






03	26.9.2014	Zpracování připomínek k redukované verzi
02	8. 8. 2014	Redukce rozsahu stavby
01	16.6.2014	Zpracování připomínek
Revize č.:	Datum:	Popis:

<b>Objednatel PD:</b>  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		<b>Souprava č.:</b>  		
<b>Generální projektant:</b>  Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno Pracoviště 413 Hradec Králové Kydlinovská 1300, 500 02 Hradec Králové tel.: 495 425 091				
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>  Ing. Štěpán Nekola	<b>Odpovědný projektant:</b>  Ing. Štěpán Nekola	<b>Vypracoval:</b>  Ing. Štěpán Nekola	<b>Kontroloval:</b>  Ing. Štěpán Nekola	<b>Zak. číslo:</b> 14 023 10 413 <b>Datum:</b> 09/2014
<b>STAVBA:</b> DOZ MIKULOVICE - JESENÍK				<b>Stupeň dok.:</b> PD (DUR)
<b>ČÁST:</b> Souhrnná technická zpráva				<b>Číslo části:</b> B.1

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

### **Obsah:**

#### **B.1.1 Popis stavby a její koncepce**

Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Zhodnocení staveniště

Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území

Zásady technického řešení stavby

Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Údaje o současném stavu

Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

#### **B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby**

B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

B.1.2.5 Územně technické podmínky

B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací

B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem

B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby

### **B.1.1 Popis stavby a její koncepce**

#### **Zdůvodnění výběru stavebního pozemku**

Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati, polohou železničních stanic, železničních přejezdů a skutečným profilem drážního tělesa (profilem náspů, zářezů apod.).

#### **Zhodnocení staveniště**

Staveniště se bude nacházet v zastavěné i nezastavěné části obce v ochranném pásmu dráhy.

#### **Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území**

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

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

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

Typový volně stojící jednopodlažní nepodsklepený objekt půdorysného rozměru 11,5 x 4,18m zastřešený sedlovou střechou se sklonem 30 stupňů. Sklon střechy navazuje na okolní historickou zástavbu, použité materiály jsou uvažovány typové (hliníkové výplně otvorů), barevné řešení fasády – cca dle stávající sousední provozní budova SŽDC.

##### **Technologické domky:**

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

#### **Zásady technického řešení stavby**

Technické řešení stavby podle profesí je následující:

### **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

Tato část obsahuje následující provozní soubory:

PS 04-11-01      ŽST Jeseník, SZZ

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

Technické řešení této části je navrženo v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a s SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.

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

V ŽST Jeseník bude zřízen počítač s provozní aplikací. Počítač s provozní aplikací a samotná provozní aplikace bude splňovat požadavky směrnice SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12. Tato provozní aplikace bude navázána na provozní aplikaci v ŽST Lipová Lázně a ŽST Písečná, z nichž bude přebírat čísla vlaků.

V mezistaničním úseku Jeseník – Lipová Lázně bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez návěstního bodu na trati.

V mezistaničním úseku Písečná – Jeseník bude ponecháno stávající TZZ typu RPB71. Z důvodu zavádění VSDZ v Písečné bude počítačem náprav zaizolován celý traťový úsek Jeseník – Písečná – Mikulovice (po krajní výhybku). Výstroj RPB71 v Jeseníku bude přemístěna do nové SÚ (nejlépe formou vystrojení nové skříně) a RPB71 bude zavázáno do nového staničního zařízení.

Pro zjišťování volnosti koleje budou použity počítače náprav. Počítačem náprav bude zaizolován i mezistaniční úsek Jeseník – Písečná – Mikulovice. Konce vlaků od Písečné tedy budou zjišťovány pohledem na monitor, kde bude zobrazena volnost tratě.

