

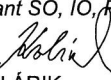




VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek	06/2012
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa Železniční dopravní cesty</small>	SŽDC, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 tel.: +420 222 335 777 e-mail: szdc@szdc.cz
--	--

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MARTIN RAIBR Garant profese: ZDENĚK PACHOLÍK
---	---	---

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:  ING. MARTIN RAIBR	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. LUBOMÍR KOLÁŘIK	Vypracoval:  ING. MARTIN RAIBR	Kontroloval:  ING. PETR NEKULA

Název akce: EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín Lokalita Česká Třebová	Číslo smlouvy: 11 271 208	
	Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: SOUHRNNÁ ČÁST	Datum: 30.04.2012	
	Číslo částí: B	
Název přílohy: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -	Počet formátů: A4
	Číslo přílohy: 1	

Část B.1 Souhrnná technická zpráva

OBSAH SOUHRNNÉ TECHNICKÉ ZPRÁVY

1. Všeobecná část	3
2. B.1.1 Průzkumy a podklady	9
2.1. Geodetický průzkum	9
2.2. Geotechnický průzkum	10
2.3. Průzkum inženýrských sítí	11
3. B.1.2 Ochranná pásma, chráněná krajinná území.....	12
3.1. Ochrana technických zájmů v území	12
3.1.1. Ochranné pásmo dráhy	12
3.1.2. Ochranné pásmo vodovodu a kanalizace	13
3.1.3. Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy	13
3.1.4. Ochranné a bezpečnostní pásmo plynárenských zařízení	16
3.1.5. Ochranné pásmo rozvodu tepelné energie	18
3.1.6. Ochranné pásmo komunikačních vedení a rádiových spojů	19
3.2. Ochrana území, památek a životního prostředí	21
3.2.1. Ochrana přírody a krajiny	21
3.2.2. Ochrana vod	22
3.2.3. Ochrana ovzduší	23
3.2.4. Ochrana památek	24
4. B.1.3 Koncepce stavby	25
4.1. Stručný popis zamýšlené stavby	25
4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu.	25
4.3. Začlenění stavby do území.....	25
4.4. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO	26
4.4.1. Zabezpečovací zařízení	26
4.4.2. Sdělovací zařízení	30
4.4.3. Kolejové úpravy	33
4.4.4. Návěstní lávky	33
4.4.5. Přípojky vn, nn	35
4.5. Stručný popis dopravní technologie	37
4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby	41
4.7. Návrh požadavků na uvádění do provozu, lhůty výstavby.....	41

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
 Souhrnná technická zpráva – Projekt

4.7.1.	Požadavky na uvádění stavby do provozu	41
4.7.2.	Předpokládaná lhůta výstavby	42
4.8.	Požadavky stavby na zdroje	42
4.9.	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	42
4.10.	Napojení na dopravní systém	43
4.11.	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění	44
4.12.	Bezpečnost práce	44
4.13.	Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	46
4.14.	Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady	46
5.	Údaje o splnění stanovených podmínek	48
5.1.	Podmínky Rozhodnutí o umístění stavby	48
5.2.	Podmínky Schvalovacího a posuzovacího protokolu k PD	48
5.2.1.	Schvalovací a posuzovací protokol	48
5.3.	Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů	49
5.4.	Změny oproti předchozímu stupni dokumentace	49
6.	Příprava pro výstavbu	51
6.1.	Uvolnění staveniště	51
6.2.	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby,	51
6.3.	Způsob provedení demolic a místa skládek,	51
6.4.	Likvidace porostů	51
6.5.	Likvidace škodlivých odpadů	51
6.6.	Zabezpečení ochranných pásem i porostů po dobu výstavby	51
6.7.	Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků	51
6.8.	Omezující nebo bezpečnostní opatření v průběhu výstavby	52
6.9.	Výluka dopravy a jiná omezení dopravy	52
6.10.	Omezení v dodávce energií	52
7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	53
8.	Výjimky z předpisů a norem	53
9.	B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	53

Duben 2012

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Zpracování připomínek 06/2012

1. Všeobecná část

Údaje o stavbě:

Název stavby: EMC ve vybraných úsecích trati Praha – Bohumín
Lokalita Česká Třebová
Charakter stavby: Zajištění technické interoperability
Stupeň dokumentace: Projekt stavby / P /
Generální projektant: SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Objednatel (investor):

Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)
se sídlem PRAHA 1, Dlážděná 1003/7; PSČ 110 00
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
zastoupený: SŽDC s.o. Stavební správa Praha ;
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel projektové dokumentace stavby:

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
středisko 208
elektroniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
IČO: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č.vložky 6088

Charakter stavby: Zajištění technické interoperability

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Místo stavby se nachází na železniční trati Třebovice v Čechách/ odb. Zádulka – Česká Třebová- odb. Parník.

železniční trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):

326 Brno-Česká Třebová
309 Přerov-Česká Třebová
501 Česká Třebová-Praha Libeň

železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s. :

260 Brno - Česká Třebová
270 Česká Třebová-Bohumín
010 Kolín-Česká Třebová

jednotlivé železniční stanice, v kterých dojde pouze k úpravě kolejových obvodů:

- **ŽST Česká Třebová**

jednotlivé železniční stanice, s provedenou vazbou nového TZZ na stávající SZZ:

- **ŽST Třebovice v Čechách, Odb. Zádulka, Odb. Parník**

jednotlivé traťové úseky s definitivně upravenými kolejovými obvodů a novým TZZ:

- **Třebovice v Čechách - Česká Třebová, Česká Třebová - Odb. Zádulka, Česká Třebová os.n. - Odb. Parník, Česká Třebová nákl.n. - Odb. Parník**

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Katastrální území:

Pardubický kraj

Území s výkopovými pracemi - Parník, Česká Třebová, Rybník u České Třebové, Třebovice, Opatov v Čechách

Parcelní číslo - st. 270
Katastrální území - Třebovice 770469
Číslo LV - 69
Vlastník - SŽDC s.o.
Na parcele - st. 270
Využití stavbou - umístění vnitřní části SZZ do budovy ústředního stavědla ŽST Třebovice v Č.

Parcelní číslo - 1903/1
Katastrální území - Třebovice 770469
Číslo LV - 171
Vlastník - ČD a.s.
Využití stavbou - přílože kabeláže, výměna KO a výstavba návěsní lávky v km 3,950 a oddílových návěstidel

Parcelní číslo - st. 515
Katastrální území - Třebovice 770469
Číslo LV - 69
Vlastník - SŽDC s.o.
Na parcele - bez čísla
Využití stavbou - umístění vnitřní části SZZ do budovy ústředního stavědla Odb. Zádulka

Parcelní číslo - 1904/8
Katastrální území - Třebovice 770469
Číslo LV - 69
Vlastník - SŽDC s.o.
Využití stavbou - přílože kabeláže

Parcelní číslo - 1930/1
Katastrální území - Opatov v Čechách 711454
Číslo LV - 12
Vlastník - SŽDC s.o.
Využití stavbou - přílože kabeláže, výměna KO

Parcelní číslo - st. 388
Katastrální území - Rybník u České Třebové 743984
Číslo LV - 651
Vlastník - ČD a.s.
Na parcele - st. 388
Využití stavbou - vstup do kabelovodu příložemi (St.14)
Parcelní číslo - 778/1

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
 Souhrnná technická zpráva – Projekt

Katastrální území	- Rybník u České Třebové 743984
Číslo LV	- 651
Vlastník	- ČD a.s.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO a výstavba návěsní lávky v km 2,786 a 1,723

Parcelní číslo	- st. 3165/2
Katastrální území	- Česká Třebová 621757
Číslo LV	- 6311
Vlastník	- ČD a.s.
Na parcele	- st. 3165/2
Využití stavbou	- vstup do kabelovodu, přílože ke stávající kabeláži, výměna KO, umístění zařízení na ústředním stavědle (St.19)

Parcelní číslo	- 3559/14
Katastrální území	- Česká Třebová 621757
Číslo LV	- 6311
Vlastník	- ČD a.s.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO

Parcelní číslo	- 3559/16
Katastrální území	- Česká Třebová 621757
Číslo LV	- 6311
Vlastník	- ČD a.s.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO

Parcelní číslo	- 3559/1
Katastrální území	- Česká Třebová 621757
Číslo LV	- 6311
Vlastník	- ČD a.s.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO

Parcelní číslo	- 817/1
Katastrální území	- Parník 621820
Číslo LV	- 6016
Vlastník	- SŽDC s.o.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO, výstavba oddílových návěstidel

Parcelní číslo	- 817/2
Katastrální území	- Parník 621820
Číslo LV	- 6016
Vlastník	- SŽDC s.o.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO výstavba krakorce a oddílových návěstidel

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Parcelní číslo	- 593/9
Katastrální území	- Lhotka u České Třebové 681377
Číslo LV	- 29
Vlastník	- SŽDC s.o.
Využití stavbou	- přílože kabeláže, výměna KO.

Parcelní číslo	- st. 223
Katastrální území	- Lhotka u České Třebové 681377
Číslo LV	- 29
Vlastník	- SŽDC s.o.
Na parcele	- st. 223
Využití stavbou	- stávající DK Odbočka Parník

Parcelní číslo	- st. 452
Katastrální území	- Lhotka u České Třebové 681377
Číslo LV	- 29
Vlastník	- SŽDC s.o.
Na parcele	- bez čísla
Využití stavbou	- stávající stavědlová ústředna

Parcelní číslo	- st. 466
Katastrální území	- Lhotka u České Třebové 681377
Číslo LV	- 29
Vlastník	- SŽDC s.o.
Na parcele	- bez čísla
Využití stavbou	- stávající útulek

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Rozsah stavby:

začátek stavby:

Odb.Zádulka km 240,530

konec stavby:

Odb.Parník km 249,023

Odb.Zádulka km 240,530-ŽST Česká Třebová km 245,324-Odb.Parník km 249,023	8,493km
ŽST Česká Třebová km 245,878 (0,207) - Třebovice v Čechách km 6,232	6,025km

Celkový rozsah stavby: **žkm 8,493**

/ délka trati /

Obecní a městské úřady:

Stavební úřady:

Pardubický kraj

MěÚ Česká Třebová – odbor výstavby; MěÚ Svitavy – odbor stavební

Kraj – vyšší územněsprávní celek:

Pardubický kraj

Celá stavba bude prováděna převážně na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., na mimo drážní pozemky se nebude zasahovat.

