




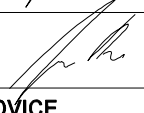
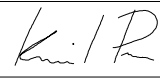
Správa železniční dopravní cesty



STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

|           |       |                         |                 |
|-----------|-------|-------------------------|-----------------|
|           |       |                         | ČÍSLO SOUPRAVY: |
|           |       | AKTUALIZACE 14.5.2013   |                 |
|           |       | PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ |                 |
| REVIZE Č. | DATUM | ZMĚNA                   |                 |

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

|   |   |   |
|---|---|---|
| OBJEDNATEL  |  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |   |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU   | ING. PETR JEMELKA                                    | ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.<br>ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL  |
| ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS  | NAVRHL, VYPRACOVAL<br>ING. PETR JEMELKA              | KONTROLOVAL<br>ING. KAMIL PUR  |
| KRAJ: OLOMOUCKÝ   | POVĚŘENÝ OÚ: HANUŠOVICE   | OBEC: HANUŠOVICE  |
| <p align="center">"Rekonstrukce koleje č.1 a 3<br/>v žst. Hanušovice"</p> |   | ZAK. ČÍSLO MCO 12 - 030 - 231- PS   |
|   |   | ÚČEL PROJEKT STAVBY   |
|   |   | DATUM ŘÍJEN 2012  |
|   |   | FORMÁT  |
| Souhrnná technická zpráva   |   | MĚŘÍTKO<br>ČÁST <b>B.</b> POŘ.Č.  |

## B. Souhrnná technická zpráva

### O b s a h

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>B.1</b> | <b>Souhrnná technická zpráva.....</b>                                | <b>2</b>  |
|            | B.1.1 Průzkumy a podklady.....                                       | 2         |
|            | B.1.2 Ochranná pásma .....   | 2         |
|            | B.1.3 Koncepce stavby.....   | 3         |
|            | B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL .....        | 7         |
|            | B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....                  | 7         |
|            | B.1.6 Výjimky z předpisů a norem .....                               | 7         |
| <b>B.2</b> | <b>Provozní a dopravní technologie.....</b>                          | <b>7</b>  |
|            | B.2.1 Počáteční stav .....   | 7         |
|            | B.2.2 Cílový stav .....  | 11        |
| <b>B.3</b> | <b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>                         | <b>12</b> |
| <b>B.4</b> | <b>Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany.....</b> | <b>14</b> |
| <b>B.5</b> | <b>Graf dynamického průběhu rychlostí .....</b>                      | <b>14</b> |
| <b>B.6</b> | <b>Organizace výstavby .....</b>                                     | <b>14</b> |

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

Na základě objednávky a zadání investora stavby zpracovala skupina řešitelů pod vedením generálního projektanta – společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. projekt stavby „Rekonstrukce koleje č.1 a 3 v žst. Hanušovice“.

### **B.1.1 Průzkumy a podklady**

V květnu 2011 provedl Ing. Jan Smetana geodetické zaměření oblasti žst. Hanušovice v podrobnostech dle pokynů generálního projektanta. Pro zaměření bylo využito bodové pole SŽG v TÚ 1362. Výsledné souřadnice jsou určeny v systému S-JTSK, výškový systém Balt po vyrovnání (Bpv). V květnu – srpnu 2012 proběhlo v rámci zpracování projektu stavby na základě vývoje projektového řešení doměření. Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a katastrální mapu. Geodetická část je zdokumentována v části I.

Na základě objednávky generálního projektanta provedla firma GeoTec GS, a.s. geotechnický průzkum lokality pro účely zpracování přípravné dokumentace. Průzkumné práce spočívaly v provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců, vrtů ruční soupravou ze dna sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetračních zkoušek a laboratorních zkoušek zemin. V rámci projektu stavby byl proveden doplňkový geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží. Na základě připomínky k předchozímu projektovému stupni byla navržena investičně méně náročná rekonstrukce železničního spodku.

Cílem doplňkového geotechnického průzkumu bylo ověření vedení původních odvodňovacích zařízení. Tento průzkum byl zahájen metodou mikrogravimetrie, která však přinesla jen částečné výsledky. V nehomogenním prostředí železničního podloží je popis nalezených tíhových anomálií nejednoznačný. Proto byl průzkum doplněn o kopané sondy v oblasti rekonstrukce železničního spodku, které měly odhalit kolize případných stávajících historických konstrukcí a nové konstrukce železničního spodku a odvodnění.

Rozsah a metodika průzkumu vyčerpali možnosti průzkumných prací prováděných v rámci projektových prací. Žádné kolize nalezeny nebyly, což však zcela nevylučuje možnost, že se při realizaci stavby se tyto kolize objeví. Případné vícepráce jsou v tomto případě nepředvídatelné.

Geotechnické posouzení a návrh pražcového podloží je podrobně řešeno v části E.1.1, SO 1/SO 2, příloha 9

### **B.1.2 Ochranná pásma**

Vymezení ochranných pásem následně reguluje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Stavba leží mimo zvláště chráněná území, mimo území dotčené báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy.

Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

- 7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV
- 12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
- u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu
- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce 1 m
- u technolog. objektů 4 m

u kanalizačních určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

### **B.1.3 Koncepce stavby**

Účelem a podstatou celé stavby je komplexní rekonstrukce liché skupiny kolejí (kol.č.1 a 3 v jižní části železniční stanice včetně výstavby nového komfortního vnějšího nástupiště s výškou 550 mm nad TK a délkou hrany 190m u kol.č.3. Vyvolanou investicí, přinášející však i pozitivní efekt, je úprava a sanace úrovnových nástupišť u koleje.č.1 a 2. Jihovýchodní část stanice je tedy zrekonstruována v souladu s výhledovým stavem specifikovaným v technicko-ekonomické studii, investice se tedy dá chápat jako první etapa konečného stavu. Rozsah kolejiště se nemění, s výjimkou zrušení výhybky č.32 a kusé koleje č. 5b.

Pro lichou skupinu kolejí bude provedeno nové osvětlení. Lokálně jsou navrženy přeložky silnoproudých, zabezpečovacích sdělovacích kabelů.

### D.1 Technologická část – zabezpečovací zařízení

#### *PS 1 Žst.Hanušovice, přeložka zabezpečovacího zařízení*

V rámci PS 1 bude provedena ochrana stávajících příčných přechodů kabelů zabezpečovacího zařízení v km 69,839 (před St.2) a 70,112 (před DK). Přechody budou před zahájením stavební činnosti na žel. spodku ručně odkopány, kabely budou uloženy v dělených chráničkách a následně obetonovány. Tyto práce proběhnou bez spojování kabelů a tedy bez nutnosti opatřovat výměnovými zámky celou stanicí. Dále budou provedeny přeložky kabelů indikací PZS v km 68,238; 0,734; 0,809; 70,623 a 71,018. Po dobu prací na těchto přeložkách bude přes přejezdy zavedena jízda vlaků dle rozkazu Op část A, některé z přejezdů budou uzavřeny.

Po úpravě konfigurace kolejiště budou odstraněny venkovní prvky SZZ (EMP V 32, Vk5 vč. přestavníku, Se3). Po nahrazení výhybky č.32 kolejovým polem bude výhybkový obvod upraven na jednoduchý. Zrušením prvků nedojde k přečíslování ostatního zařízení.

Náplní PS 1 jsou také nezbytně nutné úpravy el. obvodů a mechanické části hradlových přístrojů - tyto úpravy budou probíhat za uzamknutí výhybek šumperského zhlaví výměnovými zámkami (St.2 vyloučeno z činnosti). V závěru prací na staničním zabezpečovacím zařízení bude jeho funkčnost přezkoušena dle předpisu SŽDC (ČD) T100.

## D.2 Technologická část – sdělovací zařízení

### *PS 1 Žst.Hanušovice, ochrany a přeložky drážních sdělovacích kabelů*

V průběhu prací na žel. spodku/svršku dojde k narušení stávající trubkové trasy trubky HDPE průměru 40mm, která je v současnosti prázdná ( rezervní ). Tato stávající trubka určená pro zafouknutí optického kabelu je v současné době ukončena koncovkou přímo před výpravní budovou.

Stávající trasa rezervní trubky HDPE 40mm pro DOK , která je vedena podél koleje č.3, bude přeložena – odsunuta od koleje č.3 . Stávající trubka HDPE 40 se v km 69,896 řízne a do nové kinety bude položena nová trubka HDPE 40, která se na původní naspojuje pomocí nové trubkové spojky SPP40. V km 70,115 bude nová trubka HDPE 40 ukončena novou koncovkou – v místě nové plastové kabelové komory.

Stávajících sdělovacích kabelů místní kabelizace MK ( rozhlas pro posun) jsou nefunkční a ani v budoucnu se s rozhlasem pro posun neuvažuje. Z toho důvodu se nebude provádět přeložka a ani ochrana těchto kabelů.

Z výpravní budovy žst. Hanušovice ve směru na Jindřichov je vedena trasa stávajícího traťového kabelu TK typu TCEPKPFLEY o profilu 15XN 0,8mm. V km 70,115 ( před dopravní kanceláří) bude v rámci PS 2 instalována nová plastová kabelová komora V místě této kabelové komory bude stávající metalický traťový kabel říznut a položen nový kabel v nezbytně nutném rozsahu stejného profilu a typu a nový traťový kabel bude naspojován na obou koncích na stávající traťový kabel. Budou použity spojky pro plastové kabely XAGA 500. Nový traťový kabel bude při přechodu pod kolejí uložen do chráničky PE 160mm.

Přechody pod kolejí budou vedeny tak, aby byla dodržena hloubka uložení chráničky PE 160mm dle předpisu ČD S4, tj. min.1,5m od pláňe tělesa železničního spodku, tj cca 2,3m od nivelety kolejí.