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

V ŽST Jeseník budou zřízena nová světelná návěstidla, návěstní soustava rychlostní. Seřaďovací návěstidla budou u manipulačních kolejí stožárová. Výhybky na dopravní koleje budou ústředně stavěné, osazené novými elektromotorickými přestavníky. Výhybka č. 8 bude osazena rovněž elektromotorickým přestavníkem s vazbou na výkolejku Vk1, která bude rovněž s elektromotorickým pohonem. Ostatní výhybky budou zabezpečené zámky s vazbou na výkolejku. Výsledné klíče budou drženy v EZ.

Součástí provozních souborů bude rekonstrukce staničních železničních přejezdů. Dále bude rekonstruován traťový přejezd P4301 v km 33,504.

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

## **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

### **1.1 Místní kabelizace**

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

Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu - u vjezdových návěstidel, přejezdů v žst., pomocných stavědel, případně k elektromagnetickým zámkům budou umístěny VTO. Místní kabelizace bude respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami. Dle požadavku jiných profesí bude ve stanici Jeseník k rozváděčům EOv na zhlaví, k EPZ a k trafostanici přiveden MOK 6 vláken.

Kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v 19“ skříních výšky 45U, skříně jsou součástí dodávky PS „traťový kabel“ a budou umístěny ve sdělovacích místnostech stávajících výpravních budov. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Místní optické kabely budou ukončeny v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19“ skříních dodaných v rámci PS „traťový kabel“.

### **1.2 Traťová kabelizace**

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

Podél železniční tratě v úseku Lipová Lázně – Jeseník bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním jedna HDPE trubka barvy modré.

Kabel bude vyveden celým profilem v železniční stanici, na širé trati budou k přejezdům z TK provedeny potřebné výpichy - venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů.

Kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v 19“ skříních výšky 45U, skříně jsou součástí dodávky PS „traťový kabel“ a budou umístěny ve sdělovacích místnostech stávajících výpravních budov. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky (4 čtyřky) traťového kabelu budou osazeny translátory. Pro zajištění identifikace podzemního vedení bude použita výstražná fólie modré.

## 2.1 Sdělovací zařízení

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

V žst. Jeseník bude provedena příprava pro vybudování pracoviště dálkového ovládání rozhlasu, vizuálního informačního zařízení a telefonních zapojovačů úseku tratě Jeseník – Mikulovice. Systém je napojen na provozní aplikaci s vazbou na zabezpečovací zařízení a díky znalosti aktuální dopravní situace pak systém automaticky hlášením informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě.

Na pracovišti je navržen telefonní zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním. Z dispečerského terminálu s dotykovou obrazovkou bude ovládán i ohřev výměn a osvětlení.

V žst. Jeseník bude instalován přepínač (switch) technologické datové sítě s oddělovacím směrovačem (routerem) ve funkci firewallu. Přes oddělovací směrovač bude technologická datová síť připojena do Intranetu SŽDC. V prostorách technologické budovy a v dopravní kanceláři se zřídí rozvody strukturované kabeláže.

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

## 2.2 Autonomní samočinný hasicí systém

### **PS 04-22-02 ŽST Jeseník, ASHS**

Vybrané prostory v žst. Jeseník budou vybaveny ASHS.

V žst. Jeseník bude systém ASHS vybudován ve stavědlové ústředně a místnosti UNZ.

ASHS je nasazeno z důvodu ochrany majetku (zařízení velkých hodnot mající vliv na bezpečnost a plynulost železničního provozu) a zdraví zaměstnanců.

Přenos informací o provozních stavech ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) bude zajištěn zajištěna na dispečerském pracovišti v žst. Jeseník.

## 2.3 EZS

### **PS 04-22-03 ŽST Jeseník, EZS**

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

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

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

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

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

## 3.1 Rozhlasové a vizuální informační zařízení

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

Ve stanici bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících a informační zařízení s proměnnými informacemi o jízdě vlaku (informační tabule). Navrženo je rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládání z dispečerského pracoviště a automatickým hlášením dle jízdy vlaku s možností manuálního hlášení.