Realizací stavby nedojde k trvalým ani přechodným záborům zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

2. B.1.1 Průzkumy a podklady

2.1. Geodetický průzkum

Základním geodetickým podkladem pro zpracování projektu stavby byly podklady zpracované geodetickou skupinou SUDOP PRAHA a.s.. Jedná se o zaměření stávající situace, které zachycuje stav k 1/2012. Pro potřeby tohoto projektu byly dále využity stávající stavy jednotlivých koridorových staveb. Mapa je provedena v souřadnicovém systému JTSK, výškový systém baltský po vyrovnání.

Geodetické zaměření vyhotovila geodézie SUDOPu Praha a.s.. Pro napojení na geodetické podklady SŽG byly zčásti převzata geodetická měření jednotlivých koridorových staveb (ověřeno při rekognoskaci a kontrolním měřením). Souběžně s podrobným měřením bylo vybudováno nové bodové pole v 1. a 2. třídě přesnosti (novým určením souřadnic s použitím stávající stabilizace, pouze některé body zřízeny nově). Tyto podklady vyhotovil SUDOP PRAHA a.s. a budou předány v digitální formě SŽDC s.o..

Dále byly použity:

- katastrální mapy, zakoupené na k.ú.
- mapové podklady - digitalizované mapové listy mapy 1:10000, 1:50000
- výpisy údajů z katastru nemovitostí – stav v roce 2012
- mapy JŽM

V rámci rekognoskace v terénu byl zjišťován soulad těchto podkladů se skutečným stavem a nebyly shledány zásadní rozdíly v upravované části kolejíště.

2.2. Geotechnický průzkum

Návěstní lávka ve stávajícím staničení km 242,138

Na základě studia archivních podkladů (posudek Geofondu č. P 061275) se v zájmovém území předpokládá výskyt těchto typů zemin a hornin. V úrovni cca 0,00 – 3,30 m předpokládáme výskyt jílovitých až jílovotopísčitých hlín, tuhé až pevné konzistence, s ojedinělými úlomky pískovců. Pod těmito zeminami lze očekávat výskyt křídových pískovců v různém stupni zvětrání a rozpukání. Hloubka skalního podkladu, v zájmovém území značně kolísá a to v rozmezí cca 1,60 – 6,00 m. Hladina podzemní vody nebyla průzkumnými archivními vrty zastižena.

Výsledky tohoto posouzení mají pouze informativní charakter. Po upřesnění polohy nově projektované návěstní lávky, bude na základě geologického průzkumu upřesněn charakter základových púd v místě nově projektovaného objektu.

Návěstní lávka ve stávajícím staničení km 243,300

Na základě studia archivních podkladů (posudek Geofondu č. V 066160) se v zájmovém území předpokládá výskyt těchto typů zemin a hornin. V úrovni cca 0,00 – 4,20 m předpokládáme výskyt písčitých hlín, pevné konzistence, s ojedinělými úlomky pískovců do velikosti cca 5 cm. Pod těmito zeminami lze očekávat výskyt křídových pískovců v různém stupni zvětrání a rozpukání. Hloubka skalního podkladu, se v zájmovém území pohybuje v úrovni cca 4,20 m. Hladina podzemní vody nebyla průzkumnými archivními vrty zastižena.

Výsledky tohoto posouzení mají pouze informativní charakter. Po upřesnění polohy nově projektované návěstní lávky, bude na základě geologického průzkumu upřesněn charakter základových púd v místě nově projektovaného objektu.

Návěstní lávka ve stávajícím staničení km 244,362

Na základě studia archivních podkladů (posudek Geofondu č. P 036547) se v zájmovém území předpokládá výskyt těchto typů zemin. V úrovni cca 0,00 – 5,00 m předpokládáme navážek různého charakteru, stupně konzistence a ulehlosti. Dále lze v úrovni cca 5,00 – 10,00 m předpokládat výskyt slabě písčitých jílu tuhé až pevné konzistence s proměnlivým obsahem úlomků a střípků podložních hornin. Hloubka skalního podkladu, nebyla archivními vrty zjištěna. Ustálená hladina podzemní vody se v daném území pohybuje v úrovni 2,50 – 2,60 m pod stávajícím terénem.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Výsledky tohoto posouzení mají pouze informativní charakter. Po upřesnění polohy nově projektované návěštní lávky, bude na základě geologického průzkumu upřesněn charakter základových púd v místě nově projektovaného objektu.

2.3. Průzkum inženýrských sítí

Stávající inženýrské sítě jsou zakresleny podle podkladů, předaných jednotlivými správci. Kvalita získaných podkladů je rozdílná, převážně chybí výškové údaje. Platnost uvedených informací je časově omezena – viz část dokumentace H. Doklady. V dalších fázích realizace stavby bude třeba vyjádření k průzkumu inženýrských sítí aktualizovat. Průzkum sítí provedla firma SUDOP PRAHA a.s.

Tabulka křížení podzemních inženýrských sítí je obsahem Technické zprávy části H.4 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí.

3. B.1.2 Ochranná pásma, chráněná krajinná území

3.1. Ochrana technických zájmů v území

3.1.1. Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy je definováno paragrafem 8 zákona 266/1996 Sb. o drahách.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

V ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby, provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střelnici, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu celostátní dráhy. Ochranné pásmo je 60 m od osy krajní koleje.

Zároveň je stavba v plném rozsahu STAVBOU DRÁHY ve smyslu odst. (1) paragrafu 5 zákona 266/1996 Sb. o drahách.

V koordinačních situacích (část dokumentace C. Celková situace) je zakreslena hranice pozemků SŽDC s.o. z podkladů zpracovaných Střediskem železniční geodézie Plzeň a geodetickou skupinou SUDOP PRAHA a.s.. Stav podle katastru nemovitostí je uveden v mapových podkladech části I. Geodetická dokumentace.

3.1.2. Ochranné pásmo vodovodu a kanalizace

Ochranné pásmo vodovodu je definováno paragrafem 23 zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích. Je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu ve vzdálenosti:

DN	Ochranné pásmo
do 500 mm	1,5 m
nad 500 mm	2,5 m

U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

V ochranném pásmu vodovodního řadu nebo kanalizační stoky lze:

- provádět zemní práce, stavby, umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení či provádět činnosti, které omezují přístup k vodovodnímu řadu nebo kanalizační stoce nebo které by mohly ohrozit jejich technický stav nebo plynulé provozování,
- vysazovat trvalé porosty,
- provádět skládky mimo jakéhokoliv odpadu,
- provádět terénní úpravy,

jen s písemným souhlasem vlastníka vodovodu nebo kanalizace, popřípadě provozovatele.

Stavba zasahuje do ochranného pásma vodovodu i kanalizace, které kříží. Ochranné pásmo je 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky.

3.1.3. Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy

Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy je definováno paragrafem 46 zákona 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích (energetický zákon).

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- | | |
|---------------------------------|------|
| - pro vodiče bez izolace | 7 m, |
| - pro vodiče s izolací základní | 2 m, |
| - pro závěsná kabelová vedení | 1 m, |

u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně

- | | |
|---------------------------------|-------|
| - pro vodiče bez izolace | 12 m, |
| - pro vodiče s izolací základní | 5 m, |

u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně

15 m,

u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně

20 m,

u napětí nad 400 kV

30 m,

u závěsného kabelového vedení 110 kV

2 m,

u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m od vnějšího líce obvodového pláště výroby elektřiny.

V ochranném pásmu nadzemního a podzemního vedení, výroby elektřiny a elektrické stanice je zakázáno

- zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
- provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce,
- provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob,
- provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.

V ochranném pásmu nadzemního vedení je zakázáno vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad výšku 3 m. V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno vysazovat trvalé porosty a přejíždět vedení mechanizmy o celkové hmotnosti nad 6 t.

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, vlastník příslušné části elektrizační soustavy

a) stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,

b) udělí písemný souhlas se stavbou neuvedenou v písmenu a) nebo s činností v ochranném pásmu, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

V ochranném pásmu i mimo ně musí být prováděny činnosti tak, aby nedošlo k poškození energetických zařízení.

Fyzické či právnické osoby zřizující zařízení napájená stejnosměrným proudem v bezprostřední blízkosti ochranného pásma s možností vzniku bludných proudů poškozujících podzemní vedení jsou povinny tyto skutečnosti oznámit provozovateli přenosové soustavy nebo příslušnému provozovateli distribuční soustavy a provést opatření k jejich omezení.

3.1.4. Ochranné a bezpečnostní pásmo plynárenských zařízení

Ochranné pásmo plynárenských zařízení je definováno paragrafem 68 zákona 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích (energetický zákon).

Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynárenského

zařízení do provozu.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- u technologických objektů 4 m od půdorysu.

V ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit plynárenská zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Při provádění veškerých činností v ochranném pásmu i mimo ně nesmí dojít k poškození plynárenského zařízení.

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku

- stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,
- udělí písemný souhlas se stavební činností, umístěním staveb, neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

Vysazování trvalých porostů kořenicích do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu ve volném pruhu pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu nebo přípojky lze pouze na základě souhlasu provozovatele přepravní soustavy, provozovatele distribuční soustavy, provozovatele zásobníku plynu nebo provozovatele přípojky.

Stavba zasahuje do ochranného pásma středotlakého a vysokotlakého plynovodu.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Bezpečnostní pásmo plynárenských zařízení je definováno paragrafem 69 zákona 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích (energetický zákon) a přílohou zákona.

Bezpečnostní pásma jsou určena k zamezení nebo zmírnění účinků případných havárií plynových zařízení a k ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Bezpečnostní pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby, nebo dnem nabytí právní moci územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynového zařízení do provozu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo zdraví osob, lze v bezpečnostním pásmu

- realizovat veřejně prospěšnou stavbu, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v bezpečnostním pásmu, jen na základě podmínek stanovených fyzickou nebo právnickou osobou, která odpovídá za provoz příslušného plynového zařízení,
- umístit stavbu, neuvedenou v písmenu a), pouze po předchozím písemném souhlasu fyzické nebo právnické osoby, která odpovídá za provoz příslušného plynového zařízení.

Bezpečnostní pásma plynových zařízení:

Zásobníky (od oplocení)

- mimo samostatně umístěných sond 250 m.

Tlakové zásobníky zkapalněných plynů:

- do vnitřního obsahu nad 5 m³ do 20 m³ 20 m,
- nad 20 m³ do 100 m³ 40 m,
- nad 100 m³ do 250 m³ 60 m,
- nad 250 m³ do 500 m³ 100 m,
- nad 500 m³ do 1000 m³ 150 m,
- nad 1000 m³ do 3000 m³ 200 m,
- nad 3000 m³ 300 m.