V žst. Hanušovice je vedena kabelová trasa stávajícího dálkového kabelu DK Hanušovice – Bludov. Jedná se o stávající dálkový kabel typu DCKQYPV 19DM 0,9mm a DCKQYPV 4XV 1,3mm. V km 69,896 je z tohoto dálkového kabelu proveden výpich, který je veden kolmo přes kolejiště do stavědla č.2.

Stávající výpich z DK do objektu stavědla č.2 bude ochráněn uložením kabelu do dělené chráničky PE 160/110mm ( bez přerušení ) vzhledem k tomu, že stávající výpich je veden v relativně malé hloubce pod niveletou kolejí.

Všechny kabely a trubky HDPE 40 budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení skutečné hloubky uložení a v nutném případě budou kabely přeloženy. Přeložka dotčených sdělovacích kabelů a trubek bude provedena v nezbytně nutném rozsahu.. Nové kabely v rámci přeložky budou naspojovány na stávající pomocí spojek pro plastové kabely typu XAGA 500.

### E.1.1 Stavební část - železniční svršek a spodek

SO 1 Žst. Hanušovice, železniční spodek

SO 2 Žst. Hanušovice, železniční svršek

Rozsah rekonstrukce železničního svršku v kol.č.1 v dl. 336m od km 69,824 do km 70,160 a v kol.č.3 v dl. 293m od km 69,867 do km 70,160. V tomto rozsahu bude provedena výměna stávajícího kolejového roštu za regenerovaný tv. R65 – regenerované kolejnice R65, tuhé podkladnicové upevnění na užitých bet.pražcích SB8, v blízkosti výhybek na pražcích dřevěných. Dále se předpokládá nové kolejové lože o tl. 350mm pod úložnou plochou pražce.

Dále je uvažována směrová a výšková úprava části šumperského zhlaví pro správné napojení do stávajícího stavu. Na straně jesenické bude směrová a výšková úprava provedena od km 70,160 až k výhybkovým konstrukcím za účelem nápravy osových vzdáleností.

Podrobný popis rozsahu jednotlivých stavebních opatření, materiálu železničního svršku, směrových a výškových parametrů a dalších podrobností řešení jsou blíže popsány v následujících kapitolách.

Podstatou stavebního objektu železničního spodku je rekonstrukce železničního spodku v kol.č.1 a 3 v jižní části stanice těsně za úroveň centrálního přechodu. Kilometricky je rekonstrukce žel. spodku vymezena od km 69,875 – 70,109. Nedílnou součástí návrhu je odvodnění trativodem včetně příčného přechodu provedeného protlakem pod sudou skupinu a zaústěného do stávající kamenné stoky. Účelem je zajištění předepsané únosnosti pražcového podloží a traťové třídy dovoleného zatížení C4 (20t na nápravu). Cílem je provedení trvanlivého řešení, které dlouhodobě sníží náklady na údržbu.

### E.1.2 Stavební část - nástupiště

SO 3.1 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č.1 a 2

Vzhledem ke zřizování železničního spodku v kolejích č. 1 a 3 bude nutné snést nástupiště mezi těmito kolejemi a také část nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 4. od jeho začátku po úrovnový přechod. V rámci tohoto objektu bude rovněž snesen úrovnový přechod pro cestující a služební přechody.

Na základě návrhu dopravní technologie ve stanici a kolejového řešení budou nástupiště dotčena budováním žel. spodku situována následovně:

Nástupiště mezi kolejí č. 3 a 1

zač. nástupiště km 70,108 55 – konec nástupiště 70,298 55

nástupní hrana u koleje č. 1 – stavební i užitná délka nástupní hrany je 190m.

Nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2

zač. nástupiště km 69,988 59 – po úrovnový přechod v km 70,105 078

nástupní hrana u koleje č. 2 – stavební i užitná délka nástupní hrany po přechod je 117m. Celková délka nástupiště u kol. č.2 (km 69,988 59 – km 70,217 82) je 230m. rozdělená úrovnovým přechodem.

Všechny hrany nástupišť jsou navrženy ve vzdálenosti 1,65m od osy přilehlé koleje a výšky 0,20m nad temenem přilehlé kolejnice. Ke zřízení konstrukce nástupiště bude použit vyzískaný materiál ze stávajících nástupišť.

### SO 3.2 Žst. Hanušovice, nástupiště u kol. č.3

Stávající nástupiště u koleje č.3 bude sneseno a plocha rozebrána za úroňový přechod. V tomto prostoru bude zřízeno nástupiště ke koleji č.3 s délkou 190m.

Krajní nástupiště s nástupní hranou u kol. č.3

zač. nástupiště km 69,904 11 – konec nástupiště 70,094 11

nástupní hrana u koleje č. 3 – stavební i užitná délka nástupní hrany je 190m.

Hrana nástupiště je navržena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje a výšky 0,55m nad temenem přilehlé kolejnice. Šířka nástupiště je navržena 3,0m, mimo část 45m na začátku nástupiště, kde je šířka zúžena na 2,5m z důvodu, aby bylo možno nástupiště umístit na stávající těleso.

