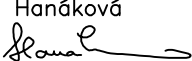





			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	12 Mosty	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Karel Pukl	JEDNATEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Hana Hanáková 	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Bc. David Lasák 	NAVRHL, VYPRACOVAL Bc. David Lasák 	KONTROLOVAL Ing. Miroslav Pösel 	
KRAJ: Olomoucký	POVĚŘENÝ OÚ: Lipová Lázně		STUPEŇ: PROJEKT	
Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová - Lipová Lázně trati Hanušovice - Mikulovice			ZAK. ČÍSLO 16030-01-1216	ARCH. ČÍSLO 2016120044
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie			DATUM: 12/2016	
			ČÁST DOKUM. B.2	PŘÍLOHA

# OBSAH

1	VSTUPNÍ ÚDAJE .....	3
1.1	Identifikační údaje o stavbě .....	3
1.2	Základní údaje o účelu dokumentace .....	3
1.3	Výchozí podklady .....	3
1.4	Seznam použitých zkratk .....	4
2	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU .....	5
2.1	Současný stav železniční dopravní cesty .....	5
2.1.1	Vymezení řešené oblasti .....	5
2.1.2	Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci .....	5
2.1.3	Charakteristika traťových úseků .....	6
2.1.4	Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku .....	8
2.1.5	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku .....	9
2.2	Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu .....	9
2.2.1	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2016/2017 .....	9
2.2.2	Traťová technologie .....	10
2.2.3	Jízdní doby vlaků v GVD 2016/2017 .....	11
2.3	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání .....	12
3	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU .....	13
3.1	Koncepce řešení .....	13
3.1.1	Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické .....	13
3.1.2	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické .....	13
3.2	Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu .....	14
3.2.1	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie .....	14
3.2.2	Výhledové jízdní doby .....	16
3.2.3	Výhledová staniční technologie .....	18
3.3	Navrhované úpravy železniční dopravní cesty .....	18
3.3.1	Charakteristika traťových úseků .....	18
3.3.2	Charakteristika stanic a zastávek v navrhovaném stavu .....	18
3.3.3	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku .....	18
3.4	Zhodnocení přínosů revitalizace .....	19
3.4.1	Porovnání současných a cílových jízdních dob .....	19
3.4.2	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu .....	19
4	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY .....	20
4.1	Základní informace o průběhu výstavby .....	20
4.1.1	Termíny zahájení a ukončení stavby .....	20
4.1.2	Členění stavebních prací .....	20
4.2	Přehled stavebních postupů .....	20
4.2.1	Stavební postup SP0 .....	20

4.2.2	Stavební postup SP1 .....	21
4.2.3	Stavební postup SP2 .....	23
4.3	Přehled dopravních a přepravních opatření .....	24
4.3.1	Přehled výluk .....	24
4.3.2	Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu .....	24
4.3.3	Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření .....	26
4.3.4	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby .....	27
4.4	Časový harmonogram stavby .....	28
ZÁVĚR .....		29

# 1 VSTUPNÍ ÚDAJE

## 1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice  projekt
Řešený úsek:	mezistaniční úsek Horní Lipová – Lipová Lázně
Kraj:	Olomoucký
Pořizovatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,  Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

## 1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

### Předmět stavby:

Předmětem stavby je rekonstrukce mostů v km 29,624; 30,538 i propustků v km 29,877; 30,224; 30,296 a 30,892 v mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice včetně provedení úplné (od km 29,808 do km 30,200) nebo případně alespoň částečné (ve zbývajících části dráhy mezi km 29,620 – 30,906) úpravy železničního spodku i svršku a návrhu zvýšení traťových rychlostí V100, V130.

## 1.3 Výchozí podklady

### Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- „Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 v traťovém úseku Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice“ (přípravná dokumentace, SUDOP Brno, 11/2015),
- „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“ (projekt, MCO Olomouc, 2/2015),
- „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“ (projekt, MCO Olomouc, 11/2014),
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2017,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2016/2017,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

- vyjádření KIDSOK i záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- místní šetření a pochůzky na řešeném úseku trati.

## 1.4 Seznam použitých zkratek

<i>Zkratka</i>	<i>Plný název</i>
ČD	České dráhy, a.s.
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
NAD	Náhradní autobusová doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
PP	Provozní pracoviště
PO	Provozní obvod
PS	Provozní soubor
PSt.	Pomocné stavědlo
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RCP	Regionální centrum řízení provozu
ROC	Regionální obchodní centrum
SK	Staniční kolej
SO	Stavební objekt
SP	Stavební postup
SŘ	staniční řád
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
UIC	Mezinárodní železniční unie
TÚ	Traťový úsek
TK	Traťová kolej
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽST	Železniční stanice

## **2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU**

### **2.1 Současný stav železniční dopravní cesty**

#### **2.1.1 Vymezení řešené oblasti**

Z hlediska dopravní technologie je řešená část železniční infrastruktury součástí jednokolejné neelektrifikované trati Krnov – Jeseník – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží, jenž spadá v úseku Krnov – Šumperk do kategorie drah celostátních. Podle služebních pomůcek SŽDC se jedná o trať číslo 311 a dle knižního jízdního řádu pak o trať číslo 292.

Organizování a provozování drážní dopravy zde probíhá podle předpisu SŽDC D1.

#### **2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci**

Vlastníkem výše uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Provozuschopnost zajišťuje SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provozovatelem dráhy je rovněž SŽDC. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Olomouc. Organizačně jsou železniční stanice Horní Lipová i Lipová Lázně začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Olomouc.

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem osobních vlaků. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dálkovou dopravu je GŘ, Odbor regionální dopravy (O15) a Odbor dálkové a mezinárodní dopravy (O16).

Regionální osobní drážní dopravu v Olomouckém kraji zajišťuje ROC Olomouc.

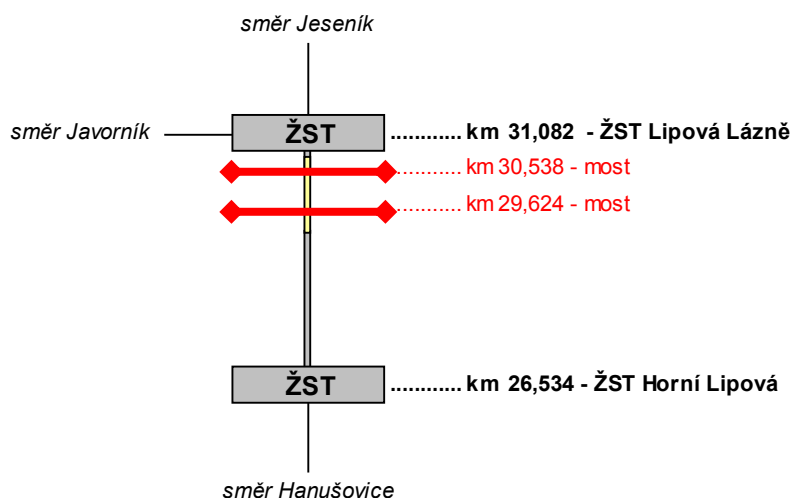
Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na této trati je také ČD Cargo, Provozní jednotka Ostrava.

### 2.1.3 Charakteristika traťových úseků

Trat' 311 Krnov – Olomouc hl. n.

<b>Začátek trati:</b>	<b>Krnov</b>
<b>Konec trati:</b>	<b>Olomouc hlavní nádraží</b>
<b>Zábrzdňá vzdálenost:</b>	400 m v úseku Glucholazy (PKP) - Hanušovice
<b>Největší délka vlaku dálkové osobní dopravy:</b>	80 m
<b>Největší délka vlaku zastávkové osobní dopravy:</b>	50 m
<b>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</b>	141 m
<b>Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:</b>	
Od začátku ke konci trati: 28 ‰	Od konce k začátku trati: 26 ‰
<b>Rozchod kolejí:</b>	1 435 mm
<b>Trakční soustava:</b>	nezávislá v úseku Krnov - Bludov (km 49,445)
<b>Organizování a provozování drážní dopravy podle:</b>	SŽDC D1
<b>Největší traťová rychlost na sledovaném úseku:</b>	
Mikulovice st. hr. - Hanušovice	60 km/h
<b>Traťová třída na jednotlivých úsecích:</b>	
Mikulovice st. hr. - Hanušovice	C3

**Blokové schéma současného stavu**



Vysvětlivky:

ŽST – železniční stanice

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem zadání.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem zadání.