Plynojemy:

- do 100 m³ 30 m,
- nad 100 m³ 50 m,

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Plnírny plynů (od technologie)	100 m.
Zkapalňovací stanice stlačených plynů	100 m.
Odpařovací stanice zkapalněných plynů	100 m.
Kompresorové stanice (od technologie)	200 m.

Regulační stanice vysokotlak:

- do tlaku 40 barů včetně 10 m,

Regulační stanice s tlakem nad 40 barů 20 m.

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně:

- do DN 100 včetně 10 m,
- nad DN 100 do DN 300 včetně 20 m,
- nad DN 300 do DN 500 včetně 30 m,
- nad DN 500 do DN 700 včetně 45 m,
- nad DN 700 65 m.

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů

- do DN 100 včetně 80 m,
- nad DN 100 do DN 500 včetně 120 m,
- nad DN 500 160 m.

Sondy zásobníku plynu od jejich ústí:

- s tlakem do 100 barů 80 m,
- s tlakem nad 100 barů 150 m.

Stavba zasahuje do bezpečnostního pásma vysokotlakého plynovodu po tlaku 40 barů DN 150. Bezpečnostní pásmo je 20m.

3.1.5. Ochranné pásmo rozvodu tepelné energie

Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy je definováno paragrafem 87 zákona 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích (energetický zákon).

Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie do provozu.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

U výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

V ochranném pásmu zařízení, která slouží pro výrobu či rozvod tepelné energie, i mimo ně je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit tato zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, stanoví provozovatel tohoto zařízení podmínky. Ostatní stavební činnosti, umísťování staveb, zemní práce, uskladňování materiálu, zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze po předchozím písemném souhlasu provozovatele tohoto zařízení. Podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby nebo souhlas, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen, se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí nebo oznámení záměru v území o vydání územního souhlasu; orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, podmínky nepřezkoumává.

Prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje. Při provádění stavebních činností musí vlastník dotčené stavby dbát na zajištění bezpečnosti tohoto zařízení.

Stavba nezasahuje do ochranného pásma rozvodu tepelné energie.

3.1.6. Ochranné pásmo komunikačních vedení a rádiových spojů

Ochranné pásmo komunikačních vedení a rádiových spojů je definováno paragrafy 102 a 103 zákona 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu.

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

V ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je zakázáno

- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu provádět zemní práce nebo terénní úpravy,

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení,
- bez souhlasu jeho vlastníka vysazovat trvalé porosty.

Činnosti v ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k tomuto vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu, je možné vykonávat jen po předchozím souhlasu vlastníka vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu.

Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

V řízeních o ochranných pásmech nadzemního komunikačního vedení, rádiového zařízení a rádiového směrového spoje je Úřad dotčeným správním úřadem.

Stavba nezasahuje do ochranného pásma rádiového zařízení a rádiových směrových spojů.

3.2. Ochrana území, památek a životního prostředí

3.2.1. Ochrana přírody a krajiny

Ochrana přírody a krajiny je definována obsahem zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Ochranou přírody a krajiny se podle tohoto zákona rozumí dále vymezená péče státu a fyzických i právnických osob o volně žijící živočichy, planě rostoucí rostliny a jejich společenstva, o nerosty, horniny, paleontologické nálezy a geologické celky, péče o ekologické systémy a krajinné celky, jakož i péče o vzhled a přístupnost krajiny.

Ochrana přírody a krajiny podle tohoto zákona se zajišťuje zejména

- ochranou a vytvářením územního systému ekologické stability krajiny,
- obecnou ochranou druhů planě rostoucích rostlin a volně žijících,
- živočichů a zvláštní ochranou těch druhů, které jsou vzácné či ohrožené, pozitivním ovlivňováním jejich vývoje v přírodě a zabezpečováním předpokladů pro jejich zachování, popřípadě i za použití zvláštních pěstebních a odchovných zařízení,
- ochranou vybraných nalezišť nerostů, paleontologických nálezů a geomorfologických a geologických jevů i zvláštní ochranou vybraných nerostů,
- ochranou dřevin rostoucích mimo les,
- vytvářením sítě zvláště chráněných území a péčí o ně,
- účastí na tvorbě a schvalování lesních hospodářských plánů s cílem zajistit ekologicky vhodné lesní hospodaření,
- spoluúčastí v procesu územního plánování a stavebního řízení s cílem prosazovat vytváření ekologicky vyvážené a esteticky hodnotné krajiny,
- účastí na ochraně půdního fondu, zejména při pozemkových úpravách,
- ovlivňováním vodního hospodaření v krajině s cílem udržovat přirozené podmínky pro život vodních a mokřadních ekosystémů při zachování přirozeného charakteru a přírodě blízkého vzhledu vodních toků a ploch a mokřadů,
- obnovou a vytvářením nových přírodně hodnotných ekosystémů, například při rekultivacích a jiných velkých změnách ve struktuře a využívání krajiny,
- ochranou krajiny pro ekologicky vhodné formy hospodářského využívání, turistiky a rekreace.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Vliv stavby na životní prostředí je shrnut v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí. Stavba se odehrává v prostoru mimo lokality s ochranou podle platné legislativy, v prostoru stavby se nenacházejí žádné významné krajinné prvky. Stavba neobsahuje kácení zeleně. Stavba nemá vliv na ochranu přírody a krajiny ve smyslu zákona 114/1992 Sb. .

3.2.2. Ochrana vod

Ochrana vod je definována obsahem zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Účelem tohoto zákona je chránit povrchové a podzemní vody, stanovit podmínky pro hospodárné využívání vodních zdrojů a pro zachování i zlepšení jakosti povrchových a podzemních vod, vytvořit podmínky pro snižování nepříznivých účinků povodní a sucha a zajistit bezpečnost vodních děl v souladu s právem Evropských společenství. Účelem tohoto zákona je též přispívat k zajištění zásobování obyvatelstva pitnou vodou a k ochraně vodních ekosystémů a na nich přímo závislých suchozemských ekosystémů.

Při provádění staveb nebo jejich změn nebo změn jejich užívání jsou stavebníci povinni podle charakteru a účelu užívání těchto staveb je zabezpečit zásobováním vodou a odváděním, čištěním, popřípadě jiným zneškodňováním odpadních vod z nich v souladu s tímto zákonem a zajistit vsakování nebo zadržování a odvádění povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek na tyto stavby (dále jen „srážkové vody“) v souladu se stavebním zákonem. Stavební úřad nesmí bez splnění těchto podmínek vydat stavební povolení nebo rozhodnutí o dodatečném povolení stavby nebo rozhodnutí o povolení změn stavby před jejím dokončením, popřípadě kolaudační souhlas ani rozhodnutí o změně užívání stavby.

Souhlas vodoprávního úřadu je třeba ke stavbám, zařízením nebo činnostem, k nimž není třeba povolení podle tohoto zákona, které však mohou ovlivnit vodní poměry, a to

- ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry,
- ke zřizování dálkových potrubí a stavbám umožňujícím podzemní skladování látek v zemských dutinách, jakož i ke skladům, skládkám, popřípadě nádržím, pokud provoz uvedených staveb a skládek může významně ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod,
- ke stavbám, k těžbě nerostů nebo k terénním úpravám v záplavových územích,
- ke stavbám ve vzdálenosti do 15 m od vzdušné paty ochranné hráze vodního toku,
- ke stavbám v ochranných pásmech vodních zdrojů,
- k úložným místům pro nakládání s těžebním odpadem nebo k rozhodnutí o povinnosti shromažďovat a upravovat znečištěnou vodu a průsaky podle jiného právního předpisu,

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

- k vrtům pro využívání energetického potenciálu podzemních vod, z nichž se neodebírání nebo nečerpání podzemní voda; vodoprávní úřad může v řízení o udělení tohoto souhlasu žadateli uložit, aby mu předložil vyjádření osoby s odbornou způsobilostí.

Stavba je realizována v prostoru mimo záplavové území na pozemcích, v jejichž blízkosti se nenacházejí vodní toky ani vodní zdroje. Stavba z hlediska nakládání s vodami pouze upravuje stávající řešení vyústění odvodnění železničního svršku do veřejné kanalizace.

Přesto je stavba rizikem zejména pro spodní vody. Z hlediska ochrany vod je nutné vyloučit možnost znečištění podzemních a povrchových vod vlastní stavbou. Jedná se především o riziko úniku ropných látek. Stavba se nedotýká žádného vodního zdroje. Znečištění podzemních vod je zabráněno technickými opatřeními u zařízení, obsahujících ropné látky (oleje).

Při výstavbě bude nutné respektovat následující podmínky:

- pod stojícími stavebními mechanismy na ZS budou instalovány zachytňovací nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) proti úkapům,
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je nepřípustné,
- na ploše ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min. 90l obsahující sorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražná páska, ochranné rukavice apod.,
- veškerá údržba nebo případné opravy budou prováděny mimo plochu ZS,
- na plochách zařízení stavení nesmí být skladovány pohonné hmoty,
- na plochách zařízení stavení v blízkosti toků nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály,
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků.

3.2.3. Ochrana ovzduší

Ochrana ovzduší je definována obsahem zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení stavby nedojde ke zvýšení zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

- koordinací stavebních prací,
- koordinací přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti klopením,
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu.

3.2.4. Ochrana památek

Ochrana památek je definována obsahem zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

Území, na kterém se stavba uskuteční, je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu §22 odst. 2, zákona č.20/1987 Sb. Dle sdělení Odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu Krajského úřadu v Plzni, stavba nevede v blízkosti žádného památkově chráněného objektu a ani neprochází památkově chráněným územím. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/1987 Sb.

Zahájení zemních prací bude oznámeno na Archeologickému ústavu AV ČR. Tomuto pracovišti je nutné:

- hlásit případné archeologické nálezy,
- umožnit záchranný archeologický výzkum.

Úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb..

4. B.1.3 Koncepce stavby

4.1. Stručný popis zamýšlené stavby

V rámci stavby dojde v osobním nádraží ŽST Česká Třebová k výměně části kolejových obvodů, které nespĺňují potřebné parametry pro průjezd moderních hnacích vozidel. Tato výměna se bude týkat paralelních KO 2796, KO 2694 a jednopásových KO 2491, které jsou delší jak 250 m nebo jsou pojížděny rychlostí vyšší jak 40 km/hod. Většina těchto kolejových obvodů se nachází v obvodu osobního nádraží.