Vizuální informační zařízení ve formě elektronické informační tabule bude instalováno do žst. Jeseník. Je požadována odjezdová tabule oboustranná s minimálně třemi řádky z toho jeden s možností běžícího textu. Zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na

SŽDC. Tabule bude instalována přednostně na stávající výpravní budovu pod zastřešení. Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

Pro snazší orientaci nevidomých a slabozrakých budou v železniční stanici instalovány orientační nebo hlasové majáčky a budou vybaveny schválenými frázemi.

Hodinové zařízení – budou dodány nové hlavní hodiny s přijímačem DCF.

### 3.2 Kamerový systém

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

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

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

V instalaci budou použity barevné, statické IP kamery.

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

### 4.1 Rádiové spojení TRS

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

Stávající traťový rádiový systém zůstává beze změn, způsob řízení dopravy (místní výpravčí) se nemění. Záznam radioprovozu bude v ŽST Jeseník na novém digitálním záznamovém zařízení (společné pro TRS, MRS a telefonní zapojovače), dodaném v PS 04-22-01. Zařízení TRS v ŽST Jeseník bude doplněno komponenty (modul STOP TRS) k umožnění funkce VNPN zabezpečovacího zařízení.

### 4.2 Rádiové spojení MRS

Úpravy zařízení MRS nejsou potřebné, rádiová síť již byla modernizována pro splnění podmínek rádiového provozu vydané Českým telekomunikačním úřadem.

### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)**

Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

*PS 50-31-01 InS a klientská pracoviště, DDTS ŽDC*

*PS 04-31-01 ŽST Jeseník, DDTS ŽDC*

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

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

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

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

### **D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN**

<i>PS 04-35-01</i>	<i>ŽST Jeseník, transformační stanice VN/NN</i>
<i>PS 04-35-02</i>	<i>ŽST Jeseník, rozvodna 3kV pro EPZ</i>

V ŽST Jeseník bude zřízena nová odběratelská transformační stanice, která bude součástí nového technologického objektu (domku) silnoproudých zařízení (TD). Součástí tech. objektu bude rovněž rozvodna 3kV pro technologii el. předtápění (EPZ). Pro připojení stanice bude zřízena přeložka přípojky VN ČEZ Distribuce.

Technologický objekt (domek) silnoproudých zařízení (TD) bude obsahovat rozvodnu 22kV, rozvodnu 3kV (EPZ), rozvodnu NN, prostor pro stacionární motorgenerátor a dvě transformátorové stanoviště (22/0,4kV a 22/2,2kV). TD bude umístěn na drážním pozemku u zarážedla kusé koleje č.7, dle nového kolejového řešení. Jmenovitý výkon instalovaných transformátorů bude 250kVA a 630kVA.

### **E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK**

#### **E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ**

#### **E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY**

Tato část obsahuje následující provozní soubory:

<i>SO 04-11-01</i>	<i>ŽST Jeseník, železniční spodek</i>
<i>SO 04-11-02</i>	<i>ŽST Jeseník, železniční svršek</i>
<i>SO 04-12-01</i>	<i>ŽST Jeseník, nástupiště</i>
<i>SO 04-13-01</i>	<i>ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,347</i>
<i>SO 04-13-02</i>	<i>ŽST Jeseník, přejezd ev. km 35,496</i>

#### **Navrhované řešení:**

Touto stavbou je řešena rekonstrukce nástupišť v žst. Jeseník včetně vyvolaných úprav na železničním, svršku, případně železničním spodku a přejezdech. Žst. Jeseník je řešena komplexně za účelem dosažení soudobých požadavků na rychlosti v dopravních kolejích.

#### **SO 04-11-02 Žst. Jeseník, Železniční svršek**

Na základě navrženého nového kolejového schéma byla navržena celková rekonstrukce železniční stanice výhradně materiálem novým S49 na pražcích betonových. Případné použití užitého materiálu bude řešeno až po písemném vyrozumění ze strany investora, že materiál bude pro stavbu k dispozici. Ponechání stávajícího kolejového materiálu, který je v kolejích převážně na dřevěných pražcích s rozponovými podkladnicemi se nenavrhuje.