Konstrukce nástupištní hrany bude typu L bez konzolových desek - dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC (ČD) Ž 8.42–N, z nástupištních bloků L 130. Horní plocha nástupiště bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm. Přístup k nástupišti bude zajištěn jak přístupovou rampou v jeho konci, tak po celé délce výpravní budovy a to pomocí dvou schodů překonávajících výškový rozdíl stávající plochy a plochy nástupiště.

V rámci tohoto stavebního objektu budou na nástupišti u koleje č.3 osazovány nové prvky orientačního systému jako tabule s názvem stanice, směry jízdy vlaků, čísla koleje a piktogramy

### E.3.6 Stavební část – rozvody nn, osvětlení

#### SO 4 Žst. Hanušovice, úprava osvětlení

Nová nástupiště podél koleje č.3 a přechod ke stávajícím nástupištním budou osvětleny pomocí 9 sklopných stožárů výšky 12 metrů a 3 sklopných stožárů výšky 6 metrů.

Stožárky budou osazeny svítidly ve dvojité izolaci s instalovaným světelným zdrojem:

- pro 12m stožár: 250W – 9 kusů

- pro 6m stožár: 100W – 4 kusy

Osvětlení bude rozděleno do 3 větví. Napájení osvětlení bude provedeno kabely CYKY 40x10. Napájení bude provedeno ze stávajícího dozbrojeného rozvaděče R1 (přes KS1A). Stávající osvětlení je ručně ovládáno obsluhou v DK z rozvaděče R1.

Součástí objektu je i přisvětlení prostoru provizorních nástupišť pomocí světlometů – 250W (5kusů).

#### SO 5 Žst. Hanušovice, přeložky kabelových vedení

V rámci rekonstrukce žst. Hanušovice bude nutno ochránit a přeložit stávající NN kabely, které se nachází v kolizi se stavebními pracemi.

V prostoru příčného přechodu kabelů NN přes koleje před dopravní kanceláří bude nutno ochránit stávající kabely před možným poškozením při pracích na železničním svršku a spodku. Dále bude nutno ochránit NN kabely vedoucí z hlavní rozvodny do VB.

Samotné přeložky kabelů NN proběhnou v místě nového nástupiště před VB kde bude nutno přeložit stávající kabely NN vedoucí z VB do St.II. Tyto kabely bude nutno přeložit až po příčný přechod kabelů pod kolejemi v 69,885km.

#### **B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

Pozemky nepodléhají ochraně zemědělského půdního fondu. Na mimodrážních pozemcích budou pouze dočasné zábory. Pozemky nespádají do ochrany PUPFL.

#### **B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Realizace stavby si nevyžádá výkup pozemků a staveb nebo jejich částí. Oblast stavby se nachází na drážních pozemcích ve vlastnictví společnosti ČD, a.s. Majetkoprávní problematika je řešena v části dokumentace I.

Dotčené nemovitosti a jejich vlastníci – par.č.st.329 a stavba č.p.197 na par.č.st.329, par.č.1577/2 a par.č.1577/4.

Vlastnické právo: LV 1424, České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15

#### **B.1.6 Výjimky z předpisů a norem**

Výjimky z předpisů a norem se neuplatňují.

### **B.2 Provozní a dopravní technologie**

Obsahem stavby je rekonstrukce části kolejí č.1 a 3 od bludovského zhlaví bez zásahu do vý-hybek po centrální přechod pro cestující před výpravní budovou včetně sanace železničního spodku a zřízení nového nástupiště v délce 190 metrů ke koleji č.3 s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK v prostoru koleje č.5b, která se ruší včetně stávající výhybky č.32, která bude nahrazena kolejovým polem. Dále bude provedena ochrana a přeložka sdělovacích kabelů, trasy zabezpečovacího zařízení, která je ve stávajícím stavu vedena mezi kolejemi č.1 a 3 a je v kolizi s navrženou sanací železničního spodku a trativodem a úprava osvětlení a rozvodů. Ruší se stavbou narušené nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na bohdíkovské straně centrálního přechodu a z těchto výzisků se prodlužuje nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na jesenické straně centrálního přechodu o 100 metrů na celkovou délku 190 metrů.

#### **B.2.1 Počáteční stav**

Jednokolejná trať Krnov – Hanušovice – Olomouc, kde leží v km 70,102 i železniční stanice Hanušovice, není elektrizována. Největší traťová rychlost je v intervalu od 40 do 90 km/hod. V nejbližším okolí stanice Hanušovice je to směr Jindřichov na Moravě 50 km/hod, směr Bohdíkov 75 km/hod, zábrzdňá vzdálenost je na úseku Mikulovice – Hanušovice 400 metrů, dále do Olomouce je to 700 metrů. Normativ délky nákladního vlaku je 360 metrů, traťová třída C4, maximální spád je až 28 ‰. Provozování a organizování drážní dopravy je podle předpisu ČD D2. Traťové zabezpečovací zařízení je v části trati 1.kategorie – telefonický



způsob dorozumívání, v části trati 2.kategorie –RPB a v části trati 3.kategorie automatické hradlo AH. Stanice jsou vybaveny různě, od elektromechanického zabezpečovacího zařízení přes releové zabezpečovací zařízení typu TEST až po reléové zabezpečovací zařízení s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků pro jednu činnou lokomotivu řady 751 je od S 300 tun ve stoupání po S 1500 tun na spádu. V sousední stanici Jindřichov na Moravě je zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu TEST 14, ŽST Bohdík je vybavena zabezpečovacím zařízením 3.kategorie - releovým zabezpečovacím zařízením cestového typu s výměnami postupně přestavovanými. Železniční stanice Červený Potok na odbočné trati směr Li-chkov používá staniční zabezpečovacím zařízením TEST 12 se skupinovými návěstidly. Jde o zařízení 2. kategorie.