Tyto kolejové obvody budou nahrazeny z počítače náprav se směrovými výstupy a jejich výstroj bude soustředěna do stávající stavědlové ústředny, ve které se demontuje nepotřebná část zařízení.

V rámci obnovy traťového zařízení dojde k instalaci nového traťového zařízení v úsecích Třebovice v Č. - Česká Třebová, odb.Zádulka - Česká Třebová, kde bude zřízen nový elektronický banalizovaný automatický blok soustředěný do sousedních ŽST.

V úseku Česká Třebová-odb. Parník bude zřízen rovněž nový automatický blok s tím, že jeho koncepce musí být minimálně reléové logiky. V tomto úseku bude obnoven i stávající PZS.

Pro zajištění komunikace nových AB se sousedními dopravnami dojde k výstavbě nového datového spojení jak po metalických kabelech, tak i optických.

Pro napájení TZZ a SZZ bude zřízeno napájení v odpovídajícím rozsahu. Pro potřeby zajištění dostatečné dimenze napájení bude v rámci této stavby upravena část napájecí výstroje.

V rámci stavby dojde k výstavbě tří návěstních lávek a jednoho krakorce.

4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu.

Při stavbě budou dodržena ustanovení vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a ustanovení vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

4.3. Začlenění stavby do území

Stavba svou realizací nezmění výrazně území, ve kterém je realizována.

4.4. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

4.4.1. Zabezpečovací zařízení

PS121 Třebovice v Č.- Česká Třebová, TZZ

V mezistaničním dvojkolejném úseku se navrhuje traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie - nový integrovaný elektronický autoblok soustředěný do přilehlých stanic bez místa soustředění automatického bloku na trati. Nový automatický blok bude rozdělovat trať ve směru do České Třebové na tři prostorové oddíly a ve směru do Třebovic v Č. na čtyři prostorové oddíly. Trať je vedena ve větší části v souběhu s tratí Odb.Zádulka - Česká Třebová.

Zařízení obousměrného elektronického autobloku musí splňovat podmínky pro jeho nasazení v provozu SŽDC s.o.. Napájení elektronického autobloku bude zajištěno ze staničních napájecích zdrojů. Zdroje budou umístěny v řídicí a podružné stanici (ŘS – ŽST Česká Třebová ; PS – ŽST Třebovice v Č.). Použité kolejové obvody budou o napájecí frekvenci 75 Hz (se zvětšeným dosahem přírodních vodičů k NK na max. 5,5 km a RK na max. 6.3 km od SÚ) s dodatečným kódováním pro činnost liniového vlakového zabezpečovače (LVZ typu LS90) . V místě měnirny Česká Třebová budou zachovány stávající izolované styky pro zpětné připojení TV. Použité kolejové obvody musí splňovat požadavek elektromagnetické interoperability na zvýšenou úroveň EMC.

Veškerá vnitřní výstroj elektronického autobloku bude umístěna pouze v přilehlých stanicích, včetně diagnostického systému, který bude součástí autobloku. Na trati bude umístěna pouze vnější výstroj elektronického autobloku tj. návěstidla, vnější prvky výstroje KO, potřebná závislostní metalická kabelizace, potřebná vlákna v optickém kabelu pro spojení řídicí a podružné stanice elektronického autobloku (v rámci sdělovacího zařízení).

Délka mezistaničního úseku mezi stavědlovými ústřednami je cca 5,425 km, mezi vjezdovými návěstidly cca 3,584 km. Hranice místa soustředění jednotlivých návěstidel se navrhuje do místa vjezdového návěstidla 1L/2L v ŽST Česká Třebová (veškerá návěstidla soustředěna v ŽST Třebovice v Čechách). Vzdálenost do SÚ v ŽST Třebovice v Č. je cca 4,800 km, do SÚ ŽST Česká Třebová je cca 0,625 km.

Vzhledem k tomu, že v ŽST Česká Třebová není vyhovující zařízení, je navrženo realizovat v záhlaví ŽST Česká Třebová rovněž kolejové obvody, které budou soustředěny do Třebovic v Čechách. V místě styku nebude použito souborů, vzhledem k tomu, že se navazuje na nově zřízené počítače náprav. Ve stávajícím stavu KO o $f=50\text{Hz}$. V ŽST Česká Třebová bude umístěna pouze vazební skříň pro tento traťový úsek, vzhledem k tomu, že se uvažuje s přestavbou celé ŽST a celá SÚ bude demontována.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

V rámci tohoto PS tedy dojde ke zřízení nových KO v záhlaví stanice Česká Třebová. Konkrétně se bude jednat o nové kolejové obvody K12a a K14a, které budou soustředěny do Třebovic v Č. a do České Třebové přenášen jejich stav. Vnitřní část bude dodána tímto PS a vnější část bude dodána PS123.

Kabelizace pro elektronický autoblok se navrhuje zcela nová: V rámci tohoto PS bude realizována veškerá kabelizace mezi SÚ Třebovice v Čechách a jednotlivými prvky včetně kolejových obvodů v záhlaví ŽST Česká Třebová. Výkopové práce však budou realizovány pouze po vjezdová návěstidla do České Třebové.

PS122 Odb. Zádulka - Česká Třebová, TZZ

V mezistaničním dvojkolejném úseku se navrhuje traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie - nový integrovaný elektronický autoblok soustředěný do přilehlých stanic bez místa soustředění automatického bloku na trati. Nový automatický blok bude rozdělovat trať ve směru do České Třebové na tři prostorové oddíly a ve směru do Odb. Zádulka. na čtyři prostorové oddíly. Trať je vedena ve větší části v souběhu s tratí Česká Třebová-Třebovice v Č..

Zařízení obousměrného elektronického autobloku musí splňovat podmínky pro jeho nasazení v provozu SŽDC s.o.. Napájení elektronického autobloku bude zajištěno ze staničních napájecích zdrojů. Zdroje budou umístěny v řídicí a podružné stanici (ŘS – ŽST Česká Třebová ; PS – Odb. Zádulka.). Použité kolejové obvody budou o napájecí frekvenci 75 Hz (se zvětšeným dosahem přívodních vodičů k NK na max. 5,5 km a RK na max. 6.3 km od SÚ) s dodatečným kódováním pro činnost liniového vlakového zabezpečovače (LVZ typu LS90) . V místě měnírny Česká Třebová budou zachovány stávající izolované styky pro zpětné připojení TV. Použité kolejové obvody musí splňovat požadavek elektromagnetické interoperability na zvýšenou úroveň ECM.

Délka mezistaničního úseku mezi stavědlovými ústřednami je cca 4,821km, mezi vjezdovými návěstidly cca 4,061 km.

Vzhledem k tomu, že v ŽST Česká Třebová není vyhovující zařízení, je navrženo realizovat v záhlaví ŽST Česká Třebová rovněž kolejové obvody, které budou soustředěny do Třebovic v Čechách. V místě styku nebude použito souborů, vzhledem k tomu, že se navazuje na nově zřízené počítače náprav. Ve stávajícím stavu KO o $f=50\text{Hz}$. V ŽST Česká Třebová bude umístěna pouze vazební skříň pro tento traťový úsek, vzhledem k tomu, že se uvažuje s přestavbou celé ŽST a celá SÚ bude demontována.

Veškerá vnitřní výstroj elektronického autobloku bude umístěna pouze v přilehlých stanicích, včetně diagnostického systému, který bude součástí autobloku. Na trati bude umístěna pouze vnější výstroj elektronického autobloku tj. návěstidla, vnější prvky výstroje KO, potřebná závislostní metalická

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

kabelizace, potřebná vlákna v optickém kabelu pro spojení řídicí a podružné stanice elektronického autobloku (v rámci sdělovacího zařízení).

V Odb. Zádulka a v ŽST Česká Třebová bude umístěna pouze vazební skříň pro tento traťový úsek, vzhledem k tomu, že v ŽST Česká Třebová se uvažuje s přestavbou celé ŽST a na Odb. Zádulka není dostatek místa. Veškerá vnější část (KO a návěstidla) bude soustředěna do SÚ Třebovice v Čechách, vzdálenost do SÚ od vjezdových návěstidel 1ZL/2ZL je cca 4,800 km, od km 241,673 do SÚ ŽST Třebovice v Č. je cca 2,636 km.

Hranice místa soustředění návěstidel se navrhuje do místa vjezdových návěstidel do České Třebové. Veškerá návěstidla tedy budou soustředěna do Třebovic v Čechách.

V rámci tohoto PS dojde ke zřízení nových KO v záhlaví stanice Česká Třebová. Konkrétně se bude jednat o nové kolejové obvody K1a a K6a, které budou soustředěny do Třebovic v Č. a do České Třebové přenášeny jejich stav. Kolejové obvody tedy budou v rámci tohoto PS realizovány od Zádulky po Českou Třebou, včetně KO v záhlaví v České Třebové. Veškeré tyto kolejové obvody budou soustředěny do stavědlové ústředny v Třebovicích v Čechách.

Kabelizace pro elektronický autoblok se navrhuje zcela nová. V rámci tohoto PS bude realizována veškerá kabelizace mezi SÚ Třebovice v Čechách/Odb. Zádulka a jednotlivými prvky včetně kolejových obvodů v záhlaví ŽST Česká Třebová. Výkopové práce však budou realizovány pouze po vjezdové návěstidlo do České Třebové.

PS123 ŽST Česká Třebová, úpravy SZZ

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy se v ŽST vymění stávající nevyhovující kolejové obvody KO 2796 a KO 2491 (KO 2491, které jsou delší jak 250 m nebo jsou pojížděny rychlostí vyšší jak 40 km/hod.), které pracují s kmitočtem 50Hz. Jedná se o kolejové obvody:

ŽST Česká Třebová								
K1	K14a*	K1a*	K2b*	K6a*	V15	V23	V34	V42-43
K100e*	K14b	K1b	K33c*	K6b	V17-18	V24	V35-38	V45-46
K12	K16	K1c*	K4a	K8	V19	V27	V36-41	V484
K12a*	K16a	K2	K4b	V10	V20	V28-31		V486
K14	K18a	K2a	K6	V13-14	V22-30	V32	V40	V7-701

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Kolejové obvody vyznačené kurzívou a symbolem budou vyměněny za nové kolejové obvody a ostatní za počítače náprav.*

V kolejišti bude zřízena nová závislostní kabelizace, která bude uložena jako příloha ke stávající kabelizaci, která je nevyhovující pro opětovné využití. Ve vnější části budou demontovány stávající kolejové obvody a místo nich budou zřízeny nové počítače náprav dle projektové dokumentace.