## Přejezdy a přejezdová zabezpečovací zařízení

TTP					Trat' 311A
Seznam přejezdů, způsob jejich zabezpečení, umístění přejezdníků, opakovacích přejezdníků a drhlíků					
Začátek trati: <b>Krnov</b> ( <i>km 87,056</i> )			Konec trati: <b>Olomouc hl.n.</b> ( <i>km 86,840</i> )		
Km poloha	Zkratky	Stanoviště	Km poloha	Km poloha	Poznámka
1	2	3	4	5	6
Lipová Lázně 30,900; ÚK P 4292 30,487; ÚK P 4291	PZM 2  k	Lipová Lázně JOP			trvale uzavřeny

## Trat'ová rychlost a její omezení

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	<b>Jeseník</b>								
IX / 0	31,480			40					∩
	<b>Lipová Lázně</b>								
IX / 0	29,580			50					
	27,520			40					∩
	<b>H.Lipová</b>								

Vysvětlivky:

- sl. 1 – rozhodný spád/třída sklonu od Z do K trati
- sl. 2 – stanice, výhybna, odbočka, dopravna D3 nebo km širé trati
- sl. 3 – rychlost přes výhybky menší než 40 km/h
- sl. 4 – rychlost pro skupiny přechodnosti 3 v km/h
- sl. 5 – rychlost pro skupiny přechodnosti 1 a 2 v km/h
- sl. 6 – rychlost pro nedostatek převýšení N 130 v km/h
- sl. 7 – rychlost pro nedostatek převýšení NL 130 v km/h
- sl. 8 – rychlost pro nedostatek převýšení NE 150 v km/h
- sl. 9 – rychlost pro nedostatek převýšení NS 275 v km/h
- sl. 10 – důvod omezení rychlosti



## Rozhodný spád a třída sklonu

Směr jízdy z Lipové Lázně do Horní Lipové

Rozhodný spád / třída sklonu od začátku ke konci trati	0/XII
Rozhodný spád / třída sklonu od konce k začátku trati	21/III

## Přechodnost hnacích vozidel

Na řešeném úseku trati nejsou přechodná hnací vozidla řady 709.5 a 729.

## Postrková služba

Postrková služba je povolena, posun mezi dopravními za vlakem zakázán.

TTP		Trať 311A		
Povolená postrková služba, posun mezi dopravními za vlakem zakázán				
Začátek trati: <b>Krnov</b> (km 87,056)		Konec trati: <b>Olomouc hl.n.</b> (km 86,840)		
Platí pro koleje:	traťovou			
Začátek postrku / začátek zákazu PMD	Konec postrku / konec zákazu PMD	Povolení jízdy postrku	Posun mezi dopravními zakázán	Poznámka
1	2	3	4	5
Mikulovice	Hanušovice	1z		tlačí do Ramzová z

Vysvětlivky:

1z – dovozen jeden zavěšený postrk

## 2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku

### ŽST Horní Lipová

*Umístění a charakteristika stanice:*

Železniční stanice Horní Lipová leží v km 26,534 trati Krnov – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží, jenž je v části Krnov – Šumperk dráhou celostátní. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Sídlem přednosti PO je stanice Olomouc hlavní nádraží.

ŽST Horní Lipová je obsazena výpravčím.

### ŽST Lipová Lázně

*Umístění a charakteristika stanice:*

Železniční stanice Lipová Lázně leží v km 31,082 trati Krnov – Hanušovice – Olomouc hlavní nádraží, jenž je v části Krnov – Šumperk dráhou celostátní. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Tato stanice je odbočnou pro dráhu Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku.

Sídlem přednosty PO je stanice Olomouc hlavní nádraží.

ŽST Lipová Lázně je obsazena výpravčím.

### 2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

#### SZZ železniční stanice Horní Lipová

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu TEST 14 – elektrické stavědlo s výhybkami č. 1, 3, 4 a 5 opatřenými přestavníky. Všechna návěstidla jsou světelná, odjezdová pak navíc sdružená jako skupinová. Výhybka č. 2 je vybavena výměnovým zámekem s vazbou na výkolejku Vk1. V ŽST se nachází také kolejové i výhybkové obvody. Veškeré kontrolní a ovládací prvky jsou zde soustředěny na indikační desce umístěné v dopravní kanceláři.

#### TZZ v mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně

V mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový poloautomatický blok s kolejovými obvody.

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na této části trati podle předpisu SŽDC D1.

#### SZZ železniční stanice Lipová Lázně

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo typu ESA 11 s ovládáním prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště. Toto ZZ, které je vybaveno pultem nouzové obsluhy, umožňuje stavění zabezpečených vlakových i posunových cest na a ze všech dopravních kolejí, jenž jsou vybaveny kolejovými obvody o frekvenci 75 Hz.

#### Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Dopravna/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Horní Lipová		2.		elektrické stavědlo TEST 14
Horní Lipová - Lipová Lázně		2.		reléový poloautomatický blok
Lipová Lázně			3.	elektronické stavědlo ESA 11 ovládané z JOP

## 2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

### 2.2.1 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2016/2017

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2016/2017, udává následující tabulka. Vzhledem k omezení jízdy vlaků pouze na určité dny v týdnu a několik vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

## Rozsah vlakové dopravy na úseku trati Lipová Lázně – Horní Lipová

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry				
				EC, IC, Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Lipová Lázně Horní Lipová	1	T	prav			7	8					1		16	15	1	0	16	16	29	2	0	31
			pp										0	0	0	0	0	0		0			
		Z	prav			7	7					1		15	14	1	0	15	15				31
			pp											0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Krnově, konec trati je v Olomouci hlavním nádraží.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

### 2.2.2 Traťová technologie

Traťová technologie je vztažena k zahájení platnosti jízdního řádu 2016/2017.

#### Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky

Není na dotčeném úseku trati provozována.

#### Rychlá regionální osobní doprava – spěšné vlaky

Rychlou regionální osobní dopravu zastupují Sp, jenž jsou vedeny v relaci Zábřeh na Moravě – Hanušovice – Jeseník a zpět. K zahuštění dopravní nabídky je na dotčené trati využito dalších dvou párů spojů (ranního + večerního) jedoucích z Jeseníku přes Lipovou Lázně a Hanušovice až do Olomouce hlavního nádraží.

Dle platného grafikonu všechny tyto vlaky zastavují v obou námi sledovaných železničních stanicích.

Soupravy těchto linek jsou přitom tvořeny lokomotivami řady 750.7 a 2 či 3, výjimečně až 4 vagóny klasické stavby, případně pak také kombinací motorového vozu 843 doplněného o další dva přívěsné či řídicí vozy.

Dopravní nabídka je zde zajištěna pravidelným dvouhodinovým taktem.

Dopravcem všech spěšných vlaků jsou České dráhy, a. s.

#### Regionální osobní doprava – osobní vlaky

Regionální osobní doprava je tvořena osobními vlaky, jenž jsou vedeny v relaci Šumperk – Hanušovice – Jeseník a zpět.

V ŽST Lipová Lázně i Horní Lipová všechny vlaky kategorie Os zastavují z přepravních důvodů.

Soupravy těchto linek jsou přitom tvořeny převážně jednotkami řady 810 sólo nebo v kombinaci s jedním přípojným vozem.

Dopravní nabídka je zde zajištěna nepravidelným dvouhodinovým taktem, resp. jednotlivými spoji.

Dopravcem všech osobních vlaků jsou České dráhy, a. s.

### **Integrovaný dopravní systém**

Řešený úsek trati je součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

### **Nákladní doprava – dálková doprava**

Není na dotčeném úseku trati provozována.

### **Nákladní doprava – místní obsluha**

Místní obsluha je tvořena jedním párem manipulačních nákladních vlaků jedoucích v relaci Lipová Lázně – Hanušovice – Zábřeh na Moravě, jenž jsou vedeny lokomotivami řady 742. Tyto soupravy obsluhují v námi sledovaném úseku pouze ŽST Lipovou Lázně.

Dopravcem všech vlaků místní obsluhy je ČD Cargo, a. s.

### **2.2.3 Jízdní doby vlaků v GVD 2016/2017**

Jízdní doby vlaků osobní a nákladní dopravy prezentují charakteristiky typových spojů provozovaných na řešeném úseku dráhy. Vzhledem k rozdílným jízdním dobám pro směr od začátku ke konci trati a naopak jsou uvedeny tabulky pro oba směry.