Byly prověřeny směrové poměry traťové koleje v blízkosti železniční stanice a navrhuje se pracovat výhledově na vjezdu od Lipové Lázně s rychlostí 70 km/hod a na vjezdu od Písečné s rychlostí 60 km/hod pro I=100mm. Vzhledem ke stavu konstrukce bude směrem na Písečnou ponecháno stávající řešení pro rychlost 50 km/hod i s ohledem na skutečnost, že kolej v oblouku není předmětem rekonstrukce a přechodnice pro V=60 km/hod zasahuje do přejezdu. V k.č.1 musí být současně omezena rychlost na 50 km/hod v místě příchodu přes k.č.1 a 3 na poloostrovní nástupiště. Jako vhodné se tak ukazuje ponechat v této fázi rychlost 50 km/hod i v oblouku v km 35,9 do doby rekonstrukce svršku v oblouku v km 36,3, kdy by bylo již smysluplné upravit rychlost na 60 km/hod.

Na vjezdu od Lipové je mírně překročena hodnota  $I=87\text{mm}$  pro  $V=70\text{ km/hod}$ . Projektant proto dále pokračuje v návrhu s rychlostí  $60\text{ km/hod}$ , která je i součástí rychlostních grafů.

S napojením k.č.4a se v této fázi neuvažuje i s ohledem na skutečnost, že nelze dodržet osové vzdálenosti  $4,75\text{m}$ .

Vzhledem k omezené délce stanice jsou v dopravních kolejích použity minimální možné poloměry oblouků  $300\text{m}$  a v manipulačních kolejích  $190\text{m}$ . Osové vzdálenosti kolejí jsou zachovány stávající  $4,75$  včetně osové vzdálenosti mezi k.č. 1 a 3 v místě podchodu v km  $36,0$ , který bude v rámci samostatného stavebního objektu upraven.

Z hlediska sklonových poměrů se nenavrhuje zachování stávající vodorovné nivelety ve stanici, protože výšková poloha bude upravena na základě výšky šterkového lože nad podchodem v km  $36,0$ , kde bude proveden zdvih o  $37\text{ cm}$ .

Při návrhu geometrie koleje se uplatňuje ČSN 73 6360.

Výhybky jsou navrženy přednostně  $1:11-300$  do dopravních kolejí a  $1:9-190$  do kolejí manipulačních. Závěry výhybek budou čelistové.

#### Parametry kolejí

Číslo	rychlost	poznámka
1	60/50/60 km/hod	
2	50 km/hod	
3	50 km/hod	
4	50 km/hod	
5	50 km/hod	kusá
6	40 km/hod	
7	40 km/hod	kusá

#### Přehled užitečných délek kolejí

kolej číslo	Užitečná délka /m/	mezi	Poznámka
<b>Dopravní koleje</b>			
1	204	L1 – Sc1	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná
1a	180	Lc1a-S1a	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná
1+1a	448	L1 – S1a	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná
2	244	L2 – S2	pro vlaky osobní dopravy
3	204	L3 – Sc3	pro vlaky osobní dopravy
3a	215	Lc3a – S3a	pro vlaky osobní dopravy
3+3a	438	L3 – S3a	pro vlaky osobní dopravy
4+4a	437	L4 – S4a	Pro nákladní vlaky
<b>Manipulační koleje</b>			
5	132	Se5 – zarážedlo	odstavná pro osobní soupravy
6	210	Se7- Vk1	VNVK
7	109	Se4 – zarážedlo	odstavná pro osobní soupravy
101	30	nám-zarážedlo	pro správu tratí SŽDC
103	42	nám-zarážedlo	pro správu tratí SŽDC

#### Parametry nových výhybek

1	J49-1:11-300,L,l,b
2	J49-1:11-300,P,p,b



- 3 J49-1:11-300,P,l,b
- 4 J49-1:11-300,L,p,b
- 5 J49-1:9-190,L,l,b
- 6 J49-1:9-300,P,p,b
- 7 J49-1:9-190,P,p,b
- 8 J49-1:9-190,L,l,b
- 9 Obl-o49-1:9-300(670,000/543,989),P,p,b
- 10 J49-1:11-300,L,l,b
- 11 J49-1:11-300,L,l,b
- 12 J49-1:9-300,L,p,b
- 101 J49-1:6-150,P,p,b

Výhybku 101 je možno ponechat ve stávajícím stavu.