Vzhledem k úpravě kolejových obvodů dojde k částečné úpravě i izolace kolejiště (kolejové propojky atd.).

Ve stávající stavědlové ústředně budou demontovány nepotřebné stojany a zřízen nový napájecí zdroj pro PN, včetně vlastní výstroje PN, které budou nahrazovat nevyhovující KO. Z těchto nových komponentů budou zajištěny vazby do stávajícího SZS.

PS124 Česká Třebová – Odb Parník, úpravy TZZ

V mezistaničním čtyřkolejném úseku se navrhuje traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie - nový integrovaný, minimálně reléový autoblok soustředěný do přilehlých stanic bez místa soustředění automatického bloku na trati. Nový automatický blok bude rozdělovat koleje č. 1, 2, 3 a 4 do dvou prostorových oddílů.

Zařízení obousměrného autobloku musí splňovat podmínky pro jeho nasazení v provozu SŽDC s.o.. Napájení autobloku bude zajištěno ze staničních napájecích zdrojů. Zdroje budou umístěny v řídicí a podružné stanici (ŘS – ŽST Česká Třebová ; PS – Odb. Parník.). Použité kolejové obvody budou o napájecí frekvenci 75 Hz (se zvětšeným dosahem přírodních vodičů k NK na max. 4,5 km a RK na max. 6,3 km od SÚ) s dodatečným kódováním pro činnost liniového vlakového zabezpečovače (LVZ typu LS90) . Použité kolejové obvody musí splňovat požadavek elektromagnetické interoperability na zvýšenou úroveň ECM.

Vzhledem k tomu, že v ŽST Česká Třebová není vyhovující zařízení, je navrženo realizovat v záhlaví ŽST Česká Třebová rovněž kolejové obvody, které budou soustředěny na Odb. Zádulka. V místě styku nebude použito souborů, vzhledem k tomu, že se navazuje na nově zřízené počítače náprav. Ve stávajícím stavu KO o $f=50\text{Hz}$. V ŽST Česká Třebová bude umístěna pouze vazební skříň pro tento traťový úsek, vzhledem k tomu, že se uvažuje s přestavbou celé ŽST a celá SÚ bude demontována.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Délka mezistaničního úseku mezi stavědlovými ústřednami je cca 3,699km, mezi vjezdovými návěstidly cca 1,671 km. Hranice místa soustředění se navrhuje do místa vjezdových návěstidel do České Třebové NS, VS, OS a 2S. Vzdálenost do SÚ Odb. Parník je cca 2,194km, do SÚ ŽST Česká Třebová je cca 1,505km. V ŽST Česká Třebová bude umístěna pouze vazební skříň pro tento traťový úsek, vzhledem k tomu, že se uvažuje s přestavbou celé ŽST.

V rámci tohoto PS dojde ke zřízení nového vnitřního přejezdového zařízení v km 247, 625. V rámci úprav dojde ponechání stávajícího vnějšího zařízení, které bude doplněno pouze o signalizaci pro nevidomé. Nové zařízení bude umístěno do nového RD v místě přejezdu.

V rámci tohoto PS dojde ke zřízení nových KO v záhlaví stanice Česká Třebová. Konkrétně se bude jednat o nové kolejové obvody K100e, K33c, K1c a K2b, které budou soustředěny do Odb.Parník a do České Třebové přenášeny jejich stav.

Kabelizace pro elektronický autoblok se navrhuje zcela nová: V rámci tohoto PS bude realizována veškerá kabelizace mezi SÚ Odb. Parník a jednotlivými prvky včetně kolejových obvodů v záhlaví ŽST Česká Třebová. Výkopové práce však budou realizovány pouze po vjezdová návěstidla do České Třebové.

4.4.2. Sdělovací zařízení

PS 221 Třebovice v Č. - Odb. Parník, DOK

Pro zajištění vazeb provozu a komunikace nového automatického bloku zabezpečovacího zařízení, který bude soustředěn v sousedních stanicích, budou v rámci sdělovacího zařízení zajištěny mezi jednotlivými objekty okruhy ve stávajících sdělovacích kabelech. Jedená se o propojení následujících objektů:

- *Stavědlo 19 – Odbočka Parník*
- *Stavědlo 19 – žst. Třebovice v Čechách*
- *Stavědlo 19 – odbočka Zádulka*

V metalických a optických kabelech budou technologiemi zab. zař. obsazeny 2 metalické čtyřky a 4 optická vlákna.

1. Stavědlo 19 – Odbočka Parník

Metalické propojení bude provozováno po stávajících místních a traťových kabelech, ve kterých jsou volné okruhy v dostatečné kapacitě. Z objektu Stavědla 19 bude propojení realizováno po volném okruhu v místních kabelech 100XN0,8 (čt.č. 12-13) do kabelovny budovy ATÚ. Okruh bude veden přes kabelovnu

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

výpravní budovy, kde dojde k potřebnému přerazňování. Z budovy ATÚ bude spojení vedeno traťovým kabelem Č. Třebová - Ústí n.O. (TCEPKPFLEY 25XN0,8) po volné čtyřce č. 12-13 až do objektu stavědla odbočky Parník v žel km 249,023. Zde dojde k přepojení okruhu (volná kapacita čt.č. 0-5) na místní kabel do budovy RZZ.

V budově Stavědla 19 je nutné provést nové metalické propojení kabelovny v suterénu objektu (potřebné okruhy do požadovaných objektů) a místnosti RZZ. Okruhy budou řešeny kabely pro VF přenos a budou vedeny po stávajících kabelových rostech a ve žlabech.

V prostoru přejezdu silnice III. TŘ. žel. km 247,645 0,137 dojde k výstavbě nového reléového domku u přejezdu. Na boku tohoto domku bude umístěn nový venkovní telefonní objekt. Napojení tohoto objektu bude provedeno, prodloužením stávajícího výpichu novou kabelovou vložkou ze stávajícího traťového kabelu TTK8-4XP1,2st+12DM0,9+15XPi1,2.

Optické propojení bude provedeno v úseku Stavědlo 19 – ATÚ po stávajícím DOK č.260 Česká Třebová - Svitavy (SŽDC) po vláknech 9-12. Z budovy ATÚ bude do objektu RZZ odbočky Parník vybudován nový optický kabel 1-36 vláken. Tento kabel bude zafouknut do stávající rezervní HDPE trubky, která je vedena do žst Dlouhá Třebová. V prostoru Stavědla Parník bude tato trubka přerušena a novými vložkami bude smyčkovitě zatažena do objektu RZZ.

2. Stavědlo 19 – žst. Třebovice v Čechách

Metalické propojení bude realizováno po stávajících místních a traťových kabelech, ve kterých jsou volné okruhy v dostatečné kapacitě. Z objektu Stavědla 19 bude propojení realizováno po volném okruhu v místních kabelech 100XN0,8 (čt.č.20-21) do kabelovny Stavědla 14. Dále bude spojení vedeno traťovým kabelem Č. Třebová – Krasíkov (TCEPKPFLEZE 25XN0,8) po volné čtyřce č. 21-22 až do sdělovací místnosti technologického objektu Žst. Třebovice v Čechách. Zde dojde k přepojení okruhu na místní kabel do místnosti RZZ, v kterém jsou volné okruhy.

Optické propojení bude provedeno v úseku Stavědlo 19 – sdělovací místnost technologického objektu Žst. Třebovice v Čechách po stávajícím DOK č.270 Česká Třebová - Krasíkov (SŽDC) po vláknech 9-12. Ve sdělovací místnosti TB Třebovice v Č. dojde k přepojení vláken na místní optický kabel do místnosti RZZ, v kterém je dostatečná rezerva.

V budově Stavědla 19 dojde ke zřízení nového výpichu z DOK Česká Třebová – Krasíkov vláken 5-12, který bude proveden ze stávající spojky umístěné v kabelovně v suterénu objektu novým optickým kabelem 1-36 vl. do sdělovací místnosti. Dále je nutné provést nové optické propojení sdělovací místnosti a

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

místnosti RZZ. Propojení bude provedeno novým MOK 36 vláken. Nové kabelové propojení bude vedeno po stávajících kabelových roštech a ve žlabech

3. Stavědlo 19 – odbočka Zádulka

Metalické propojení bude realizováno po stávajících místních a traťových kabelech, ve kterých jsou volné okruhy v dostatečné kapacitě. Z objektu Stavědla 19 bude propojení provedeno po volném okruhu v místních kabelech 100XN0,8 (čt.č.13-14) do kabelovny Stavědla 14. Dále bude propojení vedeno traťovým kabelem Č. Třebová – Svitavy (TCEPKPFLEZE 25XN0,8) po volné čtyřce č. 13-14 až do místnosti RZZ stavědla Zádulka.

Optické propojení bude provedeno v úseku Stavědlo 19 – sdělovací místnost objektu odbočky Zádulka po stávajícím DOK č.260 Česká Třebová - Svitavy (SŽDC) po vláknech 9-12. Ve sdělovací místnosti je nutné vybudovat nový oboustranný výpich vláken 9-12 ve vaně rozvaděče konektory SC. Dále zde dojde k přepojení vláken na místní optický kabel do místnosti RZZ, v kterém je dostatečná rezerva.

4.4.3. Kolejové úpravy

SO 421 *Třebovice v Č.-Odb. Parník, úpravy izolovaných styků a terénu*

V rámci této stavby budou zrušeny některé izolované styky a nahrazeny novými v nových polohách. Zároveň budou v rámci tohoto SO zavařovány vybrané izolované styky.