Na první pohled patrný nesoulad těchto údajů u Sp a Os vlaků, jenž oba z přepravních důvodů zastavují v ŽST Lipová Lázně i Horní Lipová je způsoben zejména rozdílnými parametry jejich souprav. Spěšné vlaky tvoří lokomotivy řady 750.7 a několik vagónů klasické stavby, zatímco na osobních vlacích jsou nasazovány motorové vozy řady 810 pouze jako sólo, nanejvýš pak s jedním přípojným vozem. Níže uvedené hodnoty jsou tedy zcela ve shodě s platnými sešitovými jízdními řádů GVD 2016/2017.

<b>Jízdní doby - současný stav v GVD 2016/2017</b>									
<b>Lipová Lázně - Horní Lipová</b>									
Typový vlak			Sp 1706		Os 3602		Mn 81334		
Souprava			750.7 + R 270 t		810 + M 20 t		742 + S 390 t		
<b>Dopravny a zastávky</b>			<b>JD</b>	<b>pob.</b>	<b>JD</b>	<b>pob.</b>	<b>JD</b>	<b>pob.</b>	
ŽST	Lipová Lázně		*	*	*	*	*	*	
ŽST	Horní Lipová		7,5	*	6,5	*	8,0	*	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)			7,5	0,0	6,5	0,0	8,0	0,0	
<b>Cestovní doba (min)</b>			<b>7,5</b>		<b>6,5</b>		<b>8,0</b>		

<b>Délka trati (km)</b>			<b>4,548</b>	<b>4,548</b>	<b>4,548</b>	
<b>Technická rychlost (km/h)</b>			<b>36,38</b>	<b>41,98</b>	<b>34,11</b>	
<b>Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)</b>			<b>36,38</b>	<b>41,98</b>	<b>-</b>	

Jízdní doby - současný stav v GVD 2016/2017									
Horní Lipová - Lipová Lázně									
Typový vlak			Sp 1705		Os 3611		Mn 81335		
Souprava			750.7 + R 270 t		810 + M 20 t		742 + S 1000 t		
Dopravní a zastávky			JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	
ŽST	Horní Lipová		*	*	*	*	*	*	*
ŽST	Lipová Lázně		7,0	*	6,5	*	8,0	*	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)			7,0	0,0	6,5	0,0	8,0	0,0	
Cestovní doba (min)			7,0		6,5		8,0		

Délka trati (km)			4,548		4,548		4,548		
Technická rychlost (km/h)			38,98		41,98		34,11		
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)			38,98		41,98		-		

Vysvětlivky:

\* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají    ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

- ... v daném úseku nejede

~ ... jede po jiné trati

+... vlak zastavuje pouze z dopravních důvodů

! ... vlak dopravnou nebo zastávkou projíždí

## 2.3 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání

Není předmětem řešení této přípravné dokumentace.

## **3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU**

### **3.1 Koncepce řešení**

#### **3.1.1 Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické**

Z hlediska správce a provozovatele dráhy je cílem provést v mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně úpravy na následujících objektech:

- Železničním spodku i svršku od km 29,620 do km 30,906 včetně návrhu zvýšení traťové rychlosti V100 a V130,
- mostu v km 29,624,
- propustku v km 29,877,
- propustku v km 30,244,
- propustku v km 30,296,
- mostu v km 30,538,
- propustku v km 30,892.

Pozn.: Na uvedeném traťovém úseku jsou na základě dokumentace „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“, (projekt, MCO Olomouc, 2/2015), plánovány i další stavební úpravy.

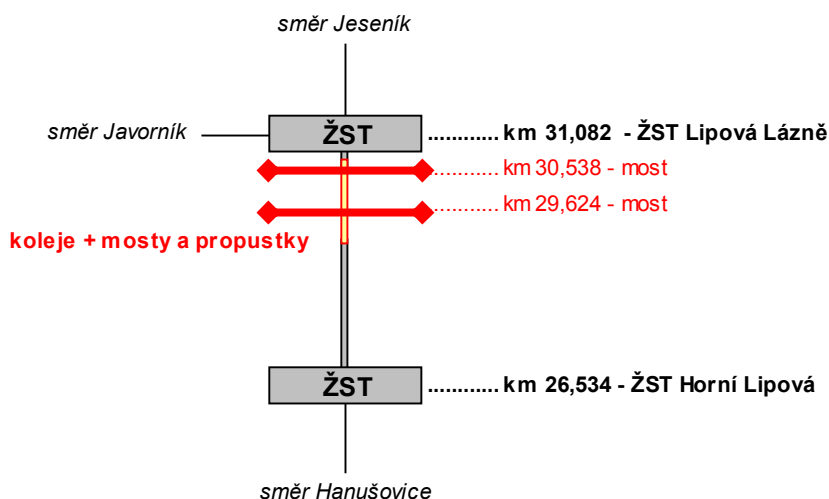
#### **3.1.2 Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické**

Pro stanovení koncepce obsluhy řešeného území drážní dopravou byly osloveny organizace, které objednávají rozsah veřejné dopravy, případně zde zajišťují dopravu nákladní.

Konkrétně se jedná o následující:

- KIDSOK předpokládá zachování zhruba stávajícího rozsahu i parametrů osobní dopravy jako v současnosti. Z hlediska střednědobého výhledu pak plánuje nasazení moderních kolejových vozidel (motorových jednotek) řady 844 na spěšné a 841 na osobní vlaky, což by znamenalo zkrácení jízdních dob a přesun křížení Sp do Jeseníku. V delším časovém horizontu bude zvažována rovněž elektrizace trati.
- Nákladní doprava provozována ČD Cargo, a. s., nemá a také nadále nebude mít na tomto úseku trati podstatnější význam. Pro potřeby této dokumentace se proto předpokládá zachování jejího současného stavu i rozsahu.

### Blokové schéma tratí po realizaci stavby



Vysvětlivky:

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem stavebních úprav.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem stavebních úprav.

## 3.2 Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu

### 3.2.1 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie

#### Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky

Nebudou nadále na dotčeném úseku trati provozovány.

#### Rychlá regionální osobní doprava – spěšné vlaky

Zůstane zachován stávající dopravní koncept.

Spěšné vlaky v počtu 7 párů budou stále vedeny v období celého občanského dne ve 2 h taktu. Základní relaci těchto linek bude tvořit trasa Jeseník – Hanušovice – Zábřeh na Moravě. Jednotlivé spoje pak mohou pokračovat až do Olomouce hl. n.

V krátkodobém výhledu se předpokládá nasazení stávajících lokomotiv řady 750.7 s maximálně 5 vozy klasické stavby (délka soupravy 130 m). Vybrané spoje však mohou být tvořeny také kombinací motorového vozidla řady 843 doplněného o další přívěsné či řídicí vozy.

Ve střednědobém výhledu lze pak očekávat zakoupení moderních motorových jednotek 841 a 844.

#### Regionální osobní doprava – osobní vlaky

Zůstane zachován stávající dopravní koncept.

Osobní vlaky v počtu 7 párů budou stále vedeny v období ranní a odpolední špičky jako doplněk vlaků spěšných. Základní relaci těchto linek bude tvořit trasa Jeseník – Hanušovice – Šumperk. Jeden pár víkendových vlaků pak pojedí z Jeseníku přes Lipovou Lázně do Ostružné a zpět.

V krátkodobém výhledu se předpokládá nasazení stávajících motorových vozidel řady 810 či 843 sólo nebo v kombinaci s dalšími přípojnými vozy, výjimečně pak i řady 814.2.

Ve střednědobém výhledu lze pak očekávat zakoupení moderních motorových jednotek 841 a 844.

### Nákladní doprava – dálková

Nebude na sledovaném úseku trati nadále provozována.

### Nákladní doprava – místní obsluha

Předpokládá se, že bude zachován stávající stav, tzn. 1 pár manipulačních nákladních vlaků relace Zábřeh na Moravě – Hanušovice – Lipová Lázně a zpět.

### Výhledový rozsah vlakové dopravy na řešeném úseku trati

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD												Podle směrů				Oba směry			
				EC, IC, Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Lipová Lázně Horní Lipová	1	T	prav			7	7					1		15	14	1	0	15	15	28	2	0	30
			pp											0	0	0	0	0		0	0	0	0
		Z	prav			7	7					1		15	14	1	0	15	15				30
			pp											0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Krnově, konec trati je v Olomouci hlavním nádraží.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

### Model dvouhodinové dopravní špičky vlaků osobní dopravy

Výhledový rozsah dopravy počítá pro špičkový 120minutový interval v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová s následujícím provozem:

- 1 pár spěšných vlaků,
- 1 pár osobních vlaků,
- 1 manipulační nákladní vlak.