#### 2.1. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2012 (srpen)

Traťový úsek Jindřichov na Moravě - Hanušovice

Směr Jindřichov na Moravě - Hanušovice

| R | Sp | Os | Sv | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|----|----|----|--------|
| 4 | 3  | 7  | 0  | 0  | 3  | 0  | 17     |

Směr Hanušovice – Jindřichov na Moravě

| R | Sp | Os | Sv | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|----|----|----|--------|
| 4 | 2  | 7  | 0  | 0  | 3  | 0  | 16     |

Traťový úsek Hanušovice - Bohdík

Směr Hanušovice – Bohdík

| R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|
| 4 | 3  | 15 | 0  | 0   | 0  | 2  | 0  | 24     |

Směr Bohdík - Hanušovice

| R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|
| 4 | 2  | 17 | 0  | 0   | 0  | 2  | 0  | 25     |

Traťový úsek Staré Město pod Sněžníkem -Hanusovice

Směr Staré Město pod Sněžníkem -Hanusovice

| R | Sp | Os | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|----|----|--------|
| 0 | 0  | 15 | 0  | 1  | 0  | 16     |

Směr Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem

| R | Sp | Os | Pn | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|----|----|----|--------|
| 0 | 0  | 15 | 0  | 1  | 0  | 16     |

Traťový úsek Červený Potok - Hanušovice

Směr Červený Potok - Hanušovice

| R | Sp | Os | Nex | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|-----|----|----|--------|
| 0 | 0  | 0  | 0   | 0  | 0  | 0      |

Směr Hanušovice - Červený Potok

| R | Sp | Os | Nex | Mn | Lv | celkem |
|---|----|----|-----|----|----|--------|
| 0 | 0  | 0  | 0   | 0  | 0  | 0      |

Železniční stanice Hanušovice leží v km 70,102 jednokolejné trati Krnov (Hanušovice) - Olomouc hl.n. Je stanicí odbočnou pro trať Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice – Ústí nad Orlicí, diriguje pro trať D3 Hanušovice - Staré Město p/Sn. Administrativně je ŽST Hanušovice přidělena Provoznímu obvodu Olomouc. Stanice je obsazena výpravčím, sídlem přednosty je železniční stanice Olomouc hl.n.

#### Vlečky

Vlečka Pivovar HOLBA a. s. odbočuje z koleje číslo 14 výhybkou číslo 22.

Vlečka SLEZAN Frýdek-Místek a.s., závod 05 Hanušovice odbočuje výhybkou číslo M1 z koleje č.103.

#### Nástupiště

Ve stanici jsou vybudována 4 nástupiště :

- u koleje č. 3 vnější nástupiště typu SUDOP v délce 275 metrů
- u koleje č. 1 úrovněvé nástupiště typu SUDOP v délce 250 metrů
- u koleje č. 2 úrovněvé nástupiště typu SUDOP v délce 235 metrů
- u koleje č. 4 úrovněvé nástupiště typu SUDOP v délce 233 metrů

#### Ohřev výhybek

Je zaveden u výhybek č.1,2,3,5, 9a, 9b,13a, 13b, 16

#### Osvětlení stanice

**Osvětlení železničního prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové pomocí osvětlovacích stožárů. Osvětlení zastávek je automatické.**

#### Koleje, jejich určení a užitečná délka

| kolej číslo        | užitečná délka v m | omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.) | účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, apod.) |
|--------------------|--------------------|--|--|
| 1                  | 2                  | 3  | 4  |
| dopravní koleje    |                    |  |  |
| 1                  | 482                | S 1 - L 1  | hlavní kolej vjezdová, odjezdová, průjezdná  |
| 1a                 | 81                 | výh.č. 6 - náv. Se 1   | kolej průjezdná mezi kolejí č. 1 a 101   |
| 2                  | 442                | S 2 - L 2  | vjezdová, odjezdová, průjezdná   |
| 2a                 | 155                | výh.č. 13b -náv.Se 2   | kolej průjezdná mezi kolejí č. 2 a č. 101  |
| 3                  | 401                | S 3- Se 3  | vjezdová, odjezdová, průjezdná   |
| 4                  | 385                | S 4 – nám.výh. 35  | vjezdová, odjezdová, průjezdná   |
| 6                  | 352                | S 6 - 34   | vjezdová, odjezdová, průjezdná   |
| 8                  | 340                | S 8 - 31   | vjezdová, odjezdová, průjezdná jen nákl. vlaky   |
| 10                 | 296                | S 10 – 31  | vjezdová, odjezdová, průjezdná jen nákl. vlaky   |
| 101                | 747                | vyh.č.2-vyh.č.3  | průjezdná,zákaz odstavování vozidel  |
| 103                | 132                | vyh.č.M1-vyh.č.5   | průjezdná,zákaz odstavování vozidel  |
| manipulační koleje |                    |  |  |