4.4.4. Návěstní lávky

1. SO 422.1 *Třebovice v Č.-Odb. Parník, zřízení návěstních lávek km 242,138*

Navrhovaný stav. Návěstní lávka přes 4 koleje s jednostranně umístěnými návěstidly. Nosná konstrukce lávky je příhradová s plnou ocelovou podlahou, lávka je osazena na rámových členěných sloupech. Nosná konstrukce lávky vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem ustanovení. Přístup na lávku je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na lávku nepovolaným osobám. Spodní hrana lávky je osazena 8,0 m nad TK jednak z důvodu výškové rezervy pro případné úpravy GPK na také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce lávky a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Lávka je osazena na železobetonové základy a přikotvena pomocí kotevních šroubů. Základy jsou zřízeny v částečně zapaženém výkopu (pažení podél koleje). Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce lávky je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

2. SO 422.2 *Třebovice v Č.-Odb. Parník, zřízení návěstních lávek km 243,300*

Navrhovaný stav. Návěstní lávka přes 4 koleje s oboustranně umístěnými návěstidly. Nosná konstrukce lávky je příhradová s plnou ocelovou podlahou, lávka je osazena na rámových členěných sloupech. Nosná konstrukce lávky vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem ustanovení. Přístup na lávku je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na lávku nepovolaným osobám. Spodní hrana lávky je osazena 8,0 m nad TK jednak z důvodu výškové rezervy pro případné úpravy GPK na také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce lávky a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Lávka je osazena na železobetonové základy a přikotvena pomocí kotevních

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

šroubů. Základy jsou zřízeny v částečně zapaženém výkopu, základ v souběhu se silniční komunikací je zapažen podél trati i silnice. Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce lávky je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

3. SO 422.3 Třebovice v Č.-Odb. Parník, zřízení návěstních lávek km 244,362

Navrhovaný stav. Návěstní lávka přes 4 koleje s jednostranně umístěnými návěstidly. Nosná konstrukce lávky je příhradová s plnou ocelovou podlahou, lávka je osazena na rámových členěných sloupech. Nosná konstrukce lávky vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem ustanovení. Přístup na lávku je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na lávku nepovolaným osobám. Spodní hrana lávky je osazena 8,0 m nad TK jednak z důvodu výškové rezervy pro případné úpravy GPK na také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce lávky a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Lávka je osazena na železobetonové základy a přikotvena pomocí kotevních šroubů. Základy jsou zřízeny v částečně zapaženém výkopu (pažení podél koleje). Pod základy je zřízen štěrkový polštář. Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce lávky je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

4. SO 422.4 Třebovice v Č.-Odb. Parník, zřízení návěstních lávek km 248,113

Navrhovaný stav. Návěstní krakorec nad dvěma kolejemi s jednostranně umístěnými návěstidly nahrazuje ve stísněných poměrech umístěná stožárová návěstidla. Nosná konstrukce břevna krakorce je členěný prut s plnou ocelovou podlahou spojený šroubovaným stykem s rámovým členěným sloupem. Nosná konstrukce krakorce vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem ustanovení. Přístup na krakorec je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na krakorec nepovolaným osobám. Spodní hrana břevna krakorce je osazena 8,0 m nad TK jednak z důvodu výškové rezervy pro případné úpravy GPK na také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce břevna a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Sloup krakorce je osazen na mohutný železobetonový základ a

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

přikotven pomocí kotevních šroubů. Základ je zřízen v částečně zapaženém výkopu (pažení podél koleje). Pod základy bude případně podle zastižených podmínek zřízen štěrkový polštář. Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce krakorce je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

4.4.5. Přípojky vn, nn

SO 621 Třebovice v Čechách – Odbočka Parník, úprava rozvodů vn, nn

1. Č. Třebová, ústřední stavědlo č.19

Napájení stávajícího zařízení RZZ je provedeno kabelem AYKY 3x50+35, napojeného v rozváděči, který je umístěn v patře budovy rozvoden a transformátorů (TS1). Napájení kabelu, které je z transformátoru TR5 6/0,4kV je při výpadku sítě ručně zálohováno z dieselgenerátoru 200kVA, který je umístěn v garáži u objektu. Tento přívod vede přes KS na objektu hradla č.24 z terénu přímo do budovy a stoupačkou do stojanů v místnosti RZZ. Druhý přívod do zařízení RZZ je přímo z TS1 kabelem AYKY 3x120+70 do rozváděče v přízemí budovy 019, kde je ukončen. Z tohoto rozváděče je kabelem HAKETAL 4x16 proveden měřený vývod do RZZ v patře budovy.

Napájení pro nové zařízení RZZ bude provedeno novým kabelem AYKY 4x70, který nahradí stávající AYKY 3x50+35. Nový kabel se položí od stávajícího deionového jističe v patře budovy s transformovkami. Kabel bude položen zčásti zemí ve výkopu, v místě zpevněné plochy před budovou č.019 bude uložen do stávajícího kabelového kanálu. Kanál bude dozbrojen nosnými konzolami pro zavěšení kabelu.

Druhý přívod z TS1 kabelem AYKY 3x120+70 do rozváděče v přízemí b. č. 019 bude nahrazen novým AYKY 3x185+95, který se uloží podél trasy nového kabelu AYKY 4x70. Tento druhý přívod bude zatažen do rozváděče v přízemí budovy. Od tohoto rozváděče s novým elektroměrem bude do nového stojanu RZZ zatažen stoupací trasou uvnitř budovy nový CYKY 4x25.

2. Č. Třebová, odbočka „Parník“

Napájení stávajícího zařízení RZZ je provedeno dvěma přívody. První přívod je z transformátoru 6/0,4kV-25kVA kabelem CYKY 4Dx10 do rozváděče vlastní spotřeby s jističným vývodem 3x20A/C a kabelem 5Cx4 do domku hradla. Vývod není v rozváděči měřen. Druhý přívod je proveden z distribuce E.ON z vrchního vedení nn přes nástřešník se svodem do elektroměrového rozváděče na fasádě. Z rozváděče s jističem 3x25A je kabelový vývod do rozvodnice domku.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Napájení pro nové zařízení RZZ v hradle bude mít odběr zvýšený o 3kVA. Pro spolehlivé napájení bude stávající napájecí transformátor 6/0,4kV-25kVA v kobce nahrazen novým s výkonem 40kVA. Nový vývodový kabel CYKY 4Bx16 bude zapojen do stávajícího rozváděče, s novým vstupním jističem 3x63A. Kabel bude uložen tak, aby i při případném zkratu požárně neohrozil okolní zařízení a stavební hmoty. Rozváděč bude dále dozbrojen novým vývodovým jističem 3x25A/C a podružným digitálním elektroměrem (dodá SŽE HK). Za elektroměrem bude zapojen nový napájecí kabel CYKY 5Cx6, který se položí v trase stávajícího rušeného kabelu 5x4 směrem do hradla. Část trasy je v kabelovém kanálu, část v zemi. Nový napájecí kabel bude zatažen do vstupního pole stávajícího rozváděče RZZ, napojení druhého přívodu z distribuce bude nasvorkováním ze stávající rozvodnice nn.

4.5. Stručný popis dopravní technologie

Současný stav

Železniční stanice Česká Třebová leží v km 245,878 dvoukolejně trati Česká Třebová - Praha Libeň, která je v úseku Česká Třebová - Odb. Parník čtyřkolejná, v km 245,878 dvoukolejně trati Brno hl. n. - Česká Třebová, která je v části úseku Česká Třebová - Odb. Zádulka čtyřkolejná, v km 0,207 dvoukolejně trati Česká Třebová - Zábřeh na Moravě.

Rozčlenění stanice

Stanice je rozčleněna do těchto kolejových skupin:

- vjezdová skupina
- směrová skupina
- skupina kolejí 37 - 55
- odjezdová skupina
- skupina kolejí osobního nádraží a odstavných kolejí
- skupina kolejí nákladového obvodu
- jižní a severní spojovací kolej
- strojové spojovací koleje

Vjezdová skupina:

Do obvodu vjezdové skupiny patří dopravní koleje 111, 109, 107, 105, 103, 101, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114,

Směrová skupina:

do obvodu směrové skupiny patří:

- směrové koleje 201 až 238,

Skupina kolejí 37 - 55:

Do obvodu skupiny patří:

- směrové koleje 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, a 55

Odjezdová skupina:

Do obvodu odjezdové skupiny patří:

dopravní koleje 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35,

Skupina kolejí nákladového obvodu:

Do nákladového obvodu patří :

- koleje překladiště S1, S2, S3 a S4,
- koleje skladiště SMKZ S5,
- všeobecně vykládková kolej S7.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Skupina kolejí osobního nádraží a odstavných kolejí :

Do obvodu osobního nádraží patří:

- dopravní koleje 16, 14, 12, 8, 6, 2, 1 a 5,
- kusé koleje 4a, 3a, 4b, 3b, T5 a 18,
- odstavné koleje pro soupravy osobních vlaků číslo 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706
- odstavné koleje pro účely SEE 707, 707a
- odstavné kusé koleje 700a, 708b, 708c, 708e, 708f kolej SDC SEE,
- výtažná kolej skupiny odstavných kolejí.

Jižní spojovací kolej:

Jižní spojovací kolej číslo 90 spojuje vjezdovou skupinu s odjezdovou skupinou. Celková délka je 1,680 km. Obchází po jižní straně směrovou skupinu.

Severní spojovací kolej:

Severní spojovací kolej číslo 91 spojuje vjezdovou skupinu s odjezdovou skupinou. Celková délka je 2,003 km. Obchází po severní straně směrovou skupinu.

Nástupiště

V osobním nádraží jsou vybudována čtyři krytá nástupiště:

I. nástupiště	u koleje číslo 16,	délka 330 m, zastřešeno 230 m.
II. nástupiště	u koleje číslo 12 a 8,	délka 335 m, zastřešeno 230 m.
III. nástupiště	u koleje číslo 6 a 2 ,	délka 355 m, zastřešeno 230 m.
IV. nástupiště	u koleje číslo 1 a 5 ,	délka 355 m, zastřešeno 230 m.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Koleje v osobním nádraží

<i>Kolej číslo</i>	<i>Užitečná délka v m</i>	<i>Omezená polohou(námezníků, výh.č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.</i>	<i>Účel použití a jiné poznámky, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, apod.</i>
5	458	mezi izol. úseky návěstidel L 5 - S 5	vjezd i odjezd os.a nákl. vl. všemi směry - zatrolejováno
1	538	mezi izol. úseky návěstidel L 1 - S 1	-“- -“-
2	434	mezi izol. úseky návěstidel L 2 - S 2	-“- -“-
6	397	mezi izol. úseky návěstidel L 6 - S 6	-“- -“-
8	366	mezi izol. úseky návěstidel L 8 - S 8	-“- -“-
12	368	mezi izol. úseky návěstidel L 12 - S 12	-“- -“-
14	674	mezi izol. úseky návěstidel Se 28 - S 14	vjezd, odjezd pro nákl. vl. a průjezdová pro nákl. vl. a vl. osobní přepr.
14	392	mezi izol. úseky návěstidel L 14 - S 14	vjezd, odjezd pro nákl. vl. a průjezdová pro nákl. vl. a vl. osobní přepr.
16	725	mezi izol. úseky návěstidel Se 29 - L 16	vjezd od Třebovic odjezd směr Praha pro os., nákl. vlaky
16	443	mezi izol. úseky návěstidel L 16 - S 16	vjezd od Brna a Olomouce odj. všemi směry pro os. nákl. vl.