Celkem je tedy za 120 minut nutné zajistit v obou směrech průvoz 5 vlaků.



### 3.2.2 Výhledové jízdní doby

#### Software a metodika výpočtu

Vstupem pro výpočty jízdních dob byl výše uvedený rychlostní, výškový a sklonový profil řešeného úseku. Pro výpočet redukovaných sklonů a jízdních dob byl využit software „Sklony 1.2W“ a „Časy chodu“ od firmy Juve-soft.

Zadané profily trati byly převedeny na redukované sklony. Následně byly vypočteny jízdní doby pro jednotlivé úseky s použitím charakteristických vlastností uvedených vozidel. Teoretická délka jízdy vlaků osobní dopravy je podle metodiky stanovené vyhláškou UIC doplněna přírážkou 4 %. U vlaků nákladní dopravy bylo uvažováno s navýšením o 10 %. Výsledný součet pravidelných jízdních dob je závěrem zaokrouhlen na celé půlminuty nahoru.

Výhledové jízdní doby zohledňují rovněž zvýšení traťové rychlosti v části mezistaničního úseku Lipová Lázně – Horní Lipová (tj. před km 29,580), jenž je předmětem řešení jiné dokumentace „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“, (projekt, MCO Olomouc, 2/2015). Navržené jízdní doby korespondují se zvýšením traťové rychlosti výše uvedené stavby, tak i stavby „Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538“.

Opět platí, že rozdíl v jízdních dobách u spěšného a osobního vlaku, jenž oba zastavují z přepravních důvodů v ŽST Lipová Lázně i Horní Lipová je způsoben zejména rozdílnými parametry souprav. Spěšné vlaky budou tvořeny motorovými lokomotivami řady 750.7 a vozy klasické stavby, zatímco na osobních vlacích budou nasazovány motorové vozy řady 843 sólo, nanejvýš s jedním přípojným vozem.

## Výsledky výpočtu jízdních dob

Jízdní doby - cílový stav								
Lipová Lázně - Horní Lipová								
Kategorie vlaku			Sp		Os		Mn	
Hnací vozidlo			750.7		843		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor			R 300t		R 80t		S 360t	
Délka vlaku			130 m		80 m		300 m	
Stanovená rychlost			100 km/h		110 km/h		80 km/h	
Dopravní a zastávky			JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Lipová Lázně		*	*	*	*	*	*
ŽST	Horní Lipová		6,5	*	5,5	*	8,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)			6,5	0,0	5,5	0,0	8,0	0,0
<b>Cestovní doba (min)</b>			<b>6,5</b>		<b>5,5</b>		<b>8,0</b>	

<b>Délka trati (km)</b>		<b>4,548</b>	<b>4,548</b>	<b>4,548</b>
<b>Technická rychlost (km/h)</b>		<b>41,98</b>	<b>49,61</b>	<b>34,11</b>
<b>Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)</b>		<b>41,98</b>	<b>49,61</b>	<b>-</b>

Jízdní doby - cílový stav								
Horní Lipová - Lipová Lázně								
Kategorie vlaku			Sp		Os		Mn	
Hnací vozidlo			750.7		843		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor			R 300t		R 80t		S 360t	
Délka vlaku			130 m		80 m		300 m	
Stanovená rychlost			100 km/h		110 km/h		80 km/h	
Dopravní a zastávky			JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Horní Lipová		*	*	*	*	*	*
ŽST	Lipová Lázně		6,0	*	5,5	*	8,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)			0,0	6,0	0,0	5,5	0,0	8,0
<b>Cestovní doba (min)</b>			<b>6,0</b>		<b>5,5</b>		<b>8,0</b>	

<b>Délka trati (km)</b>		<b>4,548</b>	<b>4,548</b>	<b>4,548</b>
<b>Technická rychlost (km/h)</b>		<b>45,48</b>	<b>49,61</b>	<b>34,11</b>
<b>Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)</b>		<b>45,48</b>	<b>49,61</b>	<b>-</b>

Vysvětlivky:

\* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

- ... v daném úseku nejede

~ ... jede po jiné trati

+... vlak zastavuje pouze z dopravních důvodů

l ... vlak dopravnou nebo zastávkou projíždí

### 3.2.3 Výhledová staniční technologie

#### ŽST Horní Lipová

Provedení stavby nebude mít vliv na změnu staniční technologie.

#### ŽST Lipová Lázně

Provedení stavby nebude mít vliv na změnu staniční technologie.

## 3.3 Navrhované úpravy železniční dopravní cesty

### 3.3.1 Charakteristika traťových úseků

V rámci revitalizace dojde ke stavebním úpravám, které umožní zvýšení rychlosti v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová. Toto popisuje následující tabulka s psaným rychlostním profilem pro hodnoty  $I = 100$  mm,  $I = 130$  mm.

staničení (km)	rychlost (km/hod) pro $I = 100$ mm	rychlost (km/hod) pro $I = 130$ mm	poznámka
ŽST Horní Lipová - km 26,534			
26,534	50	55	v rámci stavby "Zvýšení rychlosti ..."
27,341	60	60	v rámci stavby "Zvýšení rychlosti ..."
29,620	60	60	v rámci stavby "Rekonstrukce mostů ..."
30,463	40	40	zachován stávající stav
ŽST Lipová Lázně - km 31,082			

### 3.3.2 Charakteristika stanic a zastávek v navrhovaném stavu

#### ŽST Horní Lipová

Stanice není předmětem stavebních úprav.

Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

#### ŽST Lipová Lázně

Stanice není předmětem stavebních úprav.

Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

### 3.3.3 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

#### SZZ železniční stanice Horní Lipová

Stanice není předmětem stavebních úprav.

Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

### **TZZ v mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně**

Není předmětem stavebních úprav.

Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

### **SZZ železniční stanice Lipová Lázně**

Není předmětem stavebních úprav.

Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

## **3.4 Zhodnocení přínosů revitalizace**

### **3.4.1 Porovnání současných a cílových jízdních dob**

Zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová přinese oproti současnému stavu níže uvedené časové úspory u všech vlaků osobní dopravy. Porovnání je provedeno pro typové vlaky v GVD 2016/2017 (stávající stav), po realizaci stavby „Odstranění propadu rychlosti“. i v kombinaci staveb „Odstranění propadu rychlosti“ a „Rekonstrukce mostů“.

#### **Úspory jízdních dob po „Odstranění propadu rychlosti“ a „Rekonstrukci mostů“**

Úspory jízdních dob				
Horní Lipová - Lipová Lázně				
Relace	Vlak (linka)	Stávající stav (min)	Cílový stav (min)	Časová úspora (min)
Horní Lipová - Lipová Lázně	Sp	7,5	6,5	1,0
Horní Lipová - Lipová Lázně	Os	6,5	5,5	1,0

Úspory jízdních dob				
Lipová Lázně - Horní Lipová				
Relace	Vlak (linka)	Stávající stav (min)	Cílový stav (min)	Časová úspora (min)
Lipová Lázně - Horní Lipová	Sp	7,0	6,5	0,5
Lipová Lázně - Horní Lipová	Os	6,5	5,5	1,0

### **3.4.2 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu**

V obsazení služeben zaměstnanci nedojde ke změnám. Nadále tak bude platit charakteristika uvedená v popisu stávajícího stavu.

## **4 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY**

### **4.1 Základní informace o průběhu výstavby**

#### **4.1.1 Termíny zahájení a ukončení stavby**

Zahájení stavby: 1. 4. 2018

Zahájení stavební činnosti spojené s výlukami: 1. 5. 2018

Ukončení stavby: 30. 9. 2018

Doba výstavby: 199 dní, z toho práce spojené s výlukami 123 dní

#### **4.1.2 Členění stavebních prací**

V rámci úplné (od km 29,808 do km 30,200) nebo případně alespoň částečné (ve zbývajících částech dráhy mezi km 29,620 – 30,906) rekonstrukce železničního spodku i svršku mezistaničního úseku Horní Lipová – Lipová Lázně a souvisejících staveb (mosty, propustky) se předpokládají určité činnosti, jež budou nárokovat omezení nebo vyloučení drážní dopravy na výše zmíněné dotčené trati.

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářním roce 2018, jsou z hlediska stavebních postupů členěny do tří etap.