|     |     |                        |  |
|-----|-----|------------------------|--|
| 1c  | 34  | DVk1 - zaráž.          | pro účely SŽDC                               |
| 1f  | 60  | Vk 1 – zaráž.          | pro účely SDC                                |
| 3a  | 175 | Vk2 - zaráž.           | pro účely SŽDC                               |
| 3c  | 174 | TVk 1 – zarážedlo      | pro účely SDC                                |
| 5   | 179 | vých.č. 15 - zarážedlo | nakl.a vykl., odstavení vozidel osob. přepr. |
| 5b  | 95  | Vk5-zarážedlo          | Odstavení HV, vozidel a prac.strojů          |
| 12  | 124 | Vk3 - zaráž.           | odstav. zátěže, oprava správ.vozů            |
| 14  | 130 | Vk4 - zaráž.           | odstav. zátěže, nárad'. vozů, vozů k vážení  |
| 3b  | 49  | náv.Se 4 – zaráž.      | odstavná                                     |
| 5a  | 33  | vých.č. 15 - zaráž.    | pro účely SŽDC                               |
| 8a  | 41  | vých.č. 16 - zaráž.    | odstavná                                     |
| 105 | 43  | vých.č. 1 - zaráž.     | odstavná                                     |

### Zabezpečovací zařízení

#### a) ve stanici

Stanice je vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie. Jsou zde dvě závislá stavědla St 1 a St 2 pro ústřední přestavování výhybek. Světelná na sobě závislá hlavní návěstidla s rychlostní návěstní soustavou, odjezdové návěstidlo L 4-10 na bohdíkovském zhlaví je skupinové, s indikátorem pro koleje č. 4, 6, 8 a 10. Přejezdy ve stanici v km 0,734 a 0, 809 jsou typu Sch/B (Scheidt & Bachmann), PZS v km 0,809 s polovičními závoryami.

#### b) v přilehlých mezistaničních úsecích

Hanušovice - Jindřichov na Moravě je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel.

Hanušovice - Bohdíkov je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie, obousměrný releový poloautomatický blok.

Hanušovice - Staré Město p/ Sněž.(dle předpisu D 3) se provádí řízení drážní dopravy dirigováním.

Hanušovice - Červený Potok je traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie, jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním

### **Vlakotvorba, staniční a traťová technologie v GVD 2012**

#### **a) vlakotvorba**

##### **Výchozí nákladní vlaky**

1 Mn vlak relace Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem

1 Mn vlak relace Hanušovice – Jindřichov na Moravě

##### **Končící nákladní vlaky**

1 Mn vlak relace Staré Město pod Sněžníkem - Hanušovice

1 Mn vlak relace Javorník ve Slezsku - Hanušovice

##### **Tranzitní nákladní vlaky**

1 Mn vlak relace Zábřeh na Moravě – Zlaté Hory

1 Mn vlak relace Lipová Lázně - Zábřeh na Moravě

1 Mn vlak relace Mikulovice - Zábřeh na Moravě

1 Mn vlak relace Zábřeh na Moravě – Mikulovice

## b) staniční technologie

Vlakotvorba naznačuje, že práce s nákladním vozem je poměrně jednoduchá. Nákladní vozy jsou do stanice naváženy a odváženy čtyřmi tranzitními Mn vlaky. Dále jsou zde dva manipulační vlaky končící a dva výchozí. Ložné manipulace jsou ve stanici minimální takže veškeré posun je prováděn Mn vlaky.

Z rozsahu pravidelné vlakové dopravy uvedené v bodě 2.1 vyplývá, že stanice je majoritně zatížena osobní dopravou, která představuje více jak 90% veškerého počtu vlaků ve stanici Hanušovice. Jedná se o:

4 páry R vlaků relace Jeseník – Brno, délka soupravy 3 až 4 vozy

2 Sp vlaků relace Jeseník – Zábřeh na Moravě

1 Sp vlak relace Jeseník – Zlín střed

1 Sp vlak Olomouc hl.n. – Jeseník

1 Sp vlak Zábřeh na Moravě – Jeseník

Sp vlaky mají v soupravě 3 vozy včetně motorových vozů

Řazení osobních vlaků představují samostatné motorové vozy řady 810,814, nebo motorový vůz této řady + 1 přívěsný vůz, případně 2 přívěsné vozy, maximálně pak 2 motorové a 2 přívěsné vozy.