Staniční technologie

Jedná se o klasickou seřadovací stanici s kolejovými skupinami (vjezdová, směrová, odjezdová) uspořádanými za sebou a svázným pahrbkem mezi vjezdovou a směrovou skupinou kolejí.

Rozsah dopravy GVD 2012

Trat'ový úsek Česká Třebová osobní – Odb.Parník

Směr Česká Třebová osobní – Odb.Parník

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
51	19	3	12	1	11	1	2	1	0	101

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Směr Odb.Parník - Česká Třebová osobní

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
52	18	4	13	0	14	0	3	2	0	106

Trat'ový úsek Odb.Parník – Dlouhá Třebová

Směr Česká Třebová osobní – Odb.Parník

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
51	19	3	12	1	14	5	5	17	1	128

Směr Odb.Parník - Česká Třebová osobní

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
52	18	4	13	0	14	3	4	20	1	129

Trat'ový úsek Opatov – Odb.Zádulka

Směr Opatov – Odb.Zádulka

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
17	10	4	8	2	1	0	1	4	1	48

Směr Odb.Zádulka -Opatov

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
17	8	6	11	2	1	1	0	4	2	52

Trat'ový úsek Odb.Zádulka – Česká Třebová

Směr Odb.Zádulka – Česká Třebová

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
17	10	4	8	2	1	0	0	0	0	42

Směr Česká Třebová - Odb.Zádulka

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
17	8	6	11	2	1	0	0	0	0	45

Trat'ový úsek Třebovice v Čechách - Česká Třebová osobní

Směr Třebovice v Čechách - Česká Třebová osobní

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
35	10	0	44	0	10	1	3	1	0	104

Směr Česká Třebová osobní - Třebovice v Čechách

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
37	9	0	43	1	15	0	3	2	0	110

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Směr Třebovice v Čechách - Česká Třebová vjezdová skupina

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
0	0	0	0	0	3	6	3	8	1	21

Směr Odb.Les - Třebovice v Čechách

<i>Ex</i>	<i>R</i>	<i>Sp</i>	<i>Os</i>	<i>Sv</i>	<i>Nex</i>	<i>Rn</i>	<i>Vn</i>	<i>Pn</i>	<i>Mn</i>	<i>celkem</i>
0	0	0	0	0	0	4	1	11	0	16

4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby

Stavba bude zahájena výstavbou jednotlivých návěstních lávek. Ve shodný okamžik bude zahájena příprava pro výkopové práce a zahájeny úpravy ve vnitřním zařízení. Následně budou zahájeny výkopové práce s postupným osazováním vnějších prvků.

4.7. Návrh požadavků na uvádění do provozu, lhůty výstavby

4.7.1. Požadavky na uvádění stavby do provozu

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory a stavební objekty stavby charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory a stavební objekty musí mít způsobilost k užívání, která bude před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní zkouškou (TBZ) a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhl. 177/95 Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽDC schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě SŽDC.

Ověřovací provoz bude realizován podle Směrnice č. 34 SŽDC.

4.7.2. Předpokládaná lhůta výstavby

Přípravné práce	12 dní
vytýčení sítí	
příprava vnitřních částí	
Realizace stavby	186 dní
osazení snímačů PN	
výkopové práce	
pokládka kabelizace	
zřízení vnitřní části	
úprava rozvodů.	
Výstavba návěstních lávek	
Dokončovací práce	9 dní
aktivace	
Celkem	207 dní

4.8. Požadavky stavby na zdroje

Plochy zařízení staveniště lze napojit na stávající místní rozvody vody a elektrické energie. Tam, kde to nebude možné, je nutné použít mobilní generátory. Pitná voda bude pravděpodobně dovážena. Odběry vody i elektrické energie musí být před zahájením stavby projednané se správcem (majitelem) odběrného místa.

4.9. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Plochy zařízení staveniště lze napojit na stávající odvod povrchových vod. Odvod vody musí být před zahájením stavby projednaný se správcem (majitelem) kanalizace.

4.10. Napojení na dopravní systém

Hlavní dopravní trasy jsou vedené po stávajících silnicích a místních komunikacích. Pro přístup k železnici se využijí především ulice a komunikace:

Účelová komunikace od obce Semanín – jedná se o účelovou komunikaci, která má v části nezpevněný povrch. Touto komunikací lze se přiblížit k objektu Odb. Zádulka. Je však nutné veškerý materiál přenášet přes železniční trať. Vzhledem k minimálnímu rozsahu úprav v této lokalitě, bude bezpečnost zajištěna domluvou s výpravčím (provádí se pouze zřízení 1 skříně s výstrojí TZZ v SÚ).

Místní komunikace v obci Třebovice s napojením na silnici I.třídy č.14 – jedná se o místní komunikace v celé délce se zpevněným povrchem. Těmito komunikacemi se lze dostat přímo k VB a TB v ŽST Třebovice v.Č.. Zde bude zřízeno i zařízení staveniště na drážním pozemku v sousedství TB.

Účelová komunikace k areálu měnirny s napojením na silnici I.třídy č.14 - jedná se o účelovou komunikaci v celé délce zpevněnou. Po této komunikaci je zajištěn přístup téměř k celému souběhu tratí Třebovice-Česká Třebová a Odb. Zádulka-Česká Třebová. Část komunikace však vede přes areál kolejového depa, se kterým je nutné dohodnout podmínky přístupu-zajistí zhotovitel. Komunikace se v úrovni depa opět napojuje na silnici I.třídy č.14. Přes tuto komunikaci je zajištěn přístup i ke stavědlu č.14

Místní komunikace v České Třebové – jedná se o nezpevněnou komunikaci, která je napojena na silnici I.třídy č.14 a v současnosti zajišťuje přístup k bývalému drážnímu objektu 151. Komunikace slouží i jako záložní přístup na odstavné nádraží. Komunikace není vhodná pro navážení velkého množství materiálu.

Silnice III.třídy nová semanínská – jedná se o silnici II. třídy, která podchází pod celým kolejištěm a napojuje se na silnici I.třídy č.14. Po této komunikaci je zajištěn přístup k ústřednímu stavědlu č. 19 (ve staré semanínské ulice). Zároveň je možný po této komunikaci přístup k zařízení staveniště.

Semanínská ulice – jedná se o přístup k ústřednímu stavědlu číslo 19.

Kozlovská ulice – jedná se o přístup k pražskému zhlaví ŽST Česká Třebová

Tykačova ulice – jedná se o přístup k nákladové koleji trati Česká Třebová-Odb.Parník

Truby ulice – jedná se o přístup k hlavní trati Česká Třebová-Odb.Parník

U stadionu – jedná se o přístup k železničnímu přejezdu na nákladové spojce Česká Třebová nákl.n.-Odb.Parník

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Kubelkova ulice – jedná se o přístup k hlavní trati Česká Třebová-Odb.Parník

Nerudova – souběžně s ulicí pod Březinou je vedena nezpevněná komunikace podél trati, odkud bude přístup na výkopové práce.

Lhotka - z lhotecké ulice je napojena nezpevněná komunikace, která je přístupovou komunikací k objektům na odbočce Parník.

Veškeré výše uvedené komunikace musí být před zahájením stavby pasportizovány (zjištěn jejich stav a odsouhlasen správcem komunikací-fotodokumentace, videozáznam) a po dokončení stavby, musí být potvrzeno správcem, že nedošlo k jejich poškození či znečištění.

Pokud bude zhotovitel stavby používat při výstavbě jiné příjezdové cesty neuvedené v této dokumentaci, bude jejich využití a případný způsob a rozsah jejich úprav předmětem dodavatelské přípravy stavby, včetně projednání souhlasu vlastníka nebo správce.

4.11. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Projekt neobsahuje náhradní výsadbu a ozelenění.

4.12. Bezpečnost práce

Všeobecné zásady bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci jsou uvedeny v:

- zákon 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon 174/1968 Sb., o státním dozoru nad bezpečností práce,
- nařízení vlády 591/2006 Sb., požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- vyhláška 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti z elektrotechniky,
- vyhláška 110/1975 ČÚBP, o evidenci pracovních úrazů,
- vyhláška 48/1982 ČÚBP, základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technického zařízení,
- vyhláška 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů,
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních,
- předpis SŽDC (ČD) Op16, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Nařízení vlády číslo 591/2006 Sb. je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. Jsou v něm stanoveny základní povinnosti. Především se jedná o:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje,,
- vedení evidenci o školení,
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami,
- zajistit označení staveniště,
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky,
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí,
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí,
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí,

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

4.13. Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V rámci stavby je na přejezd instalováno signalizační zařízení pro nevidomé na všech výstražnících. Oproti stávajícímu stavu tak stavba zlepšuje stav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

4.14. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

V rámci této stavby dojde k výstavbě nového kolejiště v osobním nádraží v ŽST Česká Třebová. Při této stavbě dojde k obnově jednotlivých stavebních částí i technologických zařízení. Stavba bude přesahovat i za obvod ŽST Česká Třebová, kde v rámci této stavby dojde k úpravě GPK, což umožní zvýšit traťovou rychlost.

Stavba byla zpracována, ve stupni investiční záměr. Ten však nebyl schválen a stavba je v dlouhodobém sledování.

Vzhledem k této skutečnosti není tato stavba nikterak podmiňující pro realizaci stavby „EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“.

Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín

V rámci této stavby dojde k vybudování nového vlakového zabezpečovače systému ERTMS ETCS/L2. Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřadovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS90).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS 90) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

. Vzhledem ke snaze snížení nákladů, navazuje tato stavba na stavbu „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha - Kolín“. Vazba je provedena v místě vlastní ŽST Kolín, kde se využívá pro úsek Kolín-Úvaly RBC, které bude dodáno v rámci stavby „Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín“ a bude sloužit pro celý úsek Kolín-Úvaly.

Stavba „EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ je pro stavbu „Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín“ podmiňující. V případě, že by se stavba „EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ nerealizovala, muselo by dojít ve stavbě ETCS k rozsáhlým úpravám zařízení pro nutnost navázání tohoto systému na stávající stav.