**Stavba je tedy rozdělena následovně:**

- SP0 – přípravné práce,
- SP1 – práce probíhající ve výluce traťového úseku,
- SP2 – dokončovací práce, zkoušení zabezpečovacího zařízení,

### **4.2 Přehled stavebních postupů**

#### **4.2.1 Stavební postup SP0**

##### **1. Místo:**

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

##### **2. Rozsah prací:**

V nultém stavebním postupu se v předstihu vybudují areály zařízení stavenišť – jako je např. oplocení, zpevnění skládkové i komunikační plochy, přivezou skladovací a kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajistí i navedení technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Provedou se také přípravy nezbytné pro ochranu, přeložku a případné spojkování kabelů položených související stavbou.

### **3. Délka stavebního postupu:**

Doba trvání 46 dnů, od 16. 1. do 31. 1. 2018 a od 1. 4. do 30. 4. 2018.

### **4. Výluky:**

*Kolejové výluky:*

- Bez požadavků na výluky.

*Výluky zabezpečovacího zařízení:*

- Bez požadavků na výluky.

### **5. Odstavení mechanismů:**

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

### **6. Přístup ke staveništi:**

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

### **7. Činnost zabezpečovacího zařízení:**

Bez požadavků na úpravu činnosti staničního i traťového zabezpečovacího zařízení.

### **8. Omezení rychlosti:**

Bez požadavků na omezení rychlosti.

### **9. Dopravní a přepravní opatření:**

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

## **4.2.2 Stavební postup SP1**

### **1. Místo:**

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

### **2. Rozsah prací:**

Snesení a rekonstrukce železničního spodku i svršku od km 29,620 do km 30,906, práce na mostech v km 29,624; 30,538 i propustcích v km 29,877; 30,244; 30,296 a 30,892.

### **3. Délka stavební etapy:**

Doba trvání 123 dnů, od 1. 5. do 31. 8. 2018.

#### **4. Výluky:**

Proběhnou v rámci stavebního postupu následující:

*Kolejové výluky:*

- Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová. Doba trvání 123 dnů.

*Výluky zabezpečovacího zařízení:*

- Výluka Z1 – nepřetržitá výluka hanušovického zhlaví i záhlaví ve stanici Lipová Lázně a TZŽ směr Horní Lipová. Doba trvání 14 dnů.

#### **5. Odstavení mechanismů:**

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech ŽST Lipová Lázně, případně Horní Lipová budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednostou PO Olomouc.

#### **6. Přístup ke staveništi:**

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

#### **7. Činnost zabezpečovacího zařízení:**

Před mostním objektem v km 30,921 bude umístěno provizorní zarážedlo s přenosnou návěstí zakazující jízdu vlaků. Ve stejné době započne také výluka části záhlaví a mezistaničního úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

Proběhne demontáž kolejového obvodu SK, technologie PZM2 na přejezdu P4292, počítačích bodů LPB1, LPB2 (umístěných související stavbou) vjezdového návěstidla S a jeho předzvěsti PřS.

V průběhu stavebních prací bude přesto umožněn nezabezpečený posun (pro objíždění hnacích vozidel) za Se8 až po provizorní zarážedlo.

Před dokončením SP1 se provede další demontáž, a to stykových transformátorů u návěstidla Se8. Všechny staniční koleje (1 až 6) jsou v tuto chvíli opatřeny dočasnými zarážedly a návěstmi zakazujícími jízdu vlaků směr Horní Lipová z důvodu, že trať zůstane v tomto stavbou dotčeném úseku uzavřena. Rovněž bude probíhat i výluka zhlaví a záhlaví směr Horní Lipová.

Po dodělání směrových úprav a nového kolejiště nastane montáž i připojení stykových transformátorů u návěstidla Se8. Následně bude kolejový obvod V12-13 naregulován a přezkoušen v závislosti na SZZ. Provizorní zarážedla s přenosnými návěstidly ze staničních kolejí (1 až 6) budou odstraněna, čímž se umožní opětovný zabezpečený posun za Se8.

Zarážedlo před mostem zůstane ponecháno až do doby ukončení prací na tomto objektu.

Přejezd P4292 bude v celé době trvání SP1 uzavřen. Po dobudování spodku a svršku se u PZS závěrem doplní také jeho zabezpečovací technologie PZM2.

#### **8. Omezení rychlosti:**

Bez požadavků na omezení rychlosti.

Veškerá drážní doprava bude v dotčeném mezistaničním úseku zastavena.

#### **9. Dopravní a přepravní opatření:**

*Během výluky A:*

Provoz veškeré dopravy v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová zůstane zastaven. Bude proto nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě. Toto je blíže popsáno v kapitolách „Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření“ a „Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu“.

### **4.2.3 Stavební postup SP2**

#### **1. Místo:**

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

#### **2. Rozsah prací:**

Bude provedena montáž zbývajících stykových transformátorů, vjezdového návěstidla i předvěstí. Posléze dojde k odzkoušení nejen celého staničního, ale také traťového zabezpečovacího zařízení včetně jejich vzájemných závislostí.

#### **3. Délka stavební etapy:**

Doba trvání 30 dnů, od 1. 9. do 30. 9. 2018

#### **4. Výluky:**

Proběhnou v rámci stavebního postupu následující:

*Kolejové výluky:*

- Bez požadavků na výluky.

*Výluky zabezpečovacího zařízení:*

- Výluka Z2 – krátkodobé výluky hanušovického záhlaví ve stanici Lipová Lázně sloužící k ověření správné činnosti zabezpečovacího zařízení.



## 5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Lipová Lázně, případně Horní Lipová budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednostou PO Olomouc.

## 6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

## 7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Po dokončení stavebních prací budou provedeny montáže prvků v kolejišti a přeložky provizorních kabelových tras do definitivní polohy.

V tomto SP probíhá zkušební provoz staničního i traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

## 8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

## 9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

## 4.3 Přehled dopravních a přepravních opatření

V souvislosti se stavebními pracemi dojde v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová k úplnému vyloučení železničního provozu. Jelikož se jedná o jednokolejnou trať, znamená to, že jakákoliv výluka traťové koleje zastaví také veškerou dopravu a bude proto vyžadovat návrh určitých dopravních a přepravních opatření.

### 4.3.1 Přehled výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	1. 5. - 31. 8. 2018	123 dnů	Nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.
	Z1	17. 8. - 30. 8. 2018	14 dnů	Nepřetržitá výluka hanušovického zhlaví a záhlaví v ŽST Lipová Lázně a TZZ směr Horní Lipová.
Stavební postup SP2	ZZ	1. 9. - 30. 9. 2018	30 dnů	Kratkodobé výluky hanušovického záhlaví v ŽST Lipová Lázně sloužící k seřízení a ověření správné činnosti ZZ.

### 4.3.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

#### Výluka A

Během výluky A nebude provozována drážní doprava v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

Jelikož není poslední jmenovaná stanice uznána z důvodu nevyhovující infrastruktury za vhodnou pro výměnu cestujících (dle připomínek KIDSOK viz dokladová část H této dokumentace) budou spěšné a osobní vlaky výchozí/končící v Jeseníku již mezi touto stanicí a Hanušovicemi nahrazeny NAD. Osobní vlak 13640/1 pak zastoupí náhradní autobusová doprava v celé trase Jeseník – Ostružná.

Po dobu stavebních prací zde bude zaveden výlukový jízdní řád, jenž zpracuje provozovatel dráhy. Nutností pro jeho sestavení je však stanovit jízdní doby autobusů, které jsou i s obsluhou příslušných zastávek oproti vlaku zhruba srovnatelné (bus i vlak v úseku Jeseník – Hanušovice přibližně něco přes 1 hodinu). Když však k tomuto navíc připočteme nezbytně nutnou dobu pro přestup cestujících ve výchozích stanicích Jeseník a Hanušovice pak vychází, že jednotlivé spoje budou opožděny přibližně o 10 min.

Návrh poloh zastávek náhradní dopravy:

- ŽST Hanušovice – před výpravní budovou,
- zastávka Potůčnick – na hlavní silnici u železniční zastávky,
- ŽST Jindřichov na Moravě – před výpravní budovou,
- zastávka Nové Losiny – autobusová zastávka Jindřichov, Nové Losiny, rozc.,
- ŽST Branná – před výpravní budovou,
- ŽST Ostružná – před výpravní budovou,
- zastávka Ramzová – autobusová zastávka Ostružná, Ramzová, hotel Horská chata,
- ŽST Horní Lipová – před výpravní budovou,
- ŽST Lipová Lázně – před výpravní budovou,
- zastávka Lipová Lázně zastávka – autobusová zastávka Lipová Lázně, rest. Selská světnička,
- ŽST Jeseník – před výpravní budovou.