#### **SO 04-11-01 Žst. Jeseník, Železniční spodek**

Železniční spodek ve stávajícím provozu nevykazuje výrazné poruchy v podobě blátivých nebo sesuvných míst. Předpokládá se ale, že historicky nebyl konstruován na současné návrhové parametry dle předpisu SŽDC S4 pro hlavní kolej 20 MPa na pláni spodku a 40 MPa na zemní pláni a pro dopravní koleje 15 MPa na pláni spodku a 30 MPa na zemní pláni. Z toho důvodu se do provedení geotechnického průzkumu uvažuje s rekonstrukcí železničního spodku ve všech kolejích, kde bude rekonstruován železniční svršek.

Odvodnění železničního spodku bude navrženo na lipovském zhlaví po výpravní budovu trativodem a svodným potrubím do vodoteče v km 35,450. Zbylá část stanice bude odvodněna vsakováním obdobně jako v současném stavu.

V železničních přejezdech bude použita zesílená konstrukce železničního spodku. V souvislosti s úpravou zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 36,337 bude v místě přejezdu uvedeno těleso železničního spodku do normového stavu po ukončení prací na kabelových trasách.

#### **SO 04-12-01 Žst. Jeseník, Nástupiště**

Všechna nástupiště jsou navrhována s hranou výšky 550 mm nad TK, příchod bude v úrovni na severní straně výpravní budovy. Aby bylo dosaženo sklonu přístupu 8,33%, je odpovídajícím způsobem upravena niveleta nových kolejí. Stávající úrovňová nástupiště budou snesena.

##### *Parametry nástupišť*

Číslo koleje	délka	šířka	poznámka
1 a 2	130m	6,14m	poloostrovní
Geometrie koleje umožňuje výhledové prodloužení tohoto nástupiště na 190m.			
3	190m	3,50m	krajní se zábradlím
V koncové části nástupiště je oblouk o poloměru 300m.			

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

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce jednokolejného přejezdu s ohledem na úpravu nivelety koleje nad blízkým propustkem. Nová přejezdová konstrukce bude rozebíratelná se závěrnými zídками. Se zásahem do existující prahové vpusti a odvodnění se neuvažuje.

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

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce původně čtyřkolejného přejezdu, který je nově tříkolejný a s mírně zvýšenou úrovní temene kolejnice. Nová přejezdová konstrukce bude

rozebíratelná se závěrnými zídками. Odvodnění povrchu přejezdu vlevo ve směru staničení bude svedeno do stávající šachtice.

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

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

Stávající deskový propustek světlé šířky 1,0 m je v nevyhovujícím stavebním stavu a dispozičně neumožňuje převést nové kolejové řešení a to z důvodů malé stavební výšky. Propustek bude zdemolován a postaven nový. Z důvodů nedostatečné stavební výšky bude propustek vyosen z původní pozice (posunut po směru staničení dále od stávajícího přejezdu) tak, aby úpravy na propustku si nevynutily stavební úpravy přilehlé silnice.

Novou nosnou konstrukci propustku tvoří prefabrikované železobetonové patkové trouby DN 1000 mm. Trouby budou uloženy na monolitickou železobetonovou desku. Propustek bude ukončen svislými čelními ŽB monolitickými zídками. Zídka budou působit jako masivní tížné zdi. Vlevo (vtok) bude zídka rovnoběžná s osou kolejí, vpravo (výtok) bude zídka šikmá a zalomená tak, aby plynule navazovala na stávající opěrné zdi.

