003 Sb. Povolení obsahuje koncentrační limity znečištění, které je nutno u vypouštěných odpadních vod dodržovat.

##### **b) Odvedení povrchových/dešťových vod**

Povrchové, resp. dešťové vody lze odvádět do povrchových toků bez povolení k nakládání s vodami. Stejně tak odvádění těchto vod do dešťových kanalizací nevyžaduje povolení, nutný je však souhlas vlastníka této kanalizace.

Ve všech případech je přitom žádoucí, zajistit podle možností vsakování těchto vod do podzemí v místě vzniku, za účelem udržení vody v krajině. Tato skutečnost bude v relevantních případech zohledněna ve smyslu ustanovení §20 odst.5 písm.c) vyhl.č. 501/2006 Sb.

#### c) Přeložky vodovodů a kanalizací

V rámci této stavby není uvažováno s přeložkami vodovodů a kanalizací. Pokud by k této situaci došlo tak se jedná se o stavbu vodních děl, která vyžaduje územní rozhodnutí a následně stavební povolení místně a věcně příslušného vodoprávního úřadu. Nezbytný je přitom písemný souhlas vlastníka stávající sítě. V případě vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu je na tuto možnost pamatováno v dikci ustanovení §24 zákona č.274/2001 Sb. Podle tohoto provádí přeložku na své náklady ten, kdo potřebu vyvolal. Po vydání kolaudačního souhlasu je třeba přeložku převést do vlastnictví toho, kdo je vlastníkem stávající sítě. Rovněž tento postup bude při realizaci uvedené stavby dodržován.

#### d) Realizace dalších vodních děl

Jakákoliv realizace dalších vodních děl (odvodnění, dešťová kanalizace, úprava toků) není možná bez stavebního povolení příslušného vodoprávního úřadu. V případě, že uvedené dílo vyžaduje i povolení k nakládání s vodami, musí být přednostně vydáno toto povolení, jak je vyžadováno ustanovením §15 vodního zákona.

#### e) Jiné

Provozní řády vodních děl je nutno zpracovat pouze tehdy, je-li o tom pravomocně vodoprávním úřadem rozhodnuto. Výjimkou jsou provozní řády vodních děl, určených pro zásobování pitnou, kde je tato povinnost dána ex lege ustanovením §4 zákona č.258/2000 Sb..

Havarijní plány budou zpracovány následně uživatelem závadných látek, bude-li v dané lokalitě (provozně uceleném území) nakládáno s více jak 500 l kapalné závadné látky či 1000 kg pevné závadné látky. Uvedená povinnost je specifikována ve vyhl.č. 450/2005 Sb. Zde je současně uvedeno, které náležitosti musí takovýto plán obsahovat. Havarijní plán se stává závazným pro uživatele závadných látek po schválení jeho obsahu vodoprávním úřadem. Na toto schválení se vztahuje správní řád , tj. zákon č. 500/2004 Sb.

Povinností vlastníků pozemků a staveb ohrožených povodněmi, které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně je dále zpracování povodňových plánů. Tyto zpracovávají vlastníci nemovitostí pro svou potřebu a pro součinnost s povodňovým plánem obce. V pochybnostech o rozsahu této povinnosti k jejich návrhu rozhodne příslušný vodoprávní úřad. Povodňové plány se zpracovávají na základě ustanovení §71 odst.4 vodního zákona (zákon č.254/2001 Sb. v platném znění).

Povolení vodoprávního úřadu (§8 vodního zákona) vyžadují rovněž odběry podzemních vod. Provéřit legalitu těchto odběrů spadá do povinností toho, kdo zdroj vody užívá, resp. vlastní.

### **B.1.4.9 Napojení na dopravní systém**

#### **a) *Napojení na silniční dopravní systém***

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn po nově zřízených nebo zpevněných přístupových cestách a stávajícími komunikacemi. Zpevnění nebo zřízení přístupových cest bude dle potřeby provedeno pomocí šterku nebo panelů. Veřejné komunikace místní, městské a silnice I, II. a III. tř. budou po ukončení stavby v případě potřeby opraveny - uvedeny do původního stavu na náklady stavby. K tomu provede zhotovitel stavby spolu s majiteli (správcí) těchto komunikací místní šetření ke zjištění stavu před jejich využíváním a po ukončení využívání.



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 očištěna, 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 asphaltový 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.

#### **B.1.4.10 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Rozsah náhradních výsadeb a ozelenění po udělení povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb. není požadován.

#### **B.1.4.11 Bezpečnost práce**

**Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat Zákon č.309/2006 Sb. z 23. května 2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády 591/2006 ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.**

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 31 00 a na trakčním vedení ČSN 34 31 09. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejení, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 220 V resp. 380 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit bezpodmínečně bezpečnost prací v provozované dopravní cestě nevyložené i vyloučené v rozsahu a znění předpisu SŽDC Bp1. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).

Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno splnění podmínky uvedené zejm. v kap. III předpisu SŽDC Bp1.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

***Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN EN 50 110-1, ed.2.***

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN ISO 3864-1
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN EN 50 110-1, ed.2.
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, je nutné označit veš-

keré doklady o takovém kabelu nápisem „ POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

1. Na základě zhodnocení koordinátora BOZP při přípravě budou při výstavbě prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5:
  - Bod 6 - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení,
  - Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.
2. Na základě zhodnocení rizik nejsou navrhované zvláštní opatření z hlediska velké finanční náročnosti, mimo opatření podle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce(lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

### **Plán bezpečnosti a ochrany zdraví ( Dle zákona č.309/2006 Sb).**

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce při realizace stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby a způsobu bezpečného provádění prací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Organizace výstavby jako část F.7.

### **Všeobecně:**

**Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.**

#### **B.1.4.12 Posouzení stavby vzhledem k užívání osob s omezenou schopností pohybu a orientace**

V rámci zpracování projektu stavby bylo postupováno podle Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb.o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Vzhledem k tomu, že od 1.1.2014 začaly platit nové směrnice TSI pro celý evropský železniční systém, tzn. pro veškeré celostátní tratě, bylo v projektu přihlédnuto i k požadavkům TSI č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení požadavků Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. a TSI č. 1300/2014 je zřejmé z výkresové části E.1.2 Nástupiště a E.1.3 Železniční přejezdy, která obsahuje následující SO:

- **SO 04-12-01** ŽST Jeseník, nástupiště
- **SO 04-13-01** ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347

## Parametry nástupišť v železničních stanicích

Název stanice	Typ nástupiště	Délka	Šířka	Ukončení	Příčný přechod
Jeseník	Poloostrovní, úrovňové s oboustrannou nástupištní hranou	130m	6,16m	Služební schody s brankou	šířka 3,6m
	Jednostranné vnější	190m	3,0m	Služební schody 1x, bez branky	tři přístupy ze zastřešeného prostoru před VB šířky 2,8 m