**Další komplikace vznikají v ŽST Lipová Lázně v případě nutnosti posunu, objíždění hnacích vozidel a přestavování souprav ze všech dopravních kolejí přes hanušovické zhlaví, neboť výhybka č. 13, jenž je nezbytně nutná k těmto úkonům, se nachází tak blízko stavebnímu místu, že to nebude v průběhu probíhající rekonstrukce možné. Proto je z hlediska dopravní technologie vznesen požadavek na provedení prací v této části trati až v samotném závěru SP1 tak, aby byl posun přes hanušovické zhlaví proveditelný co nejdéle.**

## Opatření pro osobní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	1. 5. - 31. 8. 2018	123 dnů	Spěšné a osobní vlaky výchozí/končící v Jeseníku zastoupí NAD v relaci Jeseník - Hanušovice. Os 13640/1 pak v celé trase Jeseník - Ostružná. V závěru SP1 bude navíc po nezbytně nutnou dobu nemožnost použití výhybky č. 13 v ŽST Lipová Lázně, což zapříčiní vyloučení hanušovického zhlaví a záhlaví pro objíždění hnacích vozidel.

## Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Pro předpokládané vyčíslení nákladů na výlukovou činnost se uvažuje jako náhrada za každý jednotlivý spoj průměrné nasazení dvou autobusů pro osobní a čtyř pro spěšné vlaky s tím, že je tato hodnota zvolena tak, aby dostatečně pokryla jakékoliv denní výkyvy v přepravní poptávce.

### Výluka A

Vlak	Z	do	spojů v X	spojů v 6, +	Autobusů za vlak	Vzdálenost (ujkm)	Čas čekání (min)	Doba trvání výluky X (dni) 6, + (dni)	Celkem	
Sp	Jeseník	Hanušovice	7	10	4	40	30	87 36	155 040	1 938
Sp	Hanušovice	Jeseník	7	8	4	40	30	87 36	143 520	1 794
Os	Jeseník	Hanušovice	7	3	2	40	30	87 36	57 360	717
Os	Hanušovice	Jeseník	6	3	2	40	30	87 36	50 400	630
Os 13640	Jeseník	Ostružná	0	1	2	18	30	87 36	1 296	36
Os 13641	Ostružná	Jeseník	0	1	2	18	30	87 36	1 296	36
<b>Celkem</b>									<b>408 912</b>	<b>5 151</b>

Celkem	
(ujkm)	(hodin)
<b>408 912</b>	<b>5 151</b>

### 4.3.3 Omezení a přerušování nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

#### Výluka A

Během výluky A nebude provozována drážní doprava v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

U všech manipulačních nákladních vlaků (1 pár) tak dojde ke změně trasování zátěže z Lipové Lázně směr Glucholazy (PKP) a z Horní Lipové směr Hanušovice – Šumperk.

**Další komplikace vznikají v ŽST Lipová Lázně v případě nutnosti posunu, objíždění hnacích vozidel a přestavování souprav ze všech dopravních kolejí přes hanušovické zhlaví, neboť výhybka č. 13, jenž je nezbytně nutná k těmto úkonům, se nachází tak blízko stavebnímu místu, že to nebude v průběhu probíhající rekonstrukce možné. Proto je z hlediska dopravní technologie vznesen požadavek na provedení prací v této části trati až v samotném závěru SP1 tak, aby byl posun přes hanušovické zhlaví proveditelný co nejdříve.**

Do doby, než pak bude zhlaví opět normálně použitelné pro objíždění hnacích vozidel, musí být všechny nákladní vlaky jedoucí od Jeseníku resp. Javorníku ve Slezsku, které v ŽST Lipová Lázně ukončí jízdu nebo zde budou konat úvrat', případně manipulovat se zátěží, vedeny hnacími vozidly po obou stranách soupravy (tj. vlakové i postrkové).

### Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	1. 5. - 31. 8. 2018	123 dnů	U jediného páru Mn vlaků proběhne změna trasování zátěže z Lipové Lázní směr Glucholazy (PL) a z Homí Lipové směr Hanušovice - Šumperk. V průběhu výluky hanušovického zhlaví musí být navíc nákladní vlaky jedoucí od Jeseníku, resp. Javorníku vedeny hnacími vozidly po obou stranách soupravy.

#### 4.3.4 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Personální potřeba dopravních zaměstnanců a obsazení dopraven se na řešeném úseku v průběhu rekonstrukce trati nijak nezmění.

#### 4.4 Časový harmonogram stavby

[illegible]

## ZÁVĚR

Provozní a dopravní technologie přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice“ obsahuje:

- Provozně-technickou analýzu současného stavu železniční dopravní cesty ve sledovaném úseku Lipová Lázně – Horní Lipová,
- dopravně-přepravní charakteristiku řešené části trati,
- navrhuje opatření na železniční dopravní cestě k zajištění jejího souladu se špičkovým výhledovým rozsahem dopravy,
- vyčísluje úspory jízdních dob u osobních vlaků,
- pro zvýšenou traťovou rychlost (60 km/h) navrhuje nové jízdní doby spojů rychlé regionální, osobní a nákladní dopravy,
- definuje návrh dopravních opatření během výstavby.

# DOKLADOVÁ ČÁST

## **Seznam dokladů:**

01. Vyjádření a potvrzení výhledové organizace a rozsahu dopravy ze strany KIDSOK
02. Záznam z porady konané dne 8. 8. 2016

Dopis značky / ze dne	1353/16-La / 10. 8. 2016
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 1011/2016
Vyřizuje / Telefon	Ing. Konečný/587336660
V Olomouci dne	29. 8. 2016

Dopravní projektování s. r. o.  
Vážený pan  
Ing. Miroslav Bezděk  
Ředitel společnosti  
Janáčkova 1194/12  
702 00 Ostrava

**Vyjádření k výhledové dopravě na trati 292 – „Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice“**

Vážený pane řediteli,

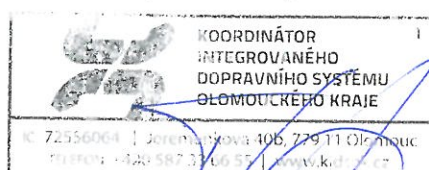
k Vaší žádosti ze dne 10. 8. 2016 Vám sdělujeme následující.

Předpokládáme výhledový rozsah dopravy podle současného JŘ 2015/16, počty vlaků jsou tedy oproti předchozímu stupni přípravy neměnné.

V krátkodobém horizontu předpokládáme současnou vozbu. Ve střednědobém horizontu usilujeme o moderní vozidlový park, který by lépe využil parametry revitalizované tratě, resp. využil by rychlostí profil V130 – na vlaky Sp/R odpovídající řadě 844, na vlaky Os řadě 841. Pokud by se podařilo taková vozidla pro objednávku získat, došlo by díky zkrácení jízdních dob k přesunu křižování Sp/R z Lipové Lázně do Jeseníku. Pro dlouhodobý výhled (více než 15 let) bude zvažována elektrizace tratě. Tento záměr bude specifikován v připravované aktualizaci Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji.

Toto vyjádření je výhradně názorem koordinátora v jeho kompetenční úrovni, který nebyl projednán v Radě Olomouckého kraje.

S pozdravem



Mgr. Jaroslav Tomík  
ředitel

Ne.



# **ZÁZNAM ZE VSTUPNÍ VŠEPROFESNÍ PORADY**

**konané dne 8.8.2016**

**na akci**

## **Rekonstrukce most v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice - Mikulovice (stupeň – PROJEKT STAVBY)**

**Přítomní:** dle prezenční listiny

### **Obsah projektové dokumentace dle zadání:**

Stavba se nachází na celostátní jednokolejné neelektrizované trati Hanušovice – Mikulovice st.hr. v mezistaničním úseku Horní Lipová – Lipová Lázně. V předmětném úseku bude řešen návrh směrové a výškové úpravy koleje tak, aby bylo možné zvýšit traťovou rychlost z 50km/h na 60km/h pro V100 a V130.

Dále bude součástí stavby úprava TZZ v úseku Lipová Lázně – Horní Lipová a úprava SZZ v žst. Lipová Lázně. Součástí stavby je rekonstrukce 6-ti mostních objektů – 2 mosty, 4 propustky. U mostu v km 29,624 je v současné době snížena traťová rychlost na 40km/h, z důvodu jeho stavebně-technického stavu.

Stavba se naváže na opravné práce na železničním svršku a spodku v neinvestiční stavbě SŽDC „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Blodov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“, která je v současné době v realizaci.