R a Sp vlaky se ve stanici Hanušovice pravidelně křížují ve dvouhodinovém intervalu, celkem 6x za den. Ještě před těmito R,Sp vlaky do této skupiny najíždí končící osobní vlak od Bludova jehož souprava obrací zpět na výchozí osobní vlak směr Bludov s odjezdem po rozjezdu křížujících R a Sp vlaků. Obdobně do této skupiny najíždí ještě končící osobní vlak od Starého Města pod Sněžníkem jehož souprava obrací zpět na výchozí osobní vlak do Starého Města pod Sněžníkem s odjezdem po rozjezdu křížujících R a Sp vlaků. Popsaná situace představuje ve stanici dopravní špičku, při které je potřeba současně odbavit 4 vlaky osobní dopravy. Přitom je nutno počítat s odbavením jednoho nákladního vlaku.

## Zařízení v přepravním provozu

Ve stanici je jedna boční rampa u manipulační koleje č. 5 sloužící k nakládce a vykládce vozových zásilek.

## Pracovníci pro obsluhu zařízení dopravní cesty

|            |            |
|------------|------------|
| výpravčí   | 1 ve směně |
| signalista | 2 ve směně |
| operátor   | 1 ve směně |

### B.2.2 Cílový stav

Jak již bylo uvedeno je obsahem stavby rekonstrukce jen části kolejí č.1 a 3 od bludovského zhlaví (bez zásahu do výhybek) po centrální přechod pro cestující před výpravní budovou včetně sanace železničního spodku a zřízení nového nástupiště délky 190 a šířky 3 metry s nástupištní hranou 550 mm nad TK ke koleji č.3 v prostoru koleje č.5b, která se ruší včetně stávající výhybky č.32 s náhradou kolejovým polem. Dále bude provedena ochrana a přeložka sdělovacích kabelů, trasy zabezpečovacího zařízení, která je ve stávajícím stavu vedena mezi kolejemi č.1 a 3 a je v kolizi s navrženou sanací železničního spodku a trati-vodem a úprava osvětlení a rozvodů. Z uvedeného je zřejmé, že rozsah kolejiště se rekonstrukcí jen částí kolejí č.1 a 3 nemění až na rušenou kolej č.5b ve prospěch nového nástupiště, takže ani dopravní

technologie se v navrhovaném stavu nemění. Ruší se stavbou na-rušené nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na bohdíkovské straně centrálního přechodu a z těchto výzisků se prodlužuje nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3 na jesenické straně centrálního přechodu o 100 metrů na celkovou délku 190 metrů po předchozím přeložení osvětlo-vacích stožárů č.21 a 19. Umožní se tak odbavit R vlak až o 6 vozech, zejména v neděli a při posilových vozech (školní výlety, lyžařská sezona)

V GVD 2012 se ve stanici opakuje každé dvě hodiny rychlíková skupina vlaků, před kterou nejdříve najíždějí do stanice osobní vlaky. Osobní vlak od Bohdíkova pojedje na kolej č.4. Osobní vlak od Starého Města p.S. pojedje na kolej č.2 a zastaví před centrálním přechodem. Osobní vlaky od Červeného Potoka nejsou na rok 2012 objednány, jinak by jely rovněž na kolej č.2 obsazenou již osobním vlakem od Starého Města p.S. R vlak od Bohdíkova pojedje na kolej č.3 a zastaví před centrálním přechodem. R vlak od Jeseníku pojedje na kolej č.1 a zastaví před centrálním přechodem. Nákladní vlaky budou odbaveny na kolejích č.6,8,10, v době mimo skupinu osobní dopravy i na ostatních kolejích.

Dopravní technologie v průběhu výstavby je součástí stavebních postupů, kde jsou i schémata kolejí státnice.

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

#### ***Ochrana vod***

Zájmová lokalita leží mimo území chráněných oblastí přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV). CHOPAV Žamberk - Králíky je vymezeno cca 600 m severně od místa plánovaného stavebního záměru.

Lokalita nezasahuje do záplavového území ani do ochranného pásma vodního zdroje.

#### ***Významné krajinné prvky, chráněná území, ÚSES a NATURA 2000***

V území stavby ani jejím širším okolí se nenalézají žádná zvláště chráněná území, přírodní parky ani významné krajinné prvky.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že lokalita zasahuje do nadregionálního biocentra Raškov, jiný prvek ÚSES zasažen nebude. Vzhledem k charakteru stavebního záměru nepředpokládáme negativní ovlivnění nadregionálního biocentra.

Lokalita zasahuje do vymezeného prvku sítě NATURA 2000 – ptačí oblasti Králický Sněžník. Cca 200 m jihozápadně od místa stavebního záměru je vymezena evropsky významná lokalita Hadce a bučiny u Raškova. Lze konstatovat, že vzhledem k charakteru stavebního záměru nedojde k negativnímu ovlivnění sítě NATURA 2000.

#### ***Flóra a fauna***

V souvislosti se stavbou nebude provedeno kácení dřevin. Vzácné a/nebo chráněné druhy rostlin nebo jejich společenstva se v lokalitě nevyskytují a nebudou tedy stavbou dotčeny. Realizací záměru rovněž nedojde k zásahům do stanovišť zvláště chráněných druhů živočichů. Stavba neovlivní migrační propustnost území.