Z důvodů nedostatečné stavební výšky propustku bude pročištěn příkop v celém úseku t.j. od vyústění odvodnění přilehlé silnice až po zaústění do betonové trouby. Z důvodů výškového napojení bude pročištěna i trouba.

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

Stávající mostní objekt bude upraven jen v nejnútnejším rozsahu daný novým kolejovým řešením. Podchod je světlé šířky 3,0m, kolmý, NK tvoří deska se zabetonovanými nosníky I300. SS je masivní, kamenná s betonovým úložným prahem. Na Opěry navazují rovnoběžná křídla a opěrné zdi. Světlý výška podchodu je 1,92÷2,20m. K mostu se nedochovala původní dokumentace.

NK vč. SS bude ponechána, bude zrušen pouze nefunkční světlík mezi jednotlivými částmi NK. Z mostu bude odstraněn svršek vč. říms, zábradlí, izolace vč. případných nalezených ochranných a spádových vrstev. Na ponechanou NK bude provedena nová spádová vrstva, která se vybetonuje společně s prostorem po původním světlíku. Dále budou provedeny nové římsy, izolace vč. ochrany a zábradlí. Spodní stavba a NK bude sanována. Za křídlem bude provedena nová ŽB monolitická přechodová zídka.

Chodník pod mostem bude bez úprav.

#### **E.2 Pozemní stavební objekty**

Tato část obsahuje následující stavební objekty:

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

##### **Demolice stavědel a skladiště:**

Objekty jsou nevyužívány, jsou ve velmi špatném stavebně-technickém stavu a v kolizi s navrženým řešením. Jsou proto navrženy k demolici.

##### **Stavební úpravy ve V.B.:**

Stavební úpravy pro umístění navrženého zabezpečovacího zařízení ve V.B. spočívají v drobných změnách dispozice, úpravách výplní otvorů (bezpečnostní folie), v pokládkách nových podlahových krytinách, zřízení prostupů pro kabely atd.

Úpravy rozvodů TZB v prostoru nové stavebního ústředí spočívají v demontáži stávajících radiátorů, odstranění/přeložení stávajících rozvodů topení a plynu, provedení úpravy rozvodů NN dle požadavků zabezpečovacího zařízení. Dále je uvažována nová klimatizace.

#### Technologický objekt trafostanice:

Bude vybudován nový typový technologický jednopodlažní nepodsklepený objekt půdorysného rozměru 11,5 x 4,18m. Objekt bude založen na základových pasech z prostého betonu. Nosné části budovy (podlaha, stěny, stropy jednotlivých místností) jsou vyskládány z jednotlivých prostorových železobetonových buněk složených z jednotlivých prostorových železobetonových komponentů tvořených stěnami a podlahou, které po sestavení budou tvořit jeden funkční celek.

Sedlová střecha objektu (sklon 30 stupňů) je tvořena dřevěnými sbíjenými příhradovými vazníky. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky.

#### **E.3.4 Ohřev výměn (EOV)**

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

Elektrický ohřev výměn bude osazen na výhybkách rozhodujících pro jízdu na dopravních a nákladních kolejích v souladu s navrhovaným kolejovým řešením. Topnými tyčemi bude osazeno celkem 10 výhybek. EOVS bude napájen ze dvou rozvaděčů REOV1 a REOV2 ve venkovním provedení umístěných na jednotlivých zhlavích dotčené stanice.

Chod systému EOVS bude plně automatický závislý na okolních klimatických podmínkách s možností dálkového nebo místního ovládání a bude začleněn do systému DDTSŽDC.

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

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

EPZ železničních vozů se využívá zejména jako zdroj pro topení odstavených vagónů v zimním období, pro klimatizaci odstavených vagónů, pro napájení odstavených železničních vozů přepravujících mražené výrobky. Technologie EPZ bude začleněna do systému DDTSŽDC.