### **Rozsah stavby dle km kolejí:**

- Začátek stavby v km 29,620
- Konec stavby v km 30,906

### **Vstupní podklady:**

- Přípravná dokumentace stavby 11/2015
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby č.j.2177/2016 – SŽDC -SSV – U1/Bař z 7.3.2016
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby č.j.16980/2016 – SŽDC - O6 Hor z 6.5.2016
- Územní rozhodnutí  
č.j.MJ/25624/2016/OSUUP/Pa – nabytí právní moci 1.6. 2016

### **Termíny:**

- Technické řešení k připomínkovému řízení do 22.10.2016
- Projekt stavby včetně zpracovaných připomínek do 22.12.2015
- Předpokládaný termín realizace dle DÚR - 01/2017 – 09/2017

### **Všeobecné závěry z jednání:**

- Investor upřesnil zahájení stavby na 04/2018
- Investor zajistí zaměření skutečného provedení kabelových tras, které byly položeny v rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Blodov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“

- Investor vznesl požadavek na zkrácení výluky koleje na co nejmenší počet dní. Je si vědom, že stěžejním objektem pro návrh délky výluky je přestavba mostu v km 29,624.

## Dopravní technologie: (zaznamenal Bc. Lasák)

### Výhledová doprava

Dálková osobní doprava – vlaky v závazku MD zde nejsou nově provozovány, všechny R byly od GVD 2015/16 převedeny do kategorie Sp a tedy objednávány Olomouckým krajem.

Regionální osobní doprava – Krajský úřad Olomouckého kraje předpokládá zachování zhruba stávajícího rozsahu i parametrů osobní dopravy jako v současnosti. Z hlediska dlouhodobého výhledu pak plánuje nasazení moderních kolejových vozidel (motorových jednotek) řady 844 RegioShark na Sp a 841 na osobní vlaky.

Nákladní doprava – nemá a nadále zde ani nebude mít podstatnější význam.

### Výhledový rozsah dopravy na sledovaném úseku trati

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD											Podle směrů					Oba směry			
				EC, IC, Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Lipová Lázně Horní Lipová	1	T	prav			11	8						19	19	0	0	19	19	34	0	0	34	
			pp										0	0	0	0	0		0				
		Z	prav			8	7						15	15	0	0	15	15				34	
			pp										0	0	0	0	0						

### Úspory jízdních dob

Úspory jízdních dob				
Horní Lipová - Lipová Lázně				
Relace	Vlak (linka)	Stávající stav (min)	Cílový stav (min)	Časová úspora (min)
Horní Lipová - Lipová Lázně	Sp	7,0	6,0	1,0
Horní Lipová - Lipová Lázně	Os	7,0	5,5	1,5

Úspory jízdních dob				
Lipová Lázně - Horní Lipová				
Relace	Vlak (linka)	Stávající stav (min)	Cílový stav (min)	Časová úspora (min)
Lipová Lázně - Horní Lipová	Sp	7,5	6,5	1,0
Lipová Lázně - Horní Lipová	Os	7,5	5,5	2,0

Uvedených úspor bude dosaženo po provedení této a související stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk v úseku Bludov – Hanušovice (mimo)“: přínos naší stavby je zde přitom velmi zanedbatelný.

### Stručný přehled dopravních a přepravních opatření

Předpoklad nepřetržité výluky v úseku Lipová Lázně – Horní Lipová:

- Sp – NAD v úseku Jeseník – Horní Lipová
- Os – NAD v úseku Lipová Lázně – Horní Lipová
- Nákladní doprava – změna trasování zátěže (výhradně směr Glucholazy – v tuto chvíli již probíhá)

Odbočná trať Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku bude po dobu výstavby provozována bez omezení.

Po určitou část stavby může dojít z hlediska úprav na propustku v km 30,892 k situaci, kdy bude omezeno objíždění HV přes hanušovické zhlaví v ŽST Lipová Lázně. Na poradě se přitom dohodlo, že tyto činnosti budou realizovány v samotném závěru prací a to z důvodu na trati možného pohybu mechanizace pomocné při výstavbě.

Vše zde zmíněné se posléze podrobně rozpracuje v dopravních opatřeních i stavebních postupech.

### **Kolejové úpravy: (zaznamenal Ing. Komínek)**

Rozsah stavby a technické řešení stavebních objektů SO 01-16-01 Železniční spodek, SO 01-17-01 Železniční svršek se proti předchozímu stupni nemění.

#### **Závěry z jednání:**

- Výstroj trati musí obsahovat prvky pro přejezdy, byť tyto nejsou v rekonstruované části koleje
- Součástí výkazu výměr bude směrové a výškové vyrovnání koleje od začátku protisměrných oblouků v km 29,4 – parametry se použijí z dokumentace skutečného provedení předchozí stavby

### **Mostní objekty: (zaznamenala Ing. Hanáková)**

V rámci mostních objektů budou řešeny 2 mosty a 4 propustky:

- Most v km 29,624
- Propustek v km 29,877
- Propustek v km 30,244
- Propustek v km 30,296
- Most v km 30,538
- Propustek v km 30,892

Daný traťový úsek spadá z hlediska mostů do tratí regionálních. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je v současném stavu C3-50. Nové mostní objekty budou proto navrhovány na účinky zatěžovacího vlaku LM71 s klasifikačním součinitelem 1,10.

Návrh rekonstrukce mostních objektů je v souladu s přípravnou dokumentací.

U mostu v km 29,624 byl zadán doplňkový geologický průzkum pro upřesnění návrhu založení tohoto objektu. Dle vyjádření obce Lipová nelze v době realizace komunikaci procházející pod tímto objektem uzavřít. To ovlivní způsob založení objektu.

Investor vznesl dotaz, jestli by bylo možno u propustku v km 30,244 přeřezit způsob vyústění propustku tak, aby vody procházející tímto objektem netekly na pozemky soukromé osoby vpravo trati. Projektant se tímto problémem bude dále zabývat.

### **Silnoproud: (zaznamenal Ing. Bradáč)**

V rámci silnoproudých rozvodů a zařízení bude v SO 01-06-01 Úprava osvětlení na hanušovickém zhlaví v žst. Lipová Lázně řešena přeložka stávajícího napájecího kabelu nn, kterým jsou napájeny stávající osvětlovací stožáry č. 28-29-30 v prostoru hanušovického staničního zhlaví. Tyto stožáry jsou napojeny z předchozího osvětlovacího stožáru č.27. Mezi stožárem č.27 a 28 je situován rekonstruovaný propustek v km 30,892, v jehož blízkosti je veden stávající napájecí kabel, který se dostane do kolize se stavebními pracemi spojenými s budováním nové šachty u rekonstruovaného propustku. V kolizním místě bude tedy stávající kabel přerušen, pomocí kabelových spojek bude do stávajícího kabelu vložen nový kabelový díl, který bude nově veden ve šterkovém loži rekonstruovaného propustku v betonovém žlabu. V místech spojek bude na kabelu ponechána délková rezerva pro možné vyvěšení kabelu mimo konstrukci propustku při jeho opravách.