- **Parkovací místa pro OOSPO** - v rámci projektu revitalizace nedochází k návrhu nových parkovacích míst pro cestující.
- **Dveře a jednoduché vchody** - v rámci projektu stavby jsou zpracovávány stavební úpravy žst. Jeseník pro umístění technologického zařízení. Tyto stavební úpravy nezahrnují stavební úpravy dveřních otvorů a vchodů pro veřejnost.
- **Přístupové cesty cestujících** - podle požadavku TSI č. 1300/2014 musí být zajištěna bezbariérová přístupová cesta ve vyjmenovaných prostorech dle čl. 4.2.1.2. Ve projektu stavby je tento požadavek v žst. Jeseník splněn. Detaily - šířky a vzdálenosti nástupních hran od překážek jsou vyznačeny v projektu SO nástupiště.
- **Povrchy podlah** - TSI PRM, čl. 4.2.1.4 vyžaduje, aby všechny použité náslapné plochy veřejných prostor byly z protiskluzového materiálu, což je požadováno i vnitrostátními předpisy (v ČR Vyhláška č. 398/2009 Sb.). Na stavbě bude potřeba doložit ES prohlášení o shodě dle nařízení vlády č.163/2002 Sb. pro vnitřní a venkovní dlažbu a povrchy na přístupových komunikacích.  
Hodnoty jsou uvedeny v článku 1.1.2, v ČSN 73 4959 Nástupiště jsou hodnoty uvedeny v článku 5.6 pro nástupiště, v článku 7.7 pro „rampy“.  
Náslapná vrstva musí mít: - součinitel smykového tření nejméně  $\mu = 0,6$   
*popřípadě ve sklonu pak:*  
součinitel smykového tření nejméně  $\mu = 0,6 + \operatorname{tg} \alpha$   
 $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze.
- **Součinitel smykového tření povrchů podlah ve VB:** Náslapné vrstvy podlah ve veřejně přístupných částech objektu budou vykazovat součinitel smykového tření dle vyhlášky 398/2009 Sb. V tomto případě se jedná o hodnotu  $\mu=0,5$ .
- **Hmatové informace** – madla podél bezbariérových přístupových cest k nástupišti (přístupové chodníky na nástupiště) budou obsahovat stručnou informaci (číslo nástupiště a číslo koleje) Braillovým písmem.
- **Naváděcí cesty** - Byly navrženy podle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, části Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích. Dále byly navrženy dle požadavku vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb.. Jsou vyznačeny ve výkresech jednotlivých nástupišť.
- **Skleněné dveře a označení** - Nejsou součástí stavby.
- **Toalety** – Rekonstrukce toalet ani nové toalety nejsou v této stavbě navrženy.

- **Nábytek a volně stojící zařízení** - Rozmístění mobiliáře na nástupištích je navrženo v SO nástupiště - ve výkresu půdorys, tak aby nevytvářel překážky pro bezpečný pohyb cestujících.
- **Přepážky výdeje jízdenek nebo jízdenkové automaty / Informační přepážky** – nejsou navrhovány ve stavbě.
- **Stroje na kontrolu jízdenek** - nejsou součástí stavby.
- **Osvětlení** - Osvětlení nástupišť je navrženo dle ČSN EN 12464-2 pro nástupiště s malou frekvencí-20 luxů, podle předpisu SŽDC E11 je navržena snížená hodnota 15 luxů, přístřeškem 20 luxů, na schodištích pro malé a středně velké stanice je navrženo 50luxů a na přístupových cestách k nástupišti 20 luxů. Tyto hodnoty byly odsouhlaseny Protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy.
- **Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace** – Orientační systém je součástí SO nástupiště. Dynamické informace pro cestující udává PS 04-23-01 ŽST Jeseník, informační zařízení.
- **Mluvené informace:** podle čl. 4.2.1.11 TSI č. 133/2014 je stanovena minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (STI-PA) 0,45a to v souladu se specifikací, na kterou se odkazuje v indexu 5 v dodatku A – EN 60268-16:2011. (podle staré TSI bylo RASTI 0,5).  
Tento požadavek bude zpracován v dokumentaci DPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení stavby).  
Součástí PS 04-23-01 ŽST Jeseník, informační zařízení jsou elektronické tabule s informacemi pro cestující, umožňující spuštění mluvené informace pro nevidomé.
- **Vybavení centrálního přechodu z hlediska sdělovacího zařízení:**
  - Rozhlasové zařízení: hlášení dle „Směrnice SŽDC č.100 pro poskytování informací pro cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy“
  - hlasové majáčky pro nevidomé s informací o centrálním přechodu (dodávka v tomto PS, napájení ve stavební části)
  - hlasový obousměrný komunikátor pro spojení cestujícího (nevidomý/slabozraký) s výpravčím (dispečerem). Nahrávání provozu.

Organizace dopravy ve vztahu k centrálnímu přechodu je popsána v části B.2 Provozní a dopravní technologie.

- **Schodiště** - nejsou ve stavbě navrhovány.
- **Madla** - navržené zábradlí je opatřeno madlem. Přístupové chodníky na nástupiště jsou opatřeny zábradlím s madlem a vodící tyčí. Vyrovnávací stupně ze zastřešené plochy před VB na nástupiště 1 jsou opatřeny zábradlím s madlem a druhým madlem ve výši 900 mm. Umístění madel je dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb, ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ a vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.
- **Rampy** – nejsou součástí objektu nástupiště. Přístupy na nástupiště jsou řešeny přístupovými chodníky. Stávající rampy, pro přístup do vestibulu VB (čekárny) a do restaurace, nebudou upravovány.

- **Výšky nástupiště a vzdálenosti hrany nástupiště od osy přilehlé koleje** - nástupiště realizovaná v rámci stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice, ostatní údaje viz. výkresy SO nástupiště.
- **Šířky a hrany nástupišť** - Uvedené parametry jsou zřejmé z výkresů SO nástupiště.
- **Konce nástupišť** – je doloženo ve výkresech SO nástupiště.
- **Pomocná zařízení pro nastupování** - nejsou ve stavbě navrhovány.
- **Úrovňové přechody kolejí ve stanicích** - Přístup na nástupiště po centrálním úrovňovém přechodu v žst. Jeseník – hmatové úpravy přechodu jsou navrženy podle Vzorového listu SŽDC Ž 8.7.
- **Úpravy povrchů nástupišť** - Úprava povrchů nových nástupišť a zpevněných ploch byla zvolena mj. také s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., jejíž podmínky jsou implementovány do platné legislativy, dle které se řídí projektování nástupišť, tj. ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách a vzorový list železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, který byl doplněn Změnou č. 1, s účinností od 1.11.2003 částí Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech. Horní plocha nástupišť bude zpevněna zámkovou dlažbou, která musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.
- **Varovné pásy a vodící linie** – všechna nástupiště a zpevněné plochy realizovaná v rámci stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“ jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. zejména o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých lidí, doplněné o aktuální poznatky z výstavby na koridorových tratích a zejména konzultace se zástupcem Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR.  
Součástí plochy každého nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min.800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vodící linií s funkcí varovného pásu (min.š.400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm. Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům. Varovné pásy s kontrastním optickým značením příkazují zákaz vstupu vždy na konci nástupišť. Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně. Pro vytváření linií a pásů je použita reliéfní dlažba s výstupky nebo nástupištní dlažební deska s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu.
- **Výtahy** – nejsou součástí stavby.

#### B.1.4.13 Podmiňující a související investice

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

V následujícím přehledu je uveden jmenný soupis 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.

## **B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek**

### **B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Nejsou stanoveny.

### **B.1.5.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protok. k přípravné dokumentaci**

Schvalovací protokol k Přípravné dokumentaci stavby „DOZ Mikulovice – Jeseník“, č.j. 44609/2014 – O6 ze dne 3.11.2014 ukládá investorovi v další přípravě stavby:

- respektovat vyjádření MD ČR č.j.: 210/2014-910-IZD/2,
- respektovat limitní náklady a ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- smlouvu na realizaci lze podepsat v návaznosti na zajištění finančních zdrojů,
- respektovat připomínky Stavební správy východ uvedené v části VI posuzovacího protokolu,
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené přípravné dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,
- nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolají zvýšení nákladů,
- případné změny doložit průkazným materiálem o jednání mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.

Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“, Stavební správa východ, č.j.: 8806/2014-SSV-U1/Bař. ze dne 8.10.2014 doporučuje přípravnou dokumentaci stavby „DOZ Mikulovice - Jeseník“, ke schválení. Podmínkou je dodržení následujících podmínek:

- V rámci připomínkového řízení byly vzneseny připomínky k přípravné dokumentaci. Připomínky byly předloženy k vyjádření projektantovi, který ke každé připomínce doplnil své stanovisko. Všechny vznesené připomínky byly projektantem akceptovány a zapracovány.

Takto doplněné připomínky byly projednány a odsouhlaseny se zpracovateli připomínek. Výsledkem tohoto je závazné řešení připomínek, které je přílohou posuzovacího protokolu. Takto upravené připomínky jsou součástí přípravné dokumentace stavby a uvedené řešení je závazné pro zpracování projektu stavby.

*Splnění podmínky: Řešení z přípravné dokumentace stavby bylo v projektu stavby dále rozpracováno.*

### B.1.5.3 Podmínky 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.

### B.1.5.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance

Posuzovací protokol a následně i schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby uvádí základní údaje o stavbě. V následující tabulce je uvedeno porovnání těchto a dalších kapacitních údajů přípravné dokumentace stavby a projektu stavby.

Kapacitní údaj	Přípravná dokumentace	Projekt
<b>Zabezpečovací zařízení</b>		
Elektronické staniční zabezpečovací zařízení	1 ks	1 ks
Traťové zabezpečovací zařízení	1 ks	1 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení nové	4 ks	4 ks
Elekromotorický přestavník	12 ks	12 ks
EZ	1 ks	1 ks
Návěstidla	28 ks	28 ks
Počítače náprav (nový)	1 ks	1 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	50 000 m	24 700 m
Pokládka kabelů (TCEPKPFLE)	0 m	40 m
Pokládka kabelů (CYKY)	0 m	1600 m
PST	0 ks	0 ks
Reléový domek	4 ks	4 ks
Spojka kabelová	33 ks	33 ks
Stožár výstražníku	11 ks	11 ks
Světelný výstražník v plastovém provedení	16 ks	16 ks
Výkolejka	2	2

<b>Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení</b>		
Nový traťový kabel 10XN0,8	6211 m	5505 m
Nový traťový kabel 15XN0,8	0 m	829 m
Výpichy z TK – přeložky v délce	85 m	3526 m



Opt. kabel OK nový–12 vláken SM 9/125 celk. délka	1200 m	1245 m
Opt. kabel OK provizorní–12 vláken SM 9/125 celk. délka	0 m	203 m
Místní kabelizace	1 žst	1 žst
Sdělovací zařízení	1 žst	1 žst
Rozhlasové zařízení	1 žst	1 žst
Elektrická požární signalizace	1 žst	1 žst
Lokální detekce požáru	0 žst	1 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	1 žst	1 žst
Informační zařízení	1 žst	1 žst
Kamerový systém	1 žst	1 žst
Přenosové zařízení	0 žst	0 žst
Úprava TRS	1 žst	1 žst

<b>Silnoproudá zařízení</b>		
Elektrický ohřev výhybek	10VJ	11VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 3kV	380m	400 m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	0m	0 m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	200 m	250 m
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	5500m	5800 m
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	1 ks	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny vn	2 ks	2 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	8 ks	2 ks
Rekonstrukce osvětlení – Osv.stožár parkový, sklopný	0 ks	41 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	322MWh/rok	406MWh/rok

<b>Kolejové řešení</b>		
Rekonstrukce železniční svršku (mimo výhybky)	2 950 m	2 641 m
Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním	2 950 m	779 m
Kolej tv. 49 E1 (reg.) na bet. pr.PB 2 (užit.), pružné upevnění	m	1 862 m
Směrové a výškové vyrovnání stávaj. kolejí (mimo výhybek)	m	405 m
Nové výhybky S 49 2.generace	13ks	12 ks
Izolované styky v koleji – ve stanicích	ks	6 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	587 m	443 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	m	50 m
Trativodní sběrače PE HD DN 250mm	m	89 m
Svodné potrubí PVC DN 200mm	m	25 m
Svodné potrubí PVC DN 250mm	m	76 m
Trativodní šachty - železobetonové	16 ks	12 ks
Trativodní šachty - plastové	ks	15 ks
Výstroj trati - na délce	m	1200 m
Přejezd s celopryžovými panely (přes 3 koleje)	1 ks	1 ks
Přejezd s celopryžovými panely (přes 1 kolej)	1 ks	1 ks
Nástupiště s výškou hrany 550 mm (celková délka)	450 m	450 m
Nové poloostrovní oboustranné nástupiště ve stanici dl.130m	1 ks	1 ks
Nové vnější nástupiště ve stanici dl. 190m	1 ks	1 ks
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	m	46 m

Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	3 084 m	2 746,5 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	13 ks	12 ks
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože	6 017 m <sup>3</sup>	3 267,9 m <sup>3</sup>
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože	m <sup>3</sup>	230 m <sup>3</sup>
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	6 983 m <sup>3</sup>	13 155,8 m <sup>3</sup>
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště	361 m	361 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště sypaná hrana	169 m	169 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová hrana nástupiště	477 m	477 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 4 koleje	1 ks	1 ks
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 1 kolej	1 ks	1 ks

<b>Mostní objekty</b>		
Železniční most – rekonstrukce	1 ks	1 ks
Železniční propustek – rekonstrukce	1 ks	1 ks
Železniční propustek – částečná rek.v rámci žel. spodku	0 ks	1 ks

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

## Energetické bilance:

### a) z přípravné dokumentace:

**Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku**

Dopravna	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
Jeseník	10ks	58kW	104MWh*

\*Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1800 hod/rok.

**Tabulka přehledu EPZ v modernizovaném úseku**

Dopravna	Počet stojanů EPZ	Příkon	Roční spotřeba
Jeseník	3ks	200kW	200MWh*

\*Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1000 hod/rok.

**Energetická bilance instalovaných výkonů žel. stanice**

Dopravna	Instalovaný výkon EOv		Instalovaný výkon – ostatní zařízení	
	stávající	navrhovaný	stávající	navrhovaný
Jeseník	17kW	58kW	130kW	700kW

V následujícím přehledu je provedena shrnující **balance souhrnné spotřeby elektrické energie** pro stanice a zastávky v dotčeném traťovém úseku.

**Energetická balance spotřeby el. energie stanice a veřejného osvětlení**

Žst.	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	roční	okamžitá	roční
Jeseník	75kW	657MWh/rok	580kW	935MWh/rok

**b) z projektu stavby:**

**Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku**

Dopravna	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
Jeseník	11ks	68kW	122MWh*

\*Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1800 hod/rok.

**Tabulka přehledu EPZ v modernizovaném úseku**

Dopravna	Počet stojanů EPZ	Příkon	Roční spotřeba
Jeseník	3ks	200kW	240MWh*

\*Celková maximální roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1200 hod/rok.

**Energetická balance instalovaných výkonů žel. stanice**

Dopravna	Instalovaný výkon EOv		Instalovaný výkon – ostatní zařízení	
	stávající	navrhovaný	stávající	navrhovaný
Jeseník	17kW	68kW	130kW	700kW

V následujícím přehledu je provedena shrnující **balance souhrnné spotřeby elektrické energie** pro stanice a zastávky v dotčeném traťovém úseku.

**Energetická balance spotřeby el. energie stanice a veřejného osvětlení**

Žst.	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	roční	okamžitá	roční
Jeseník	75kW	657MWh/rok	600kW	1019MWh/rok

**Spotřeba el. energie celkem**

Přípravné dokumentace: .....935 MWh/rok

Projekt stavby..... 1019MWh/rok

**Spotřeba trakční el. energie celkem:**

Přípravná dokumentace ..... 0 GWh/rok

Projekt stavby ..... 0 GWh/rok

### **B.1.5.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci**

*Změny v jednotlivých profesích:*

#### ***D. Technologická část***

##### ***D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ***

###### ***D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení :***

**PS 04-11-01** ŽST Jeseník, SZZ

Beze změn.

###### ***D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení:***

**PS 05-12-01** Jeseník – Lipová Lázně, TZZ

Beze změn.

##### ***D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ***

###### ***D.2.1 Místní kabelizace***

**PS 04-21-01** ŽST Jeseník, místní kabelizace

Stojany EPZ nebudou připojeny pomocí optických kabelů, ale metalickými kabely v rámci příslušného SO „elektro“.

Nově budou pomocí optických kabelů připojeny 2 rozváděče osvětlovacích věží.

Nově budou u centrálního přechodu zřízeny hlasové komunikátory. To vyžaduje položení kabelu k nim.

Bude nutno zachovat optické propojení sdělovací místnosti výpravní budovy a místnosti serveru v provozní budově během výstavby i po skončení stavby. Během výstavby bude propojení zajištěno provizorním optickým kabelem. V definitivním stavu bude položen nový OK mezi sdělovací místností výpravní budovy a místností serveru provozní budovy. Tento kabel bude sloužit i pro přenos diagnostiky ZZ, což si vyžádá ve výpravní budově optické propojení sdělovací místnosti a místnosti stavebního ústředí.

**PS 50-21-01** Lipová Lázně – Jeseník, TK

TK směr Písečná bude profilu 15XN0,8. Tento kabel bude nově ukončen u nového vjezdového návěstidla L v km 36,400.

Bude nutno zachovat stávající dálkové kabely do žst. Lipová Lázně a směr Písečná. Rovněž bude nutno zachovat stávající traťový kabel 10XN0,8 do žst. Lipová Lázně. Tzn. bude řešen jejich provizorní stav během výstavby žst. Jeseník a také jejich definitivní poloha po ukončení stavby.

Ze St.1 bude vystěhováno ukončení stávajících kabelů - dálkový DKP do sdělovací místnosti ve výpravní budově a PK6 do žst. Písečná. DKP kabel bude nahrazen provizorním a poté novým kabelem a s kabelem PK6 budou nově ukončeny v plastovém sloupovém rozváděči.

V době realizace stavebních úprav výpravní budovy v žst. Jeseník bude výpravčí umístěn do náhradních prostor - musí mít k dispozici telefonní spojení se sousedními

stanicemi a stavědly na obou zhlavích, ovládání TRS, .... To vyžaduje vybudování provizorní kabelizace. K tomu budou využity provizorní stavy stávajících dálkových a traťového kabelů - u St.2 bude proveden výpich do objektu St.2, do St.1 bude položen kabel z nového sloupového plastového rozváděče. Do objektu provizorní dopravní kanceláře bude ze sdělovací místnosti ve výpravní budově položen kabel profilu 10XN0,8..

#### ***D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)***

##### **PS 04-22-01 ŽST Jeseník, sdělovací zařízení**

Beze změn.

##### **PS 04-22-02 ŽST Jeseník, ASHS**

System ASHS, řešený v předchozím stupni projektové dokumentace, nebude instalován.

V žst. Jeseník bude nově dle požadavků SŽDC instalován systém lokální detekce požáru, provedení bude dle ČSN 73 0875.

##### **PS 04-22-03 ŽST Jeseník, EZS**

Beze změn.

#### ***D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)***

##### **PS 04-23-01 ŽST Jeseník, informační zařízení**

Beze změn.

##### **PS 04-23-02 ŽST Jeseník, kamerový systém**

Beze změn.

#### ***D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)***

##### **PS 50-24-01 ŽST Jeseník, úpravy TRS**

Beze změn.

### ***D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT***

#### ***D.3.1 Dispečerská řídicí technika***

##### **PS 50-31-01 InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC**

Beze změn.

##### **PS 04-31-01 ŽST Jeseník, DDTSŽDC**

Beze změn.

#### ***D.3.5 Technologie transformačních stanic***

##### **PS 04-35-01 ŽST Jeseník, transformační stanice vn/nn**

Půdorys technologického objektu byl rozšířen dle požadavků technologie.

##### **PS 04-35-02 ŽST Jeseník, rozvodna 3Kv pro EPZ**

Půdorys technologického objektu byl rozšířen dle požadavků technologie.

## **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

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

#### **SO 04-11-01 ŽST Jeseník, železniční spodek**

Z důvodu úsporných opatření je oproti přípravné dokumentaci změněn rozsah rekonstrukce železničního spodku. Dále bylo pozměněno složení konstrukce pražcového podloží s cílem využití stávajícího materiálu ze stavby.

Rozsah rekonstrukce železničního spodku se výrazně změnil u manipulačních kolejí. Nově nebude železniční spodek realizován pod celou kolejí č. 5. V koleji č. 7 bude železniční spodek zřízen pouze v místě, kde se původně nacházela nákladní rampa cca na 70m, zbytek koleje pak bude bez sanace spodku. Dále se neuvažuje se zřízením železničního spodku pod kolejí č. 6 (dříve č. 4).

Změna nastala i v konstrukci pražcového podloží, kdy je snaha uspořit na novém materiálu štěrkodrti a jejím nahrazením vyzískaným kolejovým ložem ze stavby. V hlavní a předjízdňných kolejí se štěrkodrt' částečně nahradí výziskem z původního kolejového lože. V manipulačních kolejích bude namísto nové štěrkodrti použit výhradně výzisk z kolejového lože.

Na požadavek ST OŘ Olomouc bude do stavby navíc zařazeno předláždění stávající plochy před skladem v km cca 35,950.

#### Propustek ev. km 35,683

V rámci SO žel. spodku bude oproti přípravné dokumentace do stavby zařazena úprava stávajícího propustku v km 35,683. Jedná se o výměnu kamenné desky za ŽB světlosti 1,0m. Výměna bude provedena pouze v dosahu výkopů pro žel. spodek a nástupiště.

#### **SO 04-11-02 ŽST Jeseník, železniční svršek**

Z důvodu snížení nákladů na realizaci stavby je ze stavby vypuštěna rekonstrukce žel.svršku a spodku koleje č.6 (dle stávajícího číslování kol.č.4), rekonstrukce této koleje bude pouze v rozsahu napojení navrhovaného stavu do stávajícího – rekonstrukce pouze přípojných polí za novými výhybkami.

Z důvodu snížení nákladů na realizaci stavby je navrženo a odsouhlaseno využití materiálu kolejového roštu po jeho regeneraci ze stavby „Revitalizace trati Bludov – Jeseník,, z úseku Bludov – Olšany. Dále nebude rekonstruována stávající výhybka č.101, v novém číslování č.4. Výhybky nebudou vybaveny žlabovými pražci.