V rámci této stavby budou v ŽST Jeseník instalovány 3ks předtápěcích stojanů 3kV DC dle požadavků dopravní technologie a DKV :

Stojan 1 bude umístěn u zarážedla mezi kolejemi č.7 a č.5,

Stojan 2 bude umístěn u zarážedla mezi kolejemi č.5 a č.3,

Stojan 3 bude umístěn mezi kolejemi č.2 a č.4.

#### **E.3.6 Rozvody VN, NN a osvětlení**

Tato část obsahuje následující stavební objekty:

SO 04-36-01 ŽST Jeseník, přípojka VN

SO 04-36-02 ŽST Jeseník, rozvody NN

SO 04-36-03 ŽST Jeseník, osvětlení

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

V souvislosti s kolejovými úpravami, výstavbou nástupišť a instalací nových technologií (SZZ, EOVS, EPZ, sděl. zařízení, ASHS, EZS, DDTSŽDC, přenosové zařízení, TRS, kamer. systémy,...) bude nutné provést rekonstrukci rozvodů VN, NN a venkovního osvětlení v ŽST Jeseník. Bude provedena rekonstrukce rozvodů NN v souladu s novou koncepcí napájení stanic (nové hlavní rozvaděče v technologických domcích, nová obchodní měření SŽE pro jednotlivé technologické celky, atd.).

V případě rekonstrukce venkovního osvětlení (VO) stanic, bude návrh sledovat splnění požadavků nové ČSN EN 12 464-2 a bude v souladu se směrnicí SŽDC E11. Stávající stožáry a osvětlovací věže budou demontovány. Pro nové osvětlení nástupišť a kolejiště bude vybudováno osm nových trubkových osvětlovacích věží výšky 20m osazených sodíkovými reflektory.

Pro napájení všech technologických celků bude provedena přeložka přípojky VN a navýšení rez. příkonu na 200kVA. Současně bude požádáno o nové odběrné místo VN pro napájení technologie EPZ o výkonu 500kVA. Přeložka přípojky bude po podpisu smlouvy o přeložení projekčně a realizačně zpracována dle vyjádření provozovatele distribuční soustavy (PDS).

Technické řešení napájení VN bude provedeno výstavbou nového technologického objektu (domku) silnoprůdých zařízení (TD), který bude umístěn u zarážedla kusé koleje č.7, dle nového kolejového řešení. V TD bude zřízena nová rozvodna NN, která bude obsahovat rozvaděč obchodního měření RH2.1(USM), hlavní rozvaděč RH2.2, RH2.3, kompenzaci účinníku RC, rozvaděč automatického zásoku RZS, rozvaděč dálkové diagnostiky RDD a rozvaděč venkovního osvětlení RVO. Z rozvodny NN budou napájeny technologické celky dotčených rekonstrukcí stanice, a to:

- Elektrický ohřev výměn
- Nové venkovní osvětlení
- Nová stavební ústředna
- Zásuvkové stojany 400/230V pro temperování HV
- Stávající rozvody NN
- Rozvodna ve VB (RSM)

Dle požadavků bude součástí TD statický záložní zdroj el. energie pro zajištění spolehlivosti dodávky zab. zař. a dalších technologií. Pro temperování odstavených kolejových vozidel bude vybudováno šest stojanů 400/230V. Přes RDD bude zřízen dálkový dohled uvedených technologií, který bude začleněn do systému DDTSŽDC.

Pro nově umístěný RD pro PZS v ž.km 33,504 dojde k rekonstrukci stávající přípojky NN a navýšení sazbového jističe na 3x16A.

### **E.3.8 Vnější uzemnění**

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

Pro nový technologický objekt silnoprůdých zařízení v ŽST Jeseník bude zřízeno vnější uzemnění tvořené základovým zemnicem a ekvipotencialovými prahy kolem obvodu objektu, doplněnými v lomových bodech zemnicemi tyčemi.

### **Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu**

Ve stavbě budou použity pouze takové výrobky a zařízení, které jsou schválené, tzn. mají zaváděcí list. Dále tyto výrobky musí splňovat obecné požadavky na výstavbu uvedené ve vyhlášce č. 268/2009.