## **Železniční zabezpečovací zařízení: (zaznamenal Ing. Škubla)**

### **PS 01-28-01 Úprava SZZ v žst. Lipová Lázně**

1. Bude provedena demontáž vjezdového návěstidla S. Nové vjezdové návěstidlo „S“, s novým základem, umístěno do stejné polohy stávajícího návěstidla (dle nové km 30,523 = stávající km 30,496).
2. Bude provedena demontáž stykových transformátorů kolejových obvodů dotčených stavbou (V12-13N, SKN, SKR). Po dokončení stavebních prací budou stykové transformátory vráceny do stejných poloh. Přípojná lana, středové propojky a mezikolejové propojky u všech stavbou dotčených stykových transformátorů budou nové.
3. Před dokončením stavby budou kolejové obvody připojeny, naregulovány a přezkoušeny.
4. Související stavba doplňuje do mezistaničního úseku počítače náprav. Počítače náprav jsou ve funkci kontroly volnosti mezistaničního úseku. Tato stavba je z důvodu rekonstrukce odpojí a demontuje. Počítače náprav, přípojná lana počítačů s KSL stojánky budou demontovány a odloženy na místo určené správcem. Po dokončení rekonstrukce budou počítače náprav vráceny do stejné polohy.
5. Stávající zabezpečení přejezdu v km 30,900 PZM2 bude demontováno. Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZM2. Ovládaní přejezdu bude stávajícím způsobem, na požádání. Klíč od závory bude umístěn v dopravní kanceláři.
6. Rychlost přes přejezd, z důvodu rozhledových poměrů, bude ponechána stávající tj. 40km/h.
7. Nová kabelizace bude položena od kabelového objektu KS3 ke stykovým transformátorům (V12-13N, SKN, SKR) a vjezdovému návěstidlu „S“. Nové kabely budou ukončeny ve stávající kabelové skříni KS3.
8. Kabelizace uložena, související stavbou, bude v oblasti rekonstruovaných mostních objektů odkopána a provizorně přeložena mimo oblast prováděných prací. V případě nedostatečné kabelové rezervy bude tato rezerva doplněna (kabely se naspojkují)
9. Na propustcích provizorně přeložené kabely budou volně položeny na terénu a budou ochráněny proti náhodnému poškození stavební technikou (betonové desky). Na mostech budou kabely vyvěšeny na Larsseny.
10. HDPE trubky budou po dobu prováděných stavebních prací na mostech rozřezány. Po dokončení stavebních prací, na mostních objektech, budou HDPE trubky svařeny, utěsněny a bude provedena zkouška těsnosti celého mezistaničního úseku.
11. Po dokončení stavebních úprav budou kabely uloženy do připravených žlabů (součást tohoto PS) uložených ve štěrkovém loži mostních objektů.
12. Nová kabelizace vedená v oblasti přejezdů bude vedena překopem a bude uložena do chrániček.
13. U všech mostních objektů a přejezdech bude vytvořena kabelová rezerva o minimální délce mostního objektu nebo šířce přejezdu.
14. Kabelová rezerva bude umístěna do kabelové komory a bude označena vyhledávacím markerem fialové barvy.
15. Ovládaní staničního zabezpečovacího zařízení bude stejné jak ve stávajícím stavu.
16. Vjezdové a odjezdové rychlosti budou ponechány stávající

### **Provizorní zabezpečovací zařízení.**

1. Ovládaní stanice, po dobu výstavby, nebude měněno.
2. Návěstidla Se6, L3, L1, L2 a L4 budou zneplatněna. Na návěstidla bude umístěna černá deska, s bílým znakem X nebo na všech návěstidlech bude trvale svítit návěst zakazující jízdu vlaku.
3. Na všech staničních kolejích bude umístěno provizorní zarážedlo. Před zarážedly budou umístěny návěsti ke krytí nesjízdných míst.
4. Kolejové obvody (V12-13, Sk) na lichém zhlaví budou mimo provoz
5. Po dokončení stavebních prací na lichém zhlaví a záhlaví budou z návěstidel Se6, L3, L1, L2 a L4 odstraněny kříže neplatnosti. Následně, tato návěstidla budou aktivována a SZZ bude umožňovat zabezpečený posun na lichém zhlaví.“
6. Liché záhlaví bude před mostem (km 30,538) ukončeno provizorním zarážedlem. Před zarážedlo bude umístěna návěst ke krytí nesjízdného místa ve stanici.

7. Veškerý demontovaný materiál bude umístěn na místo určené správcem a dle rozhodnutí správce bude ponechán na výzisk, ekologickou likvidaci nebo opětovní montáž.
8. Před demontáží bude provedeno geodetické vytyčení prvku z důvodu opětovné montáže.

### **PS 01-28-02 Úprava TZZ v traťovém úseku Lipová Lázně - Horní Lipová**

1. Bude provedena demontáž předzvěsti „PŘS“. Po dokončení stavebních prací bude nová předzvěst „PŘS“, s novým základem, umístěna z důvodu vytvoření rezervy v zábrzdě vzdálenosti do km 30,118 (dle nového staničení) Vjezdové návěstidlo dle nového staničení je umístěno v km 30,523.
2. Související stavba doplňuje do mezistaničního úseku počítače náprav. Počítače náprav jsou ve funkci kontroly volnosti mezistaničního úseku. Tato stavba je z důvodu rekonstrukce odpojí a demontuje. Počítače náprav, přípojná lana počítačů s KSL stojánky budou demontovány a odloženy na místo určené správcem. Po dokončení rekonstrukce budou počítače náprav vráceny do stejné polohy.
3. Na přejezdu v km 30,487 bude nová přejezdová konstrukce. Stávající zabezpečení přejezdu výstražnými kříži bude demontováno. Přejezd bude vybaven novými výstražnými kříži.
4. Rychlost přes přejezd, z důvodu rozhledových poměrů, bude ponechána stávající tj. 40km/h.
5. Nová kabelizace bude položena od vjezdového návěstidla „S“ po předzvěst „PŘS“.
6. Kabelizace uložena, související stavbou, bude v oblasti rekonstruovaných mostních objektů odkopána a provizorně přeložena mimo oblast prováděných prací. V případě nedostatečné kabelové rezervy bude tato rezerva doplněna (kabely se naspojkují)
7. Kabelizace uložena, související stavbou, bude v oblasti rekonstruovaných mostních objektů odkopána a provizorně přeložena mimo oblast prováděných prací. V případě nedostatečné kabelové rezervy bude tato rezerva doplněna (kabely se naspojkují)
8. Na propustcích provizorně přeložené kabely budou volně položeny na terénu a budou ochráněny proti náhodnému poškození stavební technikou (betonové desky). Na mostech budou kabely vyvěšeny na Larsseny.
9. HDPE trubky budou po dobu prováděných stavebních prací na mostech rozřezány. Po dokončení stavebních prací, na mostních objektech, budou HDPE trubky svařeny, utěsněny a bude provedena zkouška těsnosti celého mezistaničního úseku.
10. Po dokončení stavebních úprav budou kabely uloženy do připravených žlabů (součást tohoto PS) uložených ve štěrkovém loži mostních objektů.
11. Nová kabelizace vedená v oblasti přejezdů bude vedena překopem a bude uložena do chrániček.
12. U všech mostních objektů a přejezdech bude vytvořena kabelová rezerva o minimální délce mostního objektu nebo šířce přejezdu.
13. Kabelová rezerva bude umístěna do kabelové komory a bude označena vyhledávacím markerem fialové barvy.

### **Životní prostředí: (zaznamenala Ing. Puczoková)**

- Hluková studie \* Od 1.8.2016 vstupuje v platnost novela nařízení vlády č. 272/2011 Sb., která upravuje limitní hladiny hluku. Dle této nově platné legislativy je třeba aktualizovat Hlukovou studii.
- Ochrana ZPF\* Od 1.7.2016 vstupuje v platnost zákon č. 184/2016 Sb., kterým je novelizován zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF pro stavbu byl vydán 02/2016, MU Jeseník, pro 2m2, pozemek 2180/4 v k.ú. Dolní Lipová. Platnost souhlasu je totožná s platností ÚR. Pokud nenastane změna (parcela, výměra), není třeba žádat o změnu rozhodnutí dle uvedené novely.
- Dendrologický průzkum \* bude dle potřeby aktualizován. Kácení zeleně nebude řešeno v samostatném SO, bude součástí SO 01-16-01 Železniční spodek, včetně rozpočtu.

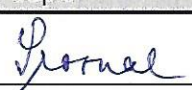


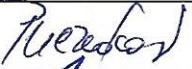




**Záznam sestavila: Ing. Hana Hanáková**

## PREZENČNÍ LISTINA

ze vstupního všeprofesního jednání projektové dokumentace stavby:

### Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice - Mikulovice

konaného dne: 8.8.2016

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	SROVNAL OTAKAR	SŽDC, OŘ Olomouc	724 590 159 srovnal@szdc.cz	
2	PLÁTEK MICHAL	SŽDC, OŘ, ST Olomouc	602 776471 PLATEK@SZDC.CZ	
3	BASLER Miroslav	SŽDC, OŘ Olomouc, SM	602 753 726 BASLER@SZDC.CZ	
4	Pučzolková Hana	SUDOP BRNO, ZP	725 154 225 hpucsolkova@sudop-brno.cz	
5	Škubla Marek	-1L, 22	725 957 205 m.skubla@sudop-brno.cz	
6	Kouřek Radovan	Dopravní projektování	602 575 636 kourek@dopravniproyektovaní.cz	
7	LASÁK DAVID	DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ	607 251 191 lasak@dopravniprojektovaní.cz	
8	HANÁKOVÁ HANA	SUDOP BRNO	972 625 817, 728 471 157 hhanakova@sudop-brno.cz	
9	KASPAR LADISLAV	SŽDC, OŘ <sup>SSST</sup> Olomouc	724 019 763 kastarl@szdc.cz	OMLOVEN
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				