### **E.1.2 Nástupiště**

#### **SO 04-12-01 ŽST Jeseník, nástupiště**

Byly provedeny následující změny:

- poloha příčného přechodu je posunuta do prostoru zastřešení zpevněné plochy před VB, mezi první dva sloupy směrem od Mikulovic
- nástupiště 1 bude prodlouženo na délku 190 m (původní délky 183,0 m)
- nástupiště 2 bude navrženo tak, aby mohla jeho délka být v budoucnu prodloužena ze 130 m na 190 m
- v prostoru nástupiště bude pod nástupištní desky a dlažbu bude provedena podkladní betoná vrstva v tl. 120 mm

- bude proveden nový přístupový chodník na nástupiště č. 1 z příčného přechodu
- přístupy ze zastřešené zpevněné plochy před VB na nástupiště 1 budou zredukovány z počtu čtyři na počet tři
- přístupy ze zastřešené zpevněné plochy před VB na nástupiště 1 budou chodníkem se dvěma vyrovnávacími stupni (původně navrženy šikmé rampy), v chodníku bude umístěn odvodňovací žlábek, chodníky a vyrovnávací stupně budou opatřeny zábradlím s vodící linií pro slabozraké a vloženou brankou, pro přístup na plochy mezi sloupy zastřešení a nástupištěm 1.
- plochy mezi žulovým stupněm v linii sloupů zastřešení před VB a nástupištěm 1 budou vydlážděny zámkovou dlažbou s odvodňovacím žlábkem, výškový rozdíl mezi touto plochou a plochou nástupiště 1 bude vysypán z valounů
- bude proveden nový přístup na nástupiště 1 z prostoru plánované zastávky BUS v přednádraží. Přístup bude stavebně rozdělen na dvě části, a to dle poskytnutého geometrického plánu o rozdělení pozemku 2425/1. Jedna část bude součástí stavby SO nástupiště a druhá část součástí investice města Jeseník - výstavby autobusové točny a zastávky BUS
- dlažba zastřešené zpevněné plochy před VB bude upravena takto:
  - bude zrušen pás „slepecké dlažby“ š. 800 mm vedoucí podél celé délky VB a nahrazen zámkovou dlažbou stejného tvaru a odstínu, ale bez výstupků.
  - budou zrušeny varovné pásy š. 400 mm před zábradlím zastřešené plochy před VB u vstupů na příčné přechody kolejiště
  - budou doplněny nové vodící linie a signální pásy umožňujícími pohyb osob se sníženou schopností orientace
  - dojde k úpravě stávajícího zábradlí (není součástí SO nástupiště)
  - budou upraveny výšky poklopů stávajících kanalizačních šachet v místech zřizování nových zpevněných ploch
- bude demolován plot, který vede podél stávající koleje č.5, v délce 175,5 m

### ***E.1.3 Železniční přejezdy***

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

Oproti přípravné dokumentaci vyplynuly změny z koordinace s investiční akcí „Chodník na ul. Lipovská.“ Nově se bude na pozemku dráhy budovat chodník šířky 1,85 m mezi obrubami v celkové délce cca 10 m. Přejezdová konstrukce je tak rozšířena odlehčenými panely s nižší únosností o 4,5 m.

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

Bez významných změn.

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

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

Technické řešení navržené v přípravné dokumentaci zůstává beze změny – stávající propustek bude zdemolován a bude nahrazen novou ŽB patkovou troubou DN1000 se svislými průčelními zdídkami. Propustek bude posunut po směru staničení dále od stávajícího přejezdu tak, aby úpravy na propustku si nevynutily stavební úpravy přilehlé silnice.

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

Koncepce technického řešení navržené v přípravné dokumentaci zůstává beze změny – bude odstraněn stávající svršek až na nosnou konstrukci, nefunkční světlík bude zrušen a doplněn novou NK. Na celé NK podchodu bude proveden nový svršek t.j. nová izolace vč. ochrany, nové římsy, zábradlí a nová spádová vrstva. NK a SS budou ponechány, povrchové plochy budou pouze sanovány. Na opěrné zdi bude nadbetonována římsa, za křídlem bude provedena nová ŽB monolitická přechodová zídka. Chodník pod mostem bude bez úprav.

Změna oproti přípravné dokumentaci bude pouze ve snížení štěrkového lože a to z důvodů snížení nivelety jednotlivých kolejí.

## **E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

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

Objekt je navržen beze změn oproti přípravné dokumentaci.

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

Objekt je navržen beze změn oproti přípravné dokumentaci.

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

Změna je navržena v propojení nástupních prostor u V.B. s přednádražím prostorem. V projektu stavby je propojení navrženo pomocí vybourání parapetu stávajícího okna v boční stěně zastřešení nástupních prostor, čímž vznikne v boční stěně zastřešení otvor šířky 1,95m a výšky 3,51m. V přípravné dokumentaci bylo propojení navrženo vybouráním celé boční stěny zastřešení. Změnou dojde ke zjednodušení technického řešení. Je navržena úprava dispozičního řešení zázemí zaměstnanců dle aktuálních požadavků uživatele. Podlaha v nové stavědlové ústředně bude provedena nová na požadovanou únosnost 1000kg/m<sup>2</sup>. Venkovní klimatizační jednotky v počtu 4ks budou umístěny pod zastřešením nástupních prostor.

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

Demolice objektu skladiště je navržena beze změn oproti přípravné dokumentaci. Součástí tohoto stavebního objektu bude navíc vybourání vnějšího ocelového schodiště umístěného na severní straně třípodlažní provozní budovy SŽDC. Venkovní schodiště je v kolizi s novým kolejovým řešením. S tím souvisí další stavební úpravy. Budou vybourány vnější dřevěné vstupní dveře a nahrazeny dřevěným oknem. Přístup do místnosti s označením napojovací uzel bude proveden osazením nových dveří z vnitřních prostor provozní budovy SŽDC.

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

Objekt má oproti přípravné dokumentaci větší půdorysné rozměry. Změna je vyvolaná aktuálním podrobným řešením technologického zařízení trafostanice.

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

### **E.3.4 Ohřev výměň**

#### **SO 04-34-01 ŽST Jeseník, EO V**

Byl doplněn ohřev výhybky č.9 a 13, dle požadavků dopravní technologie.



### ***E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)***

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

Beze změn.

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

#### **SO 04-36-01 ŽST Jeseník, přípojka VN**

Beze změn.

#### **SO 04-36-02 ŽST Jeseník, rozvody NN**

Beze změn.

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

Bylo doplněno provizorní připojení stávajících objektů a technologie v průběhu stavebních postupů.

#### **SO 04-36-03 ŽST Jeseník, osvětlení**

Na základě požadavku budoucího správce je osvětlení nově provedeno především pomocí osvětlovacích stožárů.

#### **SO 04-36-04 Úprava elektrické přípojky pro PZS km 33,504**

Beze změn.

### ***E.3.8 Vnější uzemnění***

#### **SO 04-38-01 ŽST Jeseník, uzemnění trafostanice**

Byla doplněna oddálená zemnicí soustava napěťové zemní ochrany v R3kV.

## **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

Problematika vychází z navrženého plánu organizace výstavby.

### **- uvolnění staveniště (pozemků i objektů)**

Bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu před zahájením vlastních stavebních prací (mimo výluk kolejí, v tzv. stavebním postupu č.0, který je určen mimo jiné na přípravné práce) tak, aby nebylo narušováno plánované zahajování prací na jednotlivých objektech a provozních souborech, zejména v dlouhodobých výlukách.

### **- dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Využití prostor výpravní budovy pro kancelářské či skladovací účely stavby je možné pouze po dohodě s objednatelem či se zástupci železniční stanice. Projektant předpokládá využití staveništních buněk a kontejnerů umístěných na plochách zařízení staveniště, které budou záležitostí zhotovitele.

Projekt upřednostňuje jako plochy a přístupové cesty využívání pozemků objednatele, to znamená pro staveništní dopravu a pro zřízení zázemí stavby a ploch zařízení staveniště.

- způsob provedení demolice a místa skládek

Budou prováděny v náležitém předstihu, před zahájením stavebních prací tak, aby nebrzdily plynulý postup výstavby dle stavebních postupů. Demolice objektů budou probíhat technologií postupného rozebírání, obvyklou u železničních a silničních staveb. Meziskládka bude zřízena v prostoru ŽST Jeseník, kde bude přechodně uložen výkopek, který se zpětně využije pro další zemní práce. Na ostatních místech stavby skládky suti nebudou zřizovány pro nedostatek úložných ploch, ale suť bude odvážena do předem určených lokalit (skládek odpadů).

- likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování)

Tuto část řeší část B.3. Vliv stavby na životní prostředí. Na plochách zařízení staveniště budou porosty káceny jen v minimálním rozsahu.

- likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů

Řešeno v části B.3.2 Odpadové hospodářství.

- zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V plánu organizace výstavby části F.1 jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

- přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras

Jsou řešeny v rámci jednotlivých SO a PS. Přeložky dopravních tras (objížděky) jsou vedeny s využitím stávajících komunikací a projednány s orgány státní správy.

- omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

V prostoru stavby jsou prováděna v rámci stavebních postupů příslušná opatření pro cestující při provádění prací ve stanici zřízením provizorního přechodu přes kolejiště s kvalifikovaným dozorem.

- výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.)

Omezení a uzavírky v silniční dopravě jsou řešeny v části F.1, jde zejména o úplné nebo částečné uzavírky komunikací v souvislosti s prováděním stavebních prací na mostních objektech a železničních přejezdech, byly projednány s Magistrátem města Jeseník, Správou silnic Olomouckého kraje, apod. Výluky v železniční dopravě jsou podrobně popsány v navržených stavebních postupech, část F.3.1.

**Pořadí rozhodujících výluk.**

*V nadpisu každého roku je vždy místo hlavních stavebních prací*

<b>Rok 2015, stavební postupy / výluky</b>	<b>od</b>	<b>dny</b>	<b>do</b>
<b>Stavební postup č.0</b>	<b>15.09.15</b>	<b>91</b>	<b>14.12.15</b>
<i>Bez nároku na výluky</i>	-	-	-
<b>Rok 2016, stavební postupy / výluky</b>	<b>od</b>	<b>dny</b>	<b>do</b>
<b>Stavební postup č.1</b>	<b>15.03.16</b>	<b>42</b>	<b>25.04.16</b>
<i>ŽST Jeseník, koleje č.2, 4 od výhybky č.11 (mimo) po výhybku č.2</i>	<i>15.03.16</i>	<i>42</i>	<i>25.04.16</i>
<i>ŽST Jeseník, kolej č.1 od výhybky č.9 (mimo) po výhybku č.1 (mimo)</i>	<i>15.03.16</i>	<i>42</i>	<i>25.04.16</i>
<b>Práce na zabezpečovacím zařízení</b>	<b>17.04.16</b>	<b>9</b>	<b>25.04.16</b>
<b>Stavební postup č.2</b>	<b>26.04.16</b>	<b>5</b>	<b>30.04.16</b>
<b>Zhlaví a záhlaví ŽST Jeseník směr Písečná</b>	<b>26.04.16</b>	<b>3</b>	<b>28.04.16</b>
<i>ŽST Jeseník, koleje č.1, 3, 4, 5 na mikulovickém zhlaví (dočasně kusé)</i>	<i>26.04.16</i>	<i>5</i>	<i>30.04.16</i>
<b>Práce na zabezpečovacím zařízení</b>	<b>29.04.16</b>	<b>2</b>	<b>30.04.16</b>
<b>Stavební postup č.3</b>	<b>01.05.16</b>	<b>49</b>	<b>18.06.16</b>
<b>Trat'ová kolej Lipová Lázně-Jeseník</b>	<b>01.05.16</b>	<b>12</b>	<b>12.05.16</b>
<i>ŽST Jeseník, koleje č.1, 2 na hanušovickém zhlaví (dočasně kusé)</i>	<i>01.05.16</i>	<i>12</i>	<i>12.05.16</i>
<i>ŽST Jeseník, koleje č.3, 5, 7</i>	<i>01.05.16</i>	<i>14</i>	<i>14.05.16</i>
<i>Vlečka 6277 Vítkovice HARD CZ a.s.Jeseník</i>	<i>01.05.16</i>	<i>12</i>	<i>12.05.16</i>
<i>ŽST Jeseník, koleje č.3, 5, 7</i>	<i>01.05.16</i>	<i>49</i>	<i>18.06.16</i>
<b>Práce na zabezpečovacím zařízení</b>	<b>17.06.16</b>	<b>2</b>	<b>18.06.16</b>
<b>Stavební postup č.4</b>	<b>19.06.16</b>	<b>12</b>	<b>30.06.16</b>
<i>Aktivace nového zabezpečovacího zařízení</i>	<i>19.06.16</i>	<i>12</i>	<i>30.06.16</i>

- omezení v dodávce energie

V průběhu stavby se v rámci organizace výstavby nepředpokládá s omezováním dodávky energie.

V rámci přípravy na stavbu bude z hlediska ochrany ŽP provedeno:

- Zajištění povolení ke kácení dřevin
- Před započítím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled

- souhrnně z hlediska životního prostředí:

Budou respektována doporučení pro fázi přípravy uvedená v části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

### B.1.7 Výkup pozemků a staveb

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor	
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	Do 1 roku (m <sup>2</sup> )	S budoucím věcným břemenem (m)
Dolní Lipová	0	0	0	0	100	31
Jeseník	0	0	0	0	1 425	154
<b>Zábory celkem.</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 525</b>	<b>185</b>

### B.1.8 Výjimky z předpisů a norem:

#### Všeobecně:

Při zpracování dokumentace a návrhů řešení jednotlivých SO a PS bylo ze strany projektanta vynaloženo veškeré úsilí, aby byla navržena řešení nevyžadující výjimku z norem a předpisů.

#### Z hlediska ŽP:

Nejsou žádné výjimky z hlediska životního prostředí.

#### Kolejové řešení:

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

#### Mosty:

Na objektu SO 04-14-02 Podchod ev. km 36,006 není možné uvést objekt do stavu požadovaném normou ČSN 73 6201 a to konkrétně tloušťky nutného kolejového lože (čl. 14.2). Konkrétně pod kolejí č.3 je tloušťka kolejového lože pod prázcem 251 mm, pod koleji č. 5 je tloušťka kolejového lože pod prázcem 254 mm.

#### Pozemní stavební objekty:

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

#### Silnoproudá zařízení a rozvody:

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

#### Sdělovací zařízení a rozvody:

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

#### Zabezpečovací zařízení:

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

## B.2 Provozní a dopravní technologie

*Je podrobně řešena a doložena v samostatné příloze části B.2 souhrnné technická zpráva.*

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 úrovněvé 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 poježděných 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 Písečná - Jeseník 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.

### **Postup a povinnosti výpravčího pro zajištění bezpečnosti cestujících na přechodu.**

Vlaky osobní dopravy od Mikulovic pojedou zásadně na kolej č.2 tj. mimo přechod pro cestující. Pro odchod, příchod cestujících zajistí výpravčí na cestových návěstidlech kryjících přechod návěst „Stůj“. Vlaky osobní dopravy od Lipové Lázně, kterých je většina končí jízdu ve stanici Jeseník a to i ve výhledu. Mají určeny koleje č.1 a 3 s tím, že zastaví před přechodem, který je kryt cestovými návěstidly. Pro odchod, příchod cestujících zajistí výpravčí na cestových návěstidlech kryjících přechod návěst „Stůj“. Soupravy od končících vlaků obrací zpět směr Lipová Lázně. Pokud půjde o motorové jednotky se stanovišti strojvedoucího na obou stranách soupravy, nepojedou výchozí vlaky osobní dopravy přes přechod. Výpravčí neprovádí, žádná opatření. Pokud bude potřeba soupravy odstavit nebo objet s hnacím vozidlem nařídí výpravčí střežení přechodu výhybkáři, který současně informuje strojvedoucího o zamýšleném posunu. Před zahájením posunu se vyčká odchodu cestujících od vlaků, spustí

se bezpečnostní hlášení rozhlasem a výpravčí se na kamerovém systému přesvědčí, že výhybkář je na místě a přechod volný. Následně na cestovém návěstidle dovolí posun. V době nepřítomnosti výhybkáře je postup stejný s tím, že výpravčí dojde na přechod osobně a současně informuje strojvedoucího o zamýšleném posunu, který se zahájí na ústní pokyn výpravčího. Na tento pokyn strojvedoucí vyčká i když bude na cestovém návěstidle návěst dovolující posun.

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

*Podrobné řešení je doloženo v samostatné příloze B.3 souhrnné technické zprávy.*

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

*Podrobné řešení je doloženo v samostatné příloze B.4 souhrnné technické zprávy.*

### **a) Z hlediska požární ochrany:**

#### **1. Změny dokumentace oproti předchozímu stupni, projednání:**

Oproti předchozímu stupni prakticky beze změn.

#### **2. Stručný popis požárně bezpečnostního řešení:**

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29.6.2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

### **Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor**

Stavba je z velké části dopravní a liniová (koleje, mosty, inženýrské sítě, technologie). Odstupové vzdálenosti měněných místností stávající výpravní budovy jsou posouzeny v požárně bezpečnostním řešení jednotlivých stavebních objektů.

Stávající výpravní budova v žst. Jeseník je umístěna na hranici pozemku investora a stávající požárně nebezpečný prostor budovy tak pravděpodobně přesahuje přes tuto hranici na místní komunikace ve vlastnictví obce. Nepřesahuje však ochranné pásmo dráhy. Rekonstruované prostory však mají požárně otevřené plochy orientovány směrem ke kolejišti – požárně nebezpečný prostor tak nepřesáhne hranici pozemku investora.

Nově je budovaný objekt trafostanice v žst. Jeseník je umístěn na drážním pozemku v místě demolovaného objektu skladu, ve vzdálenosti cca 4,0m od štítu provozní budovy SŽDC mimo její požárně nebezpečný prostor. Požárně nebezpečný prostor trafostanice nezasahuje na sousední pozemky ani do sousedních objektů. Podrobně viz projekt SO 04-20-05.

Releové domky pro umístění přejezdového zabezpečovacího zařízení budou tvořeny typovým betonovým prefabrikovaným domkem 3x3m se šikmou střechou. Objekty budou samostatně stojící, osazeny na drážních pozemcích. Vstupy kabelů do těchto objektů budou požárně utěsněny kabelovými ucpávkami (60min).

### ***Řešení evakuace osob***

V rámci stavby se nezřizují protihlukové stěny, které by znemožňovaly přístup do kolejí.

Podmínky evakuace osob z rekonstruovaných i nerekonstruovaných prostor výpravní budovy se nemění. Nově zřizovaná místnost stavební ústředny má samostatný východ přímo na volné prostranství před objektem. Podmínky evakuace osob z veřejných částí výpravní budovy nejsou změněny.

V nově zřizovaném objektu trafostanice nejsou zřízena trvalá pracovní. Jednotlivé místnosti trafostanice mají rovněž východy přímo na prostranství před objektem.

### ***Zdroje požární vody a jiného hasiva***

Nároky na zabezpečení vodou stávající výpravní budovy se nemění. Budou použity stávající zdroje požární vody.

V případě trafostanice je hašení vodou nepřípustné – požární voda není požadována.

Rekonstruované prostory výpravní budovy a nově budovaná trafostanice budou vybaveny přenosnými hasicími přístroji s náplní CO<sub>2</sub>.

### ***Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením***

V rekonstruované výpravní budově v žst. Jeseník a v novém objektu trafostanice se EPS ani jiné vyhrazené požárně bezpečnostní zařízení není požadováno a nezřizuje se.

Na základě požadavků a zvyklostí investora bude ve vybraných prostorách dotčených navržena pouze lokální detekce požáru. (dle ČSN 73 0875 čl. 4.12). Přenos informací bude do DDTS ŽDC. Klientské pracoviště bude v dopravní kanceláři.

Služba 24hod/den bude zajištěna na dispečerském pracovišti v žst. Jeseník.

V lokalitě stavby je k dispozici stávající telefonní síť ČD s možností vstupu do veřejné telefonní sítě i běžná veřejná telefonní síť.

Nouzové osvětlení se nezřizuje.

Požární uzávěry a ucpávky budou provedeny dle platných norem a předpisů a budou zřetelně označeny štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

### ***Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku***

V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Stavba se bude realizovat převážně na drážních pozemcích, v rámci stávajícího tělesa dráhy. Příjezd je uvažován po místních komunikacích.

Křížení trati s místními komunikacemi je úrovně.

Po dobu stavby budou zbudovány dle potřeby náhradní přejezdy, nebo vytyčeny objízdné trasy.

S ohledem na charakter stavby (požární výška stávajících budov  $h < 12\text{m}$ ) se nepožadují nástupní plochy, vnitřní zásahové cesty u rekonstruovaných budov se nepožadují (zásah lze vést vně budovy).

### ***Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany***

Stavby požární ochrany není nutné budovat.

### ***Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany***

Stavba se nachází v hasebním obvodu JPO I Jeseník a JPO II Mikulovice.

Stavba rovněž patří do hasebního obvodu HZS SŽDC JPO Přerov.

### ***Závěrečné hodnocení***

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně k dispozici ani na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Pro pozemní stavební objekty SO 04-20-03 a SO 04-20-05 je zpracováváno samostatné Požární bezpečnostní řešení.

Podrobněji řešeno v samostatné části dokumentace v části B.4.1.

### ***b) Vliv trakčních a energetických vedení:***

Vliv vedení VVN na stavbu:

- v úseku trati zast. Lipová Lázně - žst. Jeseník
- v úseku trati žst. Jeseník – žst. Písečná
- v úseku trati žst. Písečná – žst. Mikulovice

V rámci této stavby budou podél trati položeny nové sdělovací a zabezpečovací kabely. V úseku trati žst. Lipová Lázně – žst. Písečná, budou tyto kabely vystaveny vlivu trojfázového vedení VVN ČEZ – 2 x 110kV.

Z toho důvodu je nutné provést výpočet vlivů vedení VVN na sdělovací a zabezpečovací kabely SŽDC. Výpočet nebezpečných indukčních vlivů bude proveden dle platné normy ČSN 33 21 60 – Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN. Vlastní výpočet je uveden v samostatné části této projektové dokumentace.

### ***Vstupní údaje***

V úseku žst. Lipová Lázně – žst. Písečná je vedeno v těsném souběhu dvojité vedení VVN 110kV č. 5601 a 5602 provozovatele ČEZ. Toto vedení navíc 1x kříží železniční trať v km 40,250. Od km 40,250 (Rozvodna ČEZ - Česká Ves) je vedeno v těsném souběhu dvojité vedení VVN 110kV č. 5605 a 5608 provozovatele ČEZ.

Předmětná trať je vedena v horském terénu s předpokládaným skalnatým podložím, z čehož vyplývá pravděpodobně vysoká rezistivita půdy. Trať se nachází z hlediska hydrologických poměrů v oblasti s vysokou četností dešťových srážek.

### ***Výpočet vlivu vedení VVN na stavbu dle ČSN 33 21 60:***

Je proveden výpočet nebezpečných vlivů vedení VVN na sdělovací a zabezpečovací kabely dle ČSN 33 21 60.