Stavby DOZ

Stavby DOZ budou na celém úseku realizovat úpravu stávajícího zařízení pro možnost napojení na dálkové řízení. V rámci této stavby b dojde k úpravám přenosového zařízení a k napojení jednotlivých technologií na dálkové řízení. V rámci této stavby dojde k minimálním vnějším úpravám.

V konečném stavu dojde k opuštění jednotlivých stanic obsluhujícími zaměstnanci a celé řízení bude převedeno na centrální dispečerské pracoviště (CDP) Praha do CDP Balabenka. V určených stanicích se ponechají pohotovostní výpravčí pro řádné revize a případné mimořádnosti v dopravě.

5. Údaje o splnění stanovených podmínek

5.1. Podmínky Rozhodnutí o umístění stavby

Nebyly kladeny

5.2. Podmínky Schvalovacího a posuzovacího protokolu k PD

5.2.1. Schvalovací a posuzovací protokol

1. Při rekonstrukci stávajícího AB v obvodu žst. Česká Třebová a přilehlých traťových úsecích zajistit soulad s připravovanou rekonstrukcí SZZ v žst. Česká Třebová včetně odpovídajících osových vzdáleností jednotlivých návěstních lávek.

Příprava rekonstrukce ŽST Česká Třebová se v současnosti zpožďuje vůči plánovaným termínům. Jednotlivé návěstní lávky v dokumentaci jsou umístěny dle směrových možností trati. V případě, že dojde k realizaci vysunutých rychlých spojek na brněnském zhlaví dojde ke zrušení maximálně jedné návěstní lávky, což je minimální náklad vzhledem k přínosům investice výstavby nového AB. V současnosti se však již neuvažuje s výstavbou předjízdny koleje, která měla vliv na polohu nové lávky. V případě, že by tato nadbytečná kolej, nebyla realizována, nedošlo by ke změně žádné návěstní lávky.

2. Vzhledem k připravované stavbě „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ je nezbytné zdůvodnit úpravy TZZ v úseku Česká Třebová – odbočka Parník (zda rozsah AB zachovat nebo ho zcela změnit), zejména s přihlédnutím ke kompletní obnově kolejiště odb. Parník, která proběhla v roce 2009.

Stávající jednosměrný AB s kolejovými obvody 50Hz neumožňuje žádnou vhodnou rekonstrukci. V tomto úseku je vhodné zřídit nový reléový, nebo elektronický AB, který zajistí nahrazení vyžitého AB do doby celkové rekonstrukce ŽST. Toto řešení v současnosti zjednodušuje i zrušení vlečky PROMINA, která se nacházela v koleji č.4 (DS). Investiční náklady na toto řešení, jsou srovnatelné s náklady uvedenými v souhrnném rozpočtu stavby.

3. Úpravy kolejových obvodů v žst. Ostrava hl. n. je nezbytné posoudit v souvislosti s potřebností spádovišť pravého a levého seřaďovacího nádraží. V tomto smyslu je nutné sledovat možnost náhrady kolejových obvodů počítači náprav.

Rozhodnutí o zrušení jednoho ze spádovišť nebylo stále vyřčeno.

4. Provéřit nezbytnost rekonstrukce SZZ v žst. Pardubice hl. n. s ohledem na redukci rozsahu kolejiště včetně jeho vyhovujícího stávajícího stavu a oddělení spádoviště a jeho potřebnost. Náklady na žst. Pardubice hl. n. se následně navyšují úpravami, realizovanými v navazující stavbě „Úprava SZZ a TZZ pro ETCS v úseku Kolín – Choceň“. Tyto náklady je nezbytné porovnat souhrnně vůči nákladům nového SZZ v žst. Pardubice hl. n., a to i s přihlédnutím k realizaci případných dalších návazných staveb v následujícím časovém období (Medlešická spojka, dvoukolejný traťový úsek do žst. Hradec Králové).

V současnosti má ŽST Pardubice cca 102výhybkových jednotek, což v přepočtu k ŽST Kolín obnáší investici 742mil.Kč (náklady ŽST Kolín po odečtení úpravy nástupišť a trati směr

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

Lučební a Ratboř jsou 1470 mil.Kč při 202v.j.). Stávající zařízení je z roku 1967 - **44let** staré – a zařízení na SP2 bylo v roce 1967 pouze upraveno, je nutné sledovat jeho výměnu v poměrně krátkém časovém horizontu. Tato investice je však natolik rozsáhlá, že ji nelze zahrnout do výše uvedené stavby. Vzhledem k potřebnosti této investice je ji nutné sledovat jako samostatnou stavbu.

5. V žst. Pardubice hl. n. prověřit stávající stavědlovou ústřednu, neboť nemožnost stavění vlakových cest v nesprávném směru na hlavní trať včetně odjezdů na „přivolávací návěst“ způsobuje podvazování vlakové dopravy, což je z hlediska bezpečnosti a ekonomiky železničního provozu zcela nežádoucí stav. Současně se doporučuje zvážit nutnost umístění terminálu pro ovládání AB s diagnostickou kontrolou na pracoviště výpravčího.

Současný stav SZZ v ŽST Pardubice je nevyhovující, jak po stránce morální zastaralosti, tak stáří (r.v.1967). Požadovaná úprava je natolik rozsáhlá, že ji nelze realizovat.

6. U všech nových TZZ – AB zajistit plnohodnotnou obsluhu (změna traťového souhlasu, odjezd na návěst dovolující jízdu).

Změna stavu je zajištěna. Povolující návěst ze stanic nikoliv.

7. Stanovit a zpracovat rozsah řešených kolejových obvodů včetně návazností v kolejových řešeních dotčených železničních stanic ještě před zpracováním projektu. V obdobném smyslu zajistit geodetické zaměření stávajícího stavu pro projektování nových úprav SZZ a TZZ. Takto vzniklou finanční potřebu zahrnout do předložených CIN, které nelze navyšovat.

Byl stanoven dle dokumentace

5.3. Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Kapacitní údaje stavy byly dodrženy. Vzhledem k situování návěstidel a nového TZZ do odbočky Parník došlo dokonce k jejich mírnému překročení a stavba navyšuje svůj přínos bez zvýšení investičních nákladů.

5.4. Změny oproti předchozímu stupni dokumentace

Oproti předchozímu stupni dokumentace došlo k následujícím změnám:

- Upřesnění vedení kabelových tras
- K nahrazení KO4300 s vyšší citlivostí přijímače za počítače náprav v ŽST Česká Třebová. Důvodem byl stav železničního svršku. Vzhledem ke zřízení PN nebylo nutné realizovat napájecí zdroj 275Hz a měnit konfiguraci kolejových úseků z důvodu dodržení norem.

„EMC ve vybraných úsecích trati Praha - Bohumín“ – Lokalita Česká Třebová
Souhrnná technická zpráva – Projekt

- Dle podmínek MD ČR, byla změněna koncepce úpravy TZZ v úseku Česká Třebová-Odb. Parník. Namísto pouze úprav kolejových obvodů dojde i k výstavbě nového AB v tomto úseku. Vzhledem k výstavbě nového AB je nutné nahradit nenormové umístění návěstidel a je nutné vybudovat návěstní krakorec včetně řešení železničního přejezdu.
- Výstavba návěstního krakorce v km 248,113

V ostatních částech řešení je stavba beze změny.

6. Příprava pro výstavbu

6.1. Uvolnění staveniště

Investor zajistí u majitelů pozemků povolení ke vstupu na pozemky. Dodavateli bude předán prostor staveniště.

6.2. Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby,

Stavba po dobu výstavby využívá pouze objekty ústředních stavědel a dopravní kanceláře v jednotlivých ŽST pro montáž dodávaného zařízení.

6.3. Způsob provedení demolic a místa skládek,

Obsahem stavby nejsou demolice. Stavba využívá pro uložení odpadů veřejných skládek jejichž definování je předmětem části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

6.4. Likvidace porostů

Obsahem stavby není likvidace porostů, dojde pouze k odstranění náletových křovin.

6.5. Likvidace škodlivých odpadů

Likvidace odpadů je předmětem části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

6.6. Zabezpečení ochranných pásem i porostů po dobu výstavby

Zabezpečení ochranných pásem bude řešeno podle podmínek stanovených jednotlivými vlastníky a správci inženýrských sítí, které jsou zdrojem ochranných pásem v místě stavby. Podmínky jsou shrnuty v Technické zprávě části H.4 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí.

Zabezpečení ochrany porostů po dobu výstavby bude řešeno v rámci jednotlivých PS a SO v souladu s podmínkami stanovenými územním rozhodnutím.

6.7. Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků

Obsahem stavby nejsou žádné přeložky.

6.8. Omezující nebo bezpečnostní opatření v průběhu výstavby

Omezující a bezpečnostní opatření v průběhu výstavby souvisí s drážním provozem v prostoru staveniště a budou spočívat zejména v zajištění nenarušené drážní dopravy a v koordinaci staveb z hlediska bezpečnosti práce. Bezpečnost práce je obsahem jednotlivých PS a SO stavby.

6.9. Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

Na dobu úpravy kolejových obvodů v dané koleji bude přerušen drážní provoz v místě úprav. Náhradní opatření se nepředpokládají a budou využity stávající předjízdne koleje. Obdobné opatření bude provedeno při realizaci kabelových tras.

V ŽST Česká Třebová bude nutné vyloučit i traťové koleje v mezistanicích úsecích. Zde se předpokládá využití variantních tras osobní koleje, případně zavedení jednokolejného provozu v daném traťovém úseku, obdobně jako při řešení mimořádnosti.

V traťových úsecích Česká Třebová-Třebovice v Čechách a Česká Třebová Odb. Zádulka bude nutné zavést nickolejný provoz při zřizování břevna návěstních lávek. U každého břevna se předpokládá výluka v rozsahu cca 3hodin.

Přerušení silničního provozu se během stavby nepředpokládá. Vzhledem k přepínání traťového zařízení se však předpokládají krátkodobé výpadky přejezdového zařízení v km 247,645 v traťovém úseku Česká Třebová – Odb. Parník. Tento přejezd je se silnicí III.třídy ulice U stadionu v České Třebové.

6.10. Omezení v dodávce energií

Po dobu úprav NN rozvodů v ŽST bude částečně omezena dodávka napájení, která bude řešena dodávkami ze záložního zdroje napájení.

7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V době zpracování projektu nejsou známy žádné potřeby, které je nutné vykoupit pro realizaci stavby.

8. Výjimky z předpisů a norem

Do doby ukončení zpracování této dokumentace přípravné dokumentace stavby nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

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

V rámci stavby nejsou zřízeny žádné zábory pozemků.