#### ***Památkově chráněné objekty, archeologická naleziště***

V rámci navrženého rozsahu stavby nebudou dotčeny žádné kulturní památky a nepředpokládá se ovlivnění nemovitých kulturních památek stavbou.

### **Chráněná ložisková území, dobývací prostory**

Stavební záměr nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území, ložiska nerostných surovin či stanoveného dobývacího prostoru. Nejbližším dobývacím prostorem je dobývací prostor Hanušovice, který se nachází cca 1600 m severně od lokality stavebního záměru. Ve stejné pozici je dále vymezeno chráněné ložiskové území Hanušovice – Žleb a stejnojmenné výhradní ložisko.

Negativní vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je možno vyloučit.

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

Z důvodu realizace stavby není nutné vyjímát trvale pozemky náležející do zemědělského půdního fondu (ZPF).

Stavbou nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa ani jejich ochranné pásmo.

### **ODPADY**

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením **zákona č. 185/2001 Sb.**, o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace stavebního záměru, budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů stanoveného vyhláškou 381/2001 Sb. do skupiny č. 17 – **Stavební a demoliční odpady**. Výkopovou zeminu lze opakovaně využít v rámci této stavby - materiál tak nebude zahrnut do režimu zákona o odpadech a nemusí s ním být nakládáno jako s odpadem.

Následující tabulka uvádí množství jednotlivých druhů odpadů, které budou s největší pravděpodobností vznikat v rámci stavby.

Tab. 1.

Jednotlivé druhy odpadů a jejich množství vznikajících v rámci realizace stavebního záměru (o – ostatní odpad, n – nebezpečný odpad)

| kat.č.odpadu | kat. | název druhu odpadu                         | jedin. | PS 01 | PS 02 | SO 01 | SO 02 | SO 03 | SO 04 | SO 05 | celkem |
|--------------|------|--|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
|              |      |  |        |       |       |       |       |       |       |       |        |
| 17 05 04     | o    | výkopová zemina - odkop                    | t      |       |       | 6249  |       |       | 6     | 10    | 6265   |
| 17 01 01     | o    | beton z demolic objektů, základů TV        | t      | 3     |       | 50    |       | 64    | 3     |       | 120    |
| 17 02 01     | o    | dřevo po stavebním použití, z demolic      | t      |       |       |       |       | 0.2   |       |       | 0.20   |
| 17 02 04     | n    | železniční pražce dřevěné                  | t      |       |       |       | 56.6  |       |       |       | 56.63  |
| 17 01 01     | o    | železniční pražce betonové                 | t      |       |       |       | 37.8  |       |       |       | 37.80  |
| 17 05 07     | n    | lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek) | t      |       |       |       | 158   |       |       |       | 157.50 |
| 17 02 04     | n    | kůly a sloupy dřevěné                      | t      |       |       | 28.4  |       | 122   |       |       | 150.40 |
| 17 04 09     | n    | kovové části výhybek znečištěné mazadly    | t      |       |       |       | 68.8  |       | 3.2   |       | 71.95  |
| 17 04 11     | o    | zbytky kabelů, vodičů                      | t      | 2     |       |       |       |       |       |       | 2      |
| 17 03 03     | n    | asfaltové stavební nátěry                  | t      |       |       |       |       |       | 0.02  |       | 0.02   |
| 07 02 99     | n    | pryžové podložky                           | kg     |       |       |       | 161   |       |       |       | 161    |
| 07 02 99     | o    | PE - podložky                              | kg     |       |       |       | 819   |       |       |       | 819    |
| 20 03 01     | o    | komunální odpad                            | t      |       |       |       |       |       | 0.5   |       | 0.5    |
| 20 01 21     | n    | zářivky                                    | ks     |       |       |       |       |       | 6     |       | 6      |

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany**

### ***Příjezdové komunikace pro požární techniku***

V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do prostoru stanice.

### ***Zabezpečení požární vody***

Nároky na zabezpečení vodou stávajících objektů se nemění.

### ***Spojení a signalizace pro požární účely***

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

### ***Odstupové vzdálenosti***

Nejsou budovány žádné objekty s požárním zatížením- nevzniká žádný požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti stávajících objektů se nemění.

Nedochází k přesahu požárně nebezpečného prostoru přes hranice pozemku investora.

### ***Zásahové cesty***

S ohledem na charakter stavby se vnitřní ani vnější zásahové cesty nepožadují. Stanice není pod trakčním vedením.

### ***Požární bezpečnost objektů***

K navrhovaným stavebním objektům a provozním souborům (viz. odst. 3) není nutno zpracovávat samostatné požárně bezpečnostní řešení

V případě, že úpravy kabelů budou zasahovat do stávajících pozemních objektů, budou kabely na vstupech do budov opatřeny požárními ucpávkami. V tomto stupni dokumentace nejsou ovšem takové úpravy kabelizací navrženy.

### ***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.

## **B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí**

Není zpracován. Rekonstrukcí nedojde ke změně rychlosti

## **B.6 Organizace výstavby**

V samostatné příloze F.