- 1.) Dle hodnoty rezistivity půdy je dosah vlivu vedení 110kV na sdělovací a zabezpečovací kabely řádově do 2500m.
- 2.) V případech, kde indukované napětí ve sdělovacích a zabezpečovacích kabelech převyšuje hodnotu 300V ( viz. tabulka č. 1 ČSN 33 21 60), je nutné použít sdělovací a zabezpečovací kabely v provedení se ZE ochranou.

### **Výpočet vlivu trakčních vedení na stavbu dle směrnice 20/ 86 – PMR**

Výpočet vlivu trakčních vedení nebude proveden, jelikož v předmětném úseku trati není žádná elektrická trakce.

### **Ochranná opatření proti nebezpečnému vlivu na straně sdělovacího vedení**

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- pravidelnou kontrolu izolačního stavu a odporové nerovnováhy
- stálost všech spojů vodičů s co nejmenším počtem provozně rozpojitelných spojů
- elektrickou pevnost izolace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

### **Ochrana sděl. kabelů před nebezpečným indukčním a galvanickým vlivem**

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- ochranu oddělovacími transformátory (translátory-jen pro sděl.zař.)
- ochranu kompenzačními vodiči (nadložné lano).

### **Ochrana osob pracujících na sdělovacích vedeních nacházejících se v oblasti nebezpečného vlivu trojfázových vedení**

Při pracích na sdělovacích a zabezpečovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN je nutné postupovat podle ČSN EN 50 110-1, ed.2.

U sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- Kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- Tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN ISO 3864-1
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruuovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN EN 50 110-1, ed.2.
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“.

### c) Z hlediska BOZP

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby a způsobu bezpečného provádění prací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Organizace výstavby jako část F.7.

## B.5 Energetické výpočty

Vzhledem k tomu, že rekonstruovaná trať není elektrifikována není nutné provádět energetické výpočty.

## B.6 Protikoroziní ochrana

Protikoroziní ochrana není řešena – rekonstruovaná trať není, a ani v rámci stavby nebude vybavena trakčním vedením.

## B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

Je doložen v samostatné příloze části B.7 souhrnné technické zprávy.

## B.8 Dopravní opatření

### **Železniční doprava:**

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v odstavci 9) této technické zprávy. **Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení a výluk (O11).**

### **Silniční doprava:**

Přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích se týkají železničních přejezdů:

- **Železniční přejezd v km 35,347 (P4303)** – představuje úroňové křížení trati a silnice III/45318 (ulice Puškinova). Stavební práce si vyžádají úplnou uzavírku silnice III/45319 v jeho místě v trvání 2 dnů, předpoklad v období 05-06/2016. *Objízdná trasa pro vozidla do celkové hmotnosti 7,5 t a autobusové linky je navržena po silnici III/45318 (ulice Puškinova) a po místních komunikacích (ulice Sokola Tůmy, Kalivodova). Doprava v ulici Kalivodova řízena kyvadlově pomocí SSZ. Pro vozidla o celkové hmotnosti nad 7,5 t objízdná trasa vedena po komunikacích I/60 a místních komunikacích U Bělidla, Denisova, J.Ježka. Práce je nutno směřovat do období víkendu. Dle vyjádření MěÚ Jeseník ze dne 28.05.2014, č.j. MJ/24184/2014/02/ODSH/VUr, které je součástí této dokumentace.*
- **Železniční přejezd v km 35,496 (P4304)** – představuje úroňové křížení trati a silnice III/45319 (ulice Lipovská). Vzhledem k dopravnímu zatížení silnice III/45319 je navržena

uzavírka částečná. Práce budou prováděny postupně po polovinách, *stávající silniční doprava bude vedena vždy volnou polovinou vozovky (ve stávajícím, provizorně zprovozněném nebo v již novém stavu)* a organizována kyvadlově světelným signalizačním zařízením., předpoklad v trvání 2+2 dny v období 03-04/2016 a 2+2 dny v období 05-06/2016.

*Alternativní řešení: Objízdná trasa pro vozidla do celkové hmotnosti 7,5 t a autobusové linky je navržena po silnici III/45319 (ulice Lipovská) a po místních komunikacích (ulice Sokola Tůmy, Kalivodova). Doprava v ulici Kalivodova řízena kyvadlově pomocí SSZ. Pro vozidla o celkové hmotnosti nad 7,5 t není po uvedených komunikacích možná. Práce je nutno směřovat do období víkendu.*

**Pozn.:** Uzavírky uvedených železničních přejezdů nesmí proběhnout v souběhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že zatím není znám přesný termín realizace stavby, předepsanou dokumentaci přechodného dopravního značení předloží příslušnému dopravnímu inspektorátu Policie ČR k odsouhlasení zhotovitel, a to v dostatečném předstihu a dle aktuální situace v silniční dopravě. **Zhotovitel** také v dostatečném předstihu (minimálně 30 dní) před zahájením stavebních prací vyžadujících případnou přechodnou úpravu provozu na dané pozemní komunikaci předloží žádost o stanovení s předepsanou dokumentací dle **aktuálního stavu** na příslušný silniční správní úřad i se stanoviskem dopravního inspektorátu Policie ČR dle vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou provádí zákon o pozemních komunikacích.

V místech vjezdu vozidel stavby na místní komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

## **B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

### **ZÁBOR POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)**

Realizace stavby si nevyžádá dočasný a trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

### **ZÁBOR POZEMKŮ TVOŘÍCÍCH SOUČÁST ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU (ZPF)**

Realizace stavby si nevyžádá trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF).

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

Řešeno v samostatné části dokumentace v části B.10.

## **B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

Řešeno v samostatné části dokumentace v části B.11

## **B.12 Ochrana obyvatelstva**

Řešeno v samostatné části dokumentace v části B.12.

## B.13 Bezbarierové užívání

Přístup na nástupiště u výpravní budovy žst. Jeseník byl konzultován s organizací NIPI, o.s. a to v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### ❖ *Varovné pásy a vodící linie*

Týká se nových přístupů v žst. Jeseník na nástupiště.

### ❖ *Vstupy do budov, manipulační plochy a prostory*

V okolí vstupů jsou zachovány dostatečné manipulační prostory pro pohyb invalidních osob na vozíku.

### ❖ *Informační zařízení*

V požadovaném rozsahu s názvy stanic a směrů. Jsou doplněny digitálními hlasovými majáčky.

Podrobněji řešeno v samostatné části dokumentace v části B.13.

## B.14 Doplnková měření a průzkumy

Jedná se o:

- Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
- Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby
- Předkategorizaci svrškového materiálu

Tyto průzkumy a měření jsou dokladovány v samostatné příloze B.14 souhrnné části.

### ŽP:

Na základě požadavků projektantů jednotlivých SO/PS byl aktualizován Dendrologický průzkum. Výsledky tohoto průzkumu jsou uvedeny v části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

V rámci projektové dokumentace byl doplněn Přírodovědný průzkum, část dokumentace B.3.4.

### Kolejové řešení:

Nejsou požadavky.

### Mosty:

Na objektu SO 04-14-02 Podchod ev. km 36,006 byl proveden doplnkový stavebně technický průzkum, kdy byly provedeny do opěr diagnostické vrty pro zjištění geometrie a materiálových charakteristik spodní stavby.

### Pozemní stavební objekty:

Bylo provedeno doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby.

Silnoprůdná zařízení a rozvody:

Bylo provedeno měření rezistivity půdy.

Sdělovací zařízení a rozvody:

Nejsou požadavky.

Zabezpečovací zařízení:

Doměření výhybky OS1 a k ní přilehlé části koleje.

Ve Valašském Meziříčí, květen 2015

Vypracoval: Ing. Lumír Holešovský