### **Údaje o současném stavu**

V současném stavu je ŽST Jeseník obsazena výpravčím a signalisty, zabezpečovací zařízení je 2. kategorie.

### Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

Ve stavbě nebudou prováděny přeložky inženýrských sítí. Stavba není podmíněna souvisejícími investicemi ani nevyvolává další. Stavba je umístěna na infrastruktuře celostátní dráhy Krnov - Olomouc hl.n. v traťovém úseku Mikulovice státní hranice - Lipová Lázně. Stavba se dotkne vybavení železniční stanice Jeseník a pozemních komunikací v místě železničních přejezdů.

### **B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby**

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

V rámci přípravné dokumentace byl v žst. Jeseník proveden geotechnický průzkum v tomto rozsahu:

- průzkum pražcového podloží - 10 sond + příslušné rozbory
- ověření tvaru mostovky - 2 objekty
- návrh konstrukce pražcového podloží

Výsledky tohoto průzkumu jsou přiloženy do části E.1 Inženýrské objekty. V rámci dalšího stupně dokumentace bude proveden průzkum znečištění a vrtné práce na podchodu v km 36,006.

Pro účely zpracování přípravné dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu v celém obvodu stavby doplněné katastrální mapou. Zaměření bylo provedeno v systému S-JTSK, výškový systém Bpv. Na základě zaměřených bodů byla vyhotovena digitální účelová mapa ve formátu dgn. Graficky je mapa upravena pro měřítko 1:1000. Do účelové mapy byly zaneseny hranice drážního pozemku a sousedních parcel. Jako podklad byla použita katastrální mapa.

#### B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

Stavba zasahuje do ochranného pásma stávajících sítí ve správě následujících organizací:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace - OŘ Olomouc
- ČD-Telematika, a.s.
- ČEZ Distribuce, a.s.
- RWE Česká republika a.s.
- Telefónica Czech Republic, a.s.
- Vodovody a kanalizace Jesenicka, a.s.
- Technické služby Jeseník a.s.

Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa do 50 m. Stavba okrajově zasahuje na území chráněné krajinné oblasti CHKO Jeseníky. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu. Nová kabelová trasa bude překonávat některé umělé stavby (mosty, propustky), neovlivní vodní poměry ve vodních tocích a nebude mít na ně negativní vliv. Nová kabelizace této stavby bude mít ochranné pásmo 1,5 m na každou stranu dle telekomunikačního zákona. Stavba samotná se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizací není nutné toto pásmo měnit.

#### B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Stavba vyžaduje asanace a bourací práce. Stavba si vyžádá částečně v úzkém pásu pokládky kabelů prořezání náletových dřevin.

#### B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Stavba nevyžaduje trvalé ani dočasné zábory pozemků v ochraně ZPF a PUPFL.

#### B.1.2.5 Územně technické podmínky

Stavba je přístupná po místních pozemních komunikacích a po železniční trati. Pro stavbu budou zřízeny nové elektrické přípojky. Ve stavbě nebudou prováděny přeložky inženýrských sítí.

#### B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Stavbu není třeba koordinovat s jinými stavbami.

#### B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací

Stavba vyžaduje odvoz a zpětný dovoz zeminy, zřízení deponie apod. Problematika je řešena v části D.5 Odpadové hospodářství.

#### B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Výkup pozemků prováděn nebude. Pro dotčené parcely, které nejsou ve vlastnictví investora bude v rámci dalšího stupně dokumentace uzavřena smlouva o právu provést stavbu, případně smlouva o věcném břemeni. Seznam parcel dotčených stavbou je uveden v části I. přípravné dokumentace.

#### B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

#### B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby

České dráhy a.s. jako dopravce na projektované trati doporučuje prověřit při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace, zda nedošlo ke změně požadavků objednatelů dopravy na její rozsah (např. uvažovaná mezistátní doprava ČR - Polsko).

Požadavky na doplnění geodetického zaměření, mapových podkladů a dalších průzkumů budou řešeny při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace.