

## Záznam z pracovní porady ke zpracovávání Záměru projektu a Doprovodné dokumentace stavby

### „Zřízení výhybny Česká Metuje“

která se uskutečnila dne 22.09.2022 v zasedací místnosti Oblastního ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259 a také formou on-line přenosu prostřednictvím aplikace MS-Teams.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: Ing. Zbyněk Zunt, Úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb (O6)

Mojmír Bursa, Úsek řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

Ing. Lenka Žemličková, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor pozemních staveb (O23)

Ing. David Čtvrtníček, Úsek generálního ředitele, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30), oddělení prevence hybridních hrozeb

Bc. Monika Trpišovská, Úsek generálního ředitele, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30), oddělení požární prevence

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznamenáni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

### Úvod:

Jednání zahájil hlavní inženýr projektu Ing. Tomáš Malý shrnutím vývoje od vstupní všeprofesní porady konané 28. 4. 2022.

Dne 2. 6. 2022 se konalo místní šetření za účasti investora, správce a projektantů dokumentací opravných prací a předmětné akce za účelem koordinace naší stavby s projektem opravných prací. Výsledkem jednání bylo rozšíření rozsahu úprav spadajících do námi řešené investiční akce – od km 76,820 do km 78,885.

Na místním šetření došlo k potvrzení informace o zrušení železničního přejezdu P5118 v km 77,597, které bylo provedeno na základě rozhodnutí DÚ o povolení k odstranění ze dne 28. 3. 2022.

Dne 5. 8. 2022 projektant obdržel pokyn objednatele definující jediné technické řešení návrhu ZP+DD v souvislosti s umístěním nástupiště. Požadované vysunutí nástupiště mimo kolejové rozvětvení v důsledku tohoto pokynu již nebude dále sledováno. Umístění nástupiště v prostoru dopravní se opírá o jednomyslné schválení této varianty na jednání zastupitelstva obce Česká Metuje. **Přítomný zástupce GŘ SŽ O11 uvedl, že je ve smyslu „SŽ D1“ tímto řešením požadovaná a navrhovaná železniční stanice. V polovině 10/2022 bylo požádáno na inventarizační komisi o přejmenování stavby. V budoucnu se tedy bude stavba oficiálně jmenovat „Zřízení Žst. Česká Metuje“.**

Na základě pokynu investora došlo také k úpravě rozsahu a ceny díla reflektující převzetí nutných prací z projektu „Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“.

## **Záznam:**

### **1. Závěry a doporučení orientačního GTP**

Závěry orientačního geotechnického průzkumu pro záměr „Zřízení výhybny Česká Metuje“ lze shrnout do následujících bodů:

- 1) V úseku km 76,820 až 77,525 je kolej vedena na násypovém tělese výšky do 5,0 m, následně přechází do zářezu, který končí v km 77,920. V zářezu v km 77,725 se v manipulačním prostoru koleje nacházejí staré mostní opěry bývalého nadjezdu, které mají být v rámci rekonstrukce trati odstraněny.
- 2) Geologická stavba podloží trati není podrobněji známa a bude detailněji prozkoumána v rámci navrženého předběžného průzkumu. Kvartérní sedimenty v archivních vrtech realizovaných níže v údolí řeky Metuje dosahují mocností 3,5 až 5,5 m. V podloží kvartérních sedimentů se nacházejí převážně písčité slínovce s polohami vápenců.
- 3) V násypových tělesech se předpokládá výskyt písčitých jíílů, písků, šterkopísků a hrubozrnných materiálů vytěžených ze skalních zářezů na trati. V prostoru plánované výhybny lze na zemní pláni očekávat hlinitokamenitý materiál s úlomky křídových hornin, nelze vyloučit také antropogenní navážky.
- 4) Skalní zářezy v km 77,600 až 77,920 a v km 78,350 až 78,580 jsou budovány z převážně vodorovně uložených slínovců. Výška stěn dosahuje až 9,0 m. V prvním zářezu (km 77,600 až 77,920) dochází ojediněle k osypům a řícení zvětralých hornin, které se akumulují u paty stěny. Zářez v prostoru nové výhybny po prvotní rekognoskaci nevykazuje známky aktivních geodynamických jevů. Zářezy budou podrobně zmapovány a zdokumentovány v navazující etapě průzkumu.
- 5) Projev potenciálních sesuvů v blízkosti železniční trati nebyly při terénní prohlídce zjištěny. V závěru zájmového úseku vlevo trati (cca od km 78,580) jsou instalovány pozorovací stabilizované body. V rámci další etapy průzkumných prací bude provedeno podrobné mapování těchto oblastí.

### **2. Dopravní technologie**

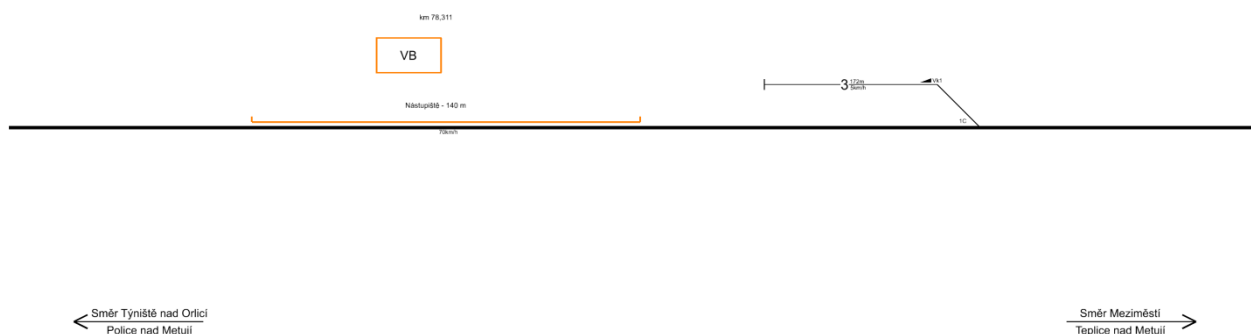
Stavba se nachází na trati KJŘ 027 Starkoč – Broumov, dle GVD jde o trať 506-1 Týniště nad Orlicí – Otovice zastávka z, dle TTP se jedná o trať 506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr. a dle Prohlášení o dráze se jedná o dráhu č. 628 00 Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr. Předpokládaný obvod stavby je v žkm 72,408 až 81,929. Stavba se bude týkat zejména úpravy kolejiště v současné zastávce a nákladišti Česká Metuje v km 78,311 a úpravy zabezpečovacího zařízení v ŽST Police nad Metují v km 72,408 a v ŽST Teplice nad Metují v km 81,929.

Na trati je provoz organizován dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Trať je jednokolejná a neelektrifikována.

Nákladiště, zastávka Česká Metuje leží v km 78,311 mezi stanicemi Police nad Metují a Teplice nad Metují. Odbočná výhybka 1C se nachází v km 78,572. Nákladiště je současně neobsazenou zastávkou. Je přidělena OSPD Hradec Králové, OSŘP Hradec Králové a PO Hradec Králové, sídlem přednosty PO je stanice Hradec Králové hl.n. Činnost ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní pracoviště výpravčího ŽST Police nad Metují. Zastávka je vybavena přístřeškem pro cestující, nachází se zde sypané nástupiště v délce 140 m, s výškou do 200 mm nad temenem kolejnice.

Schéma současného stavu je znázorněna na následujícím obrázku.

Česká Metuje nz - současný stav



Současný rozsah dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry				
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	NL	N prav N pp N g	Celkem	NO	NN	NL	N prav N pp N g	
Teplice nad Metují - Police nad Metují	1	T	prav			17	4				1		22	21	1	0	22	22	42	2	0	44	
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0			
		Z	prav			17	4				1		22	21	1	0	22	22				44	
			pp										0	0	0	0	0						

Vybrané Sp a Os vlaky zastavují v nz Česká Metuje. Jedná se o zastávku na znamení. Pobyť vlaků v případě zastavení je menší než 30 sekund a závisí od intenzity cestujících. V pracovní dny obsluhuje cestující v nz Česká Metuje 21 vlaků, v dny pracovního klidu pak 19 vlaků za den. Obsluha nákladiště je prováděná manipulačním vlakem 83474, který je provozován v pondělí, středu a pátku. Průměrný počet manipulovaných vozů v nákladišti je 3 vozy na jednu obsluhu. V zimních měsících jsou požadavky na obsluhu nákladiště minimální.

Výhledový stav uvažuje s následujícím rozsahem dopravy:

## **A) horizont 2030**

### **linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Wrocław**

- interval v předmětném úseku: 120–240 min.
- konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30, Starkoč X:00, Mieroszów X:00
- souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

### **linka Os (Pardubice –) Starkoč – Broumov**

- interval v předmětném úseku: 120 min.
- konstrukční poloha linky: Hradec Králové L:00, Náchod S:00, Broumov L:00
- souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

### **linka Os Starkoč – Broumov**

- interval v předmětném úseku: 120 min.
- konstrukční poloha linky: Náchod L:00, Broumov S:00
- souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

### **linka Sp Náchod – Broumov**

- interval v předmětném úseku: 60 min. (v provozu pouze ve špičce pracovních dní)
- konstrukční poloha linky: Broumov X:30
- souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

## **B) horizont 2050**

### **linka Ex10B Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko)**

- interval v předmětném úseku: 120 min.
- konstrukční poloha linky: Hradec Králové L:00, Mieroszów S:00
- v případě vedení linky přes jiný hraniční přechod náhrada linkou regionální dopravy

### **linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach**

- interval v předmětném úseku: 60 min.
- konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30
- souprava: EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

### **linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov (– Klodzko Miasto)**

- interval v předmětném úseku: 120 min.
- konstrukční poloha linky: Hradec Králové S:00, Broumov L:00
- souprava: EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

### **linka Sp Náchod – Broumov**

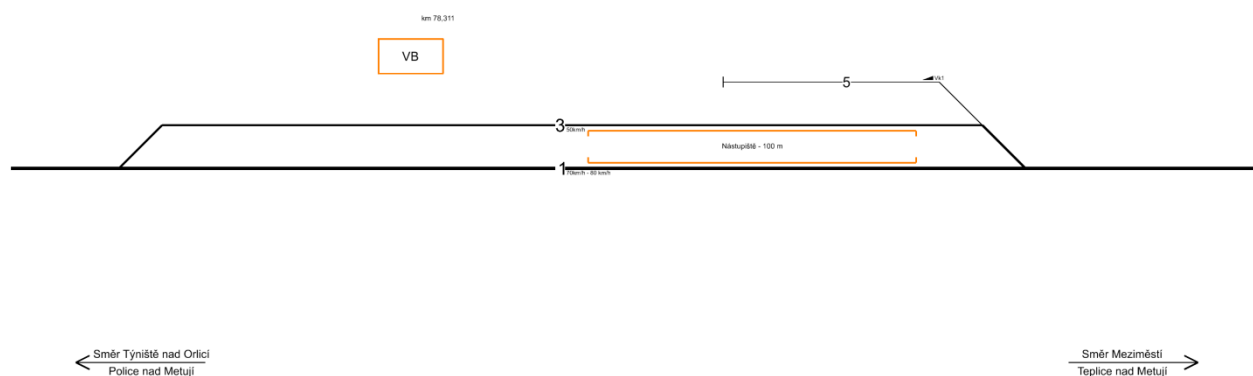
- interval v předmětném úseku: 120 min. (v provozu pouze ve špičce pracovních dní)
- konstrukční poloha linky: směrová vazba v Náchodě od linky Ex10B z Prahy

- souprava: EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Vzhledem k očekávané skladbě dopravy se navrhuje zřízení nástupiště v délce 90 – 100 m s 2 nástupními hranami, jedné u každé koleje.

Navrhovaný stav ŽST Česká Metuje je na následujícím obrázku.

Česká Metuje - navrhovaný stav



Dle SŽ PO-01/2021-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ bude doprava v předmětném úseku (včetně ŽST Česká Metuje) řízena z RDP Týniště nad Orlicí, ZP Meziměstí. V případě neexistence RDP v Týništi nad Orlicí se uvažuje s dálkovým řízením ŽST Česká Metuje z ŽST Police nad Metují.

ŽST bude vybavena světelnými návěstidly, které budou doplněny systémem ETCS L1 Limited Supervision s přepínatelnými balízkami. Na zhlaví směr Police nad Metují je možnost realizace odvrtné koleje, jestli to bude pro potřeby zabezpečovacího zařízení žádoucí.

### Frekvence cestujících na zastávce Česká Metuje (sčítací kampaň z roku 2022)

- špičková frekvence cestujících na vlak – nástup 6,0 / výstup 3,0 / obrat 9,0
- průměrné denní počty cestujících
  - běžné období roku – nástup 21,0 / výstup 26,0 / obrat 47,0
  - letní prázdniny – nástup 40,0 / výstup 44,3 / obrat 84,3

### Průměrné denní využití zastávky Žďár nad Metují (sčítací kampaň z roku 2022)

- pracovní dny – nástup 99 / výstup 95 / obrat 194
- soboty, neděle, svátky – nástup 127 / výstup 118 / obrat 245

### 3. Zabezpečovací zařízení

Na poradě bylo upřesněno a dále projednáno technické řešení přednesené na pracovní poradě 28. 4. 2022 a požadované v ZTP předmětné stavby. Požadavky formulované v ZTP zůstávají v platnosti. V případě požadavku na zpracování projektové dokumentace (dále PD) v rozsahu celého úseku z Police nad Metují do Teplic nad Metují bude potřeba zvážit rozšíření zadání stavby o úpravu stávajícího SZZ v ŽST Teplice nad Metují, kde je v současné době v provozu zařízení 2. kategorie TEST 13 v majetku vlekáře se zjišťováním konce vlaku a udělováním odhlásky tlačítkem výpravčím, doplněním technického prostředku pro spolupráci s TZZ.

- Návrh technického řešení v profesi ZZ byl na poradě prezentován ve formě situačního schéma (SS), zpracovaného na základě stávající dokumentace, dokumentace stavby „Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“ zpracované fm. PRODIN a.s. v roce 2020, návrhu kolejového řešení a dopravní technologie projednávané stavby a podkladů SŽ pro aplikaci systému ETCS L1 LS, při splnění podmínek ZTP stavby.
- Po domluvě se zástupci odborů SŽ, GŘ (O11 a O14, zástupce O6 ing. Zunt se z porady z důvodu čerpání dovolené omluvil) bylo pracovní SS rozesláno elektronickou poštou k posouzení a bude sloužit jako podklad pro další jednání – porada technologických profesí (SZ, ZZ, silnoproud) pro detailní řešení projektové dokumentace.
- Na uvedené poradě bude projednána celková koncepce řešení problematiky ZZ v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují, zejména s ohledem na vybudování výstražného zařízení pro přechod kolejí (VZPK – viz TS 1/2018-Z v aktuálním znění, na který upozornil přítomný zástupce GŘ SŽ O11) na přechodu koleje č. 3 k poloostrovnímu nástupišti, uvolňovacích rychlostí (RS) systému ETCS L1 LS a dořešení podmínek pro obsluhu koleje č. 5 (např. zřízením odvratu) s ohledem na kolejové řešení a požadavky dopravní technologie v ŽST Česká Metuje.
- Podle závěrů zmíněné porady bude modifikováno SS jako podklad technického řešení, formulovány požadavky na návazné profese, vytvořena objektová skladba PD a zpracován návrh investičních nákladů řešené stavby v profesi ZZ.
- Na poradě byla zmíněna problematika aplikace rychlostních profilů ( $V_{150}$ ), která bude řešena v průběhu dalšího zpracování PD.

### 4. Sdělovací zařízení

#### Stávající stav

Na t.ú. Police nad Metují – Teplice nad Metují je jednokolejný provoz. V t.ú. je vedena pouze stávající metalická kabelizace tvořena TK 5XN0,8 TCEPKPFLEY. V žst. Česká Metuje se nachází jedna kolej a jedno sypané jednostranné nástupiště. Technologie SZ je umístěna ve stávající sdělovací místnosti ve stávající výpravní budově (VB). Ozvučení nástupišť rozhlasovým zařízením



není instalováno. Obdobně se v žst. Česká Metuje nenachází informační a kamerový systém. V žst. je zřízeno stávající traťové rádiové spojení (TRS). Anténa TRS je umístěna na VB. Místní rádiové spojení (MRS) není zřízeno. V žst. Česká Metuje se nachází 2ks MB telefonů, které jsou připojeny na stávající traťový kabel.

#### Navrhovaný stav

#### **DOK, TOK a TK**

V rámci stavby "Zřízení výhybny Česká Metuje" se navrhuje pokládka nové kabelizace, která umožní připojení nově rekonstruované žst. Česká Metuje. Stávající metalický kabel TK 5XN0,8 TCEPKPFLEY je již kapacitně i přenosově nevyhovující, a proto bude navržena nová kabelizace dle směrnice SŽ TS 1/2022-SZ. Jedná se o pokládku kabelizace v t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje, která se bude skládat z dálkového optického kabelu DOK 72vl. SM uloženém ve fialové ochranné HDPE trubce a traťového optického kabelu TOK 48vl. SM uloženém v modré ochranné HDPE. Dále bude položena černá ochranná HDPE trubka, která bude sloužit jako rezervní a traťový metalický kabel TK 15XN0,8 TCEPKPFLEZE. Na TOK a TK budou realizovány odbočky a kabely budou plným profilem vyvedeny v RD a TO na zast. Žďár nad Metují.

Projektant upozorňuje, že vzhledem k tomu, že se železniční spodek a svršek neupravuje v celém t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje, tak není možné vybudovat pochozí betonové žlaby v celém úseku, ve kterých by byla vedena kabelizace a umožnila tak detekci lomu kolejnice na optickém vlákne. Kabelová trasa bude vedena v terénu dle směrnice SŽ S4 a tím pádem nelze zaručit dodržení vzdálenosti do 5m od osy koleje.

Na poradě byl vznesen dotaz na rozsah nově budované kabelizace. Rozsah pokládky kabelizace bude upřesněn HIS po interní poradě SŽ. Projektant zatím uvažuje pouze s pokládkou nových kabelů v t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje.

#### **Místní kabelizace**

V nově rekonstruované žst. Česká Metuje bude zřízena nová kusá kolej pro potřeby skladu v obvodu žst. U výhybky bude instalován nový EOv a z tohoto důvodu je nutné napojit MOK technologii R-EOV. MOK bude o kapacitě 6vl. SM vedený v ochranné HDPE trubce černé barvy s jedním bílým pruhem a mikrotubičkovým systémem. R-EOV bude připojen do kruhové topologie pomocí protokolu REP.

#### **Rozhlasový systém**

V žst. Česká Metuje bude zřízeno nové IP rozhlasové zařízení, které bude umístěno na nové **poloostrovní** nástupiště tj. dvě nástupištní hrany. Nové rozhlasové zařízení se bude skládat z 5 ks venkovních reproduktorů s regulací výkonu 5,10,15W. Reprodukory rozhlasového zařízení budou umístovány na sdružené osvětlovací stožáry Ž17. Technologie rozhlasového zařízení, jako je rozhlasová IP ústředna bude umístěna do nového technologického objektu, ve kterém je nutné pro potřeby SZ zřídit technologickou místnost SŽ min. o rozměrech 6x3m s klimatizační jednotkou. V rámci instalace rozhlasového zařízení budou doplněny licence a zařízení do řídicí stanice, kterou je Police nad Metují. Nově navržené zařízení bude začleněno do systému DDTS a v žst. Police nad Metují bude vybudováno klientské pracoviště DDTS.

Na poradě zazněl požadavek **zástupce odboru dopravy a silničního hospodářství Královéhradeckého kraje** na úpravu a vybudování nového IP rozhlasového zařízení na zast. Žďár

nad Metují. Tento požadavek bude prověřen HIS na interní poradě SŽ. Projektant zatím nepočítá s vybudováním rozhlasového zařízení na zast. Žďár nad Metují.

**Přítomný zástupce GR SŽ O11 upozorňuje na dokument č. j. 2684/09-OAE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků – Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení ve znění změn.**

### **Informační a kamerový systém**

V rámci stavby "Zřízení výhybny Česká Metuje" se v žst. Česká Metuje neuvažuje se zřízením informačního a kamerového systému, pouze s přípravou pro rozvody a instalaci tohoto zařízení. Do předpokládaných míst budoucích kamerových stožárů, kamerových rozvaděčů a informačního zařízení budou z TO dovedeny zemní žlaby a ochranné HDPE trubky. Tato příprava následně umožní jiným stavbám zatažení kabelizace a vybudování informačního a kamerového systému v místech ukončení žlabové a trubkové přípravy.

Na poradě zazněl požadavek na vybudování informačního a kamerového zařízení již v této stavbě. Požadavek bude prověřen HIS na interní poradě SŽ. Projektant zatím nepočítá s vybudováním informačního a kamerového systému.

**Zástupce odboru dopravy a silničního hospodářství Královéhradeckého kraje požaduje zřízení informačního systému („odjezdové tabule“) ve stanici Česká Metuje (umístěno na nástupišti) a v zastávce Žďár nad Metují (umístění na objektu zastávky).**

**Přítomný zástupce GR SŽ O11 upozorňuje na přílohu k č. j. 18453/2018-SŽDC-O14 Základní technické požadavky na kamerové systémy.**

### **Sdělovací zařízení**

V rámci sdělovacího zařízení bude vybudován nový rozvod HJČ. Je uvažováno s podružnými hodinami jednotného času (HJČ) do dopravní kanceláře v novém TO. Rozvod HJČ na nástupiště nebude veden. Rozvod HJČ na nástupiště bude vybudován zároveň s informačním zařízením, kdy se podružné HJČ umístí na toto zařízení.

### **Telefonní zařízení**

Stavbou "Zřízení výhybny Česká Metuje" se v žst. Česká Metuje zřídí nový IP telefonní zapojovač a náhradní zapojovač. Oba zapojovače budou mít zálohované napájení, a to z UPS a nově vybudovaného diesel agregátu, který v případě výpadku napájení ze sítě toto napájení nahradí. V případě, že bude stavbou vybudováno pomocné stavědlo, bude zřízen místní telefonní okruh s MB telefonem.

### **PZTS**

V žst. Česká Metuje je technologie žst. umístěna ve stávající sdělovací místnosti ve VB. V rámci stavby "Zřízení výhybny Česká Metuje" bude vybudován nový technologický objekt se samostatnou sdělovací místností SŽ a technologie žst. se do ní přesune. **Sdělovací místnosti musí tvořit samostatný požární úsek.** TO je nutné zabezpečit před vniknutím nepovolaných osob a vznikem požáru. Bude vybudován systém PZTS, který se bude skládat z duálních pohybových čidel, opticko-kouřových hlásičů, magnetických kontaktů, popřípadě čidel rozbití skla, koncentrátorů, klávesnice a čtečky služebních karet, za pomoci kterých bude možné otevřít vstupní



dveře do jednotlivých místností TO. Bude instalována i ústředna PZTS, ze které budou vyvedeny signály pro potřebu DDTS. S ASHS není uvažováno.

**PZTS bude instalován v souladu s požadavky na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.**

### ***Přenosové zařízení***

Nově vybudované přenosové zařízení v t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje se bude skládat z doplnění přenosového zařízení v žst. Police nad Metují. Zde se uvažuje s doplněním nového IP/MPLS uzlu PE routeru a CE routeru (switch L3) o 48p. a SFP moduly o přenosové kapacitě 1 a 10 Gb. Do zast. Ždár nad Metují se neuvažuje s instalací přenosového zařízení. TOK a TK zde budou pouze vyvedeny a prosmyčkovány dále. Na TOK bude vytvořena rezerva 50m. V žst. Česká Metuje bude doplněno nové přenosové zařízení skládající se z nového IP/MPLS uzlu PE routeru a CE routeru (switch L3) o 48p. a SFP moduly o přenosové kapacitě 1 a 10Gb. V žst. Česká Metuje bude vyveden samostatný přenosový systém pro TDS a IntraNet.

### ***Přeložky stávajících sítí***

V rámci kolejových úprav v blízkosti žst. Česká Metuje dojde ke střetu se stávajícími sdělovacími sítěmi SŽ a společnosti CETIN. Tyto sítě musí být po dobu stavby ochráněny a musí na nich být zachován provoz po celou dobu stavby. Z tohoto důvodu budou sítě stranově přeloženy popřípadě zahlobeny tak, aby nedošlo k jejich poškození.

## **5. Silnoproudá technologie**

### **Rozvody**

Ve stávajícím stavu se na výpravní budově v České Metuji nachází přípojková skříň KS1 od ČEZ Distribuce a.s., kde je umístěno jištění 3x25 A před elektroměrem. Z příponové skříně KS1 je napojen hlavní elektroměrový rozvaděč RE1 ve výpravní budově, ze kterého jsou následně vyvedeny rozvody pro bytovou jednotku a pro rozvaděče dopravní kanceláře RV2. Z rozvaděče RV2 jsou napojeny veškeré venkovní rozvody a kabelové skříně. Z důvodu možného budoucího prodeje výpravní budovy bude stávající přípojka a rozvody ve výpravní budově ponechány.

Bude provedena rekonstrukce všech venkovních rozvodů včetně venkovních kabelových skříní a rozvaděčů. Poloha venkovních rozvodů bude přizpůsobena pro budoucí elektrifikaci tratě a zároveň bude zajištěn přechod přes most při jeho rozšíření.

### **Napájení**

Stávající rezervovaný příkon od ČEZ Distribuce a.s. je vlivem plánovaného ohřevu výměn, rozšíření osvětlení k výhybkám a napájení dalších technologií nedostatečný. Nově bude zřízena nová přípojka od ČEZ Distribuce a.s. s rezervovaným příkonem, dle nároku nového elektrického zařízení v žst. Česká Metuje. Bude sjednán nový příkon pro jednotlivé přípojná místa (na VB a mimo ni) dle nároků elektrických zařízení.

Z důvodu výskytu elektrického zařízení v 1. kategorii důležitosti dle ČSN 37 6605 ed.2 bude zajištěno další napájení, které je zcela nezávislé na již zřízeném připojení. V oblasti České

Metuje se nenachází žádná nezávislá síť ani jiný zdroj elektrické energie, z tohoto důvodu zde bude zajištěno napájení pomocí dieselaagregátu s okamžitým náběhem, který bude umístěn v novém technologickém objektu.

### **Technologie**

V novém technologickém objektu se budou nacházet místnosti pro rozvodnu nn, kobka pro dieselaagregát, DŘT, sdělovací a zabezpečovací technologii. Budova bude opatřena ventilačním komínem pro dieselaagregát. V technologickém objektu bude zajištěna příprava (prostorová rezerva a otvory) pro instalaci dobíjecích stojanů.

### **EOV**

Ve stávajícím stavu se v nz. Česká Metuje nenachází žádné elektrický ohřev výměn. Dle kolejového řešení a požadavků dopravního technologa se v případě odvrtné koleje budou nacházet tři elektrické ohřevy výměn v 3. kategorii a v případě bez odvrtné koleje dva elektrické ohřevy výměn. Elektrický ohřev bude proveden do stížených atmosférických podmínek na základě mapy tříd námraz a sněhových oblastí. Základní soustava elektrického ohřevu tedy bude doplněna o přídatné topné tyče.

### **Osvětlení**

Na poradě byla sjednána výjimka a požadavek k provedení sklopných stožárků osvětlení na **poloostrovním** nástupišti. Zastřešení na nástupišti bude opatřeno osvětlením. Osvětlení na nástupišti bude zajištěno z náhradního zdroje napájení z technologického objektu.

Nově bude zřízeno osvětlení ze stožárů od žst. Česká Metuje až k jednotlivým výhybkám. Parkovací plocha a přístupová komunikace k žst. Česká Metuje nebudou v rámci stavby osvětleny. Případné osvětlení přístupové komunikace k žst. Česká Metuje bude v rámci stavby obce.

V následujícím stupni projektové dokumentace bude ověřena existence vzorového listu na sdružené sklopné stožáry, stanovená velikost osvětlovacích stožárků bude provedena dle světelných výpočtů a stanovena teplota chromatičnosti pro III. zónu CHKO.

### **DDTS**

Ovládání a diagnostika elektrických zařízení (EOV, osvětlení, jističe, elektroměry atd.) bude napojena do systému DDTS a v DŘT (**diesel agregátu**). Použitá zařízení a software bude kompatibilní pro komunikaci se stávajícími systémy správce. Budou uplatněny požadavky TS2/2008 v platném vydání a doplněny INS a TES pro OŘ Hradec králové v Pardubicích.

U DDTS je zapotřebí doplnit informace zda bude připojen do INK Teplice nad Metují nebo do stávající INK Hronov na základě návazností na stavby, která nám schází.

### **Přeložka cizích správců**

Bude provedena přeložka podzemního kabelu nn ČEZ Distribuce a.s., k č. p. 107.

## **6. Železniční svršek a spodek**

Rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku bude provedena v úseku od km 76,820 do km 78,885. Dohodnutý rozsah zahrnuje úpravu úseku stávající stykované koleje

(km 76,851 až km 77,966) ve směru na Polici nad Metují a zahrnuje celý navazující směrový oblouk (km 78,575 až km 78,875) ve směru na Teplice nad Metují.

Na uvedeném úseku dojde ke zvýšení traťové rychlosti ze 70 km/h na 75 km/h respektive 80 km/h pro rychlostní profil V130 a dojde k odstranění stávajícího propadu rychlosti v úseku km 77,827 až km 77,966 (stávající rychlost 65 km/h). V krajním oblouku řešeném oblouku ve směru na Polici nad Metují dojde ke zvýšení rychlosti ze stávajících 80 km/h na 90 km/h pro rychlostí profil V130.

Železniční svršek bude z nového materiálu s kolejnicemi tv. 49 E1 na betonových pražcích. Kolejové rozvětvení je uvažováno z výhybek v základní tvaru J49-1:9-300 na betonových pražcích. Na zhlaví směr Police nad Metují je možnost realizace odvrtné koleje, jestli to bude pro potřeby zabezpečovacího zařízení žádoucí. Na zhlaví směr Teplice nad Metují není realizace odvrtné koleje z prostorových důvodů možná. Na poradě bylo prezentováno možné řešení vysunutí krajní výhybky č. 1 o cca 300 m před navazující směrový oblouk. V takovém případě by bylo možné umístit v případě potřeby odvrtné koleje i zde. Kolej č. 3 by v se v takovém případě mohla ve směru na Polici nad Metují zkrátit.

Šířka kolejiště je omezena u hlavní koleje skalním zářezem a z druhé strany u manipulační koleje stávajícím skladem s boční rampou. Při dodržení osové vzdálenost 6,0 m mezi manipulační kolejí č. 5 a předjízdou kolejí č. 3 zůstává mezi dopravními kolejemi osová vzdálenost od 7,5 do 7,9 m.

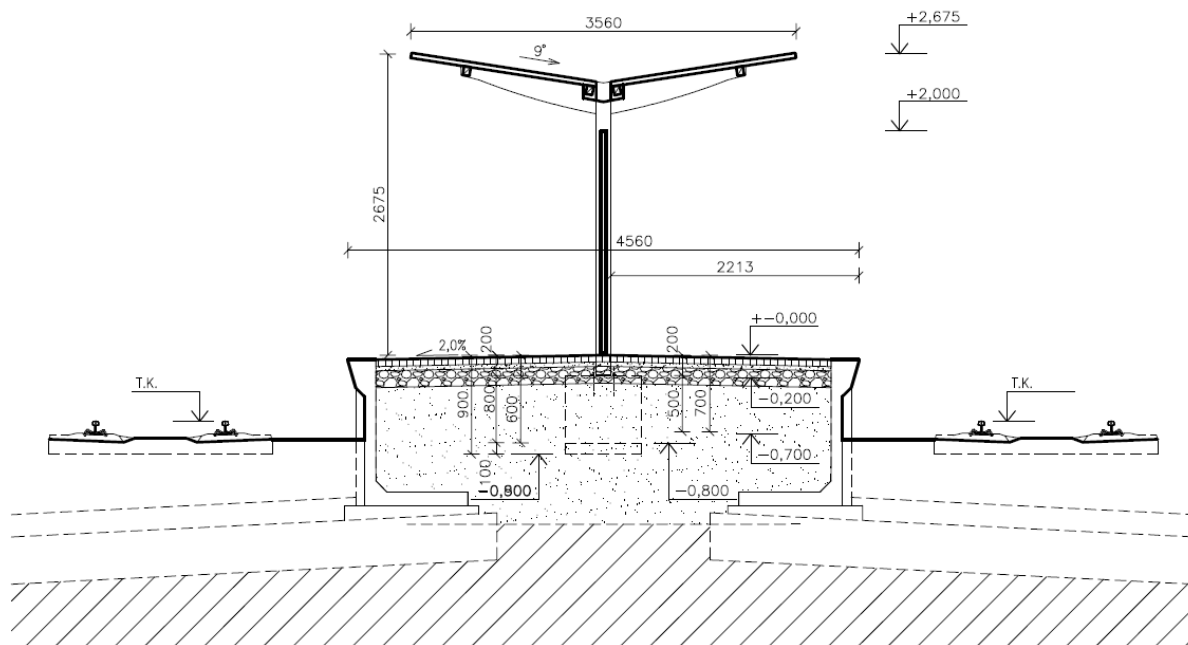
Na základě připomínek zástupce O13 byly lomy sklonu přemístěny tak, aby jejich zaoblení nezasahovalo do přechodnic ani zaoblení vzestupnic.

## 7. Nástupiště

Bude zřízeno nové oboustranné poloostrovní nástupiště o délce 90 m, výšky 550 mm nad TK, s bezbariérovým přístupem centrálním přechodem přes kolej č. 5. **Centrální přechod je odsunut od hrany nástupiště (čela zastavení vlaku) na vzdálenost 12 m.**

Při osové vzdálenosti dopravních kolejí do 7,9 m je možné vybudování oboustranného nástupiště o téměř minimální šířce. Na nástupiště je možné umístit přístřešek se středovými podporami dle ideového vzorového řezu. **Šířkové uspořádání však neumožní umístění sedacího mobiliáře přímo na nástupiště a ten bude navržen mimo prostor kolejiště.**

## IDEOVÝ VZOROVÝ ŘEZ - přístřešek pro cestující, žst. Česká Metuje



### 8. Mosty, propustky, zdi

V rámci předmětné akce jsou řešeny následující mostní objekty:

- železniční propustek ev. km 77,005
- železniční most ev. km 77,067 přes nezpevněnou komunikaci
- železniční most ev. km 78,262 přes nezpevněnou komunikaci
- železniční propustek ev. km 78537

U všech mostních objektů bude stanovena zatížitelnost a bude prokázána přechodnost traťové třídy C4 (20 t / 8 t).

Mostní objekty budou zpracovány dle „Doporučeného postupu při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“.

U každého mostního objektu bude prověřena možnost přechodu kabeláže a v případě nutnosti bude navrženo nové řešení přechodu kabelových tras přes mostní konstrukci tak, aby v případě následné rekonstrukce nebyly nutné výluky zařízení.

### 9. Pozemní stavební objekty

**Stávající výpravní budova (VB) bude ponechána bez stavebního zásahu a po doložení její nepotřebnosti a převoditelnosti dle SŽ SM78 v aktuálním znění se předpokládá její prodej.**

S3/Záznam z porady/Verze C

Zástupci O31 oddělení bytového hospodářství preferuje zachování obsazené bytové jednotky v 2. NP o velikosti 2+1 ve stávající výpravní budově. Dále bude provedeno porovnání příjmu z nájmu bytové jednotky oproti nutným výdajům spojeným s údržbou a provozem VB.

V rámci nově navrženého nástupiště je uvažováno s umístěním typového ocelového přístřešku pro cestující typu "vlastovka". Šířka nástupiště je velmi omezená - pro dodržení předepsaného odstupu od hrany nástupiště musí být přístřešek BEZ sedací lavičky. Variantně lze přístřešek se sedací lavičkou umístit do prostoru vedle stávající VB - v návaznosti na přístupový chodník k nástupišti. Frekvence cestujících je velmi malá - velikost zastřešené plochy typového přístřešku vyhovuje.

Pro potřeby technologie silnoproudu, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je uvažováno s umístěním nového jednopodlažního zděného "technologického objektu" o rozměrech cca 6,0 x 8,0 m. Zastřešení T. O. je předpokládáno sedlovou střechou (sklon střechy cca stávající VB a skladu u nákladové rampy). Na architektonické řešení fasád nového T. O. jsou kladeny zvýšené estetické nároky vzhledem k předpokládanému umístění v blízkosti stávající VB, skladu u nákladové rampy a objektu s WC. Objekty se do současnosti dochovaly v původní podobě a jsou pěkným příkladem kvalitní drážní architektury 19. století. Umístění a velikost nového T. O. budou upřesněny dle požadavků jednotlivých profesí a v návaznosti na návrh zpevněných ploch (parkovací stání, přístupové chodníky k nástupišti).

Objekty dotčené stavbou budou zařazeny do bezpečnostní kategorie ve spolupráci s O30 a tato informace bude předána Zhotoviteli. Zhotovitel pro objekty kategorie I až III musí, nejpozději ve stupni DSP/DUSP, zajistit vypracování samostatného podkladového dokumentu – Bezpečnostního projektu projekčního, včetně ocenění, a to dle závazné osnovy Zadavatele. V případě změn ve stavebním projektu je nutné aktualizovat Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. Pro objekty zařazené do bezpečnostní kategorie IV a V musí Zhotovitel navrhnout zabezpečení v souladu se Samostatnou přílohou F SM 07 a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů.

## 10. Pozemní komunikace a zpevněné plochy

V rámci této profesní části je v záměru projektu řešena problematika zajištění přístupu ke dvěma nemovitostem, které vlivem stavby budou mít ztížený nebo znemožněný přístup. Dále je řešena problematika výstavby nových parkovacích stání **P+R a B+R**, v souladu s **PO-11/2020-GR**, dopravní napojení nově navržené technologické budovy a doplnění chodníku k přístupu z nástupiště.

### **PROVĚŘENÍ PŘÍSTUPU:**

**NEMOVITOST č. p. 107 – vlastník pozemku pod nemovitostí je Správa Železnic, samotný objekt patří fyzické osobě – Autrata T.**

- Nachází se v prostoru nad kolejí ve směru na Dědov – km 78,580.
- Ve stávajícím stavu se k této nemovitosti dostávají po stávající účelové komunikaci.



- Tato stávající účelová komunikace je povrchu ze šterkodrti, skalnatého položí a travnatého povrchu. Dle fotek je jasně patrné, že se zde ve stávajícím stavu jezdí.
- **Dle závěru z porady lze tuto nemovitost zachovat a tato stavba na ni nemá vliv.**



Obr. č. 1 – Stávající účelová komunikace



Obr. č. 2 – Stávající účelová komunikace

**NEMOVITOST č. p. 46 – vlastník Kalousek M.**

- Nachází se v prostoru nad kolejí ve směru na Žďár nad Metují – km 78,010

S3/Záznam z porady/Verze C

- Ve stávajícím stavu je zajištěn přístup podél stávajících kolejí. Povrch je z malé části ze šterkodrti, v převládající části travnatý.
- V novém stavu po realizaci další koleje bude znemožněn tento stávající přístup.
- **Nabízí se tyto dvě varianty:**
  - A) Navrhnout novou souběžnou komunikaci v délce cca 270 m
    - Lze vybudovat na dnešním drážním pozemku.
    - Vyvolalo by to masivní kácení stávající zeleně.
    - V menším úseku by to vyvolalo zásah do skalního zářezu.
    - Kalkulace –  $270 \times 3,5 = 945 \text{ m}^2$  / jednotková cena za  $\text{m}^2$  (ztížené podmínky vlivem masivního kácení a zásahu do skály) 4000 Kč = 3,8 mil. Kč.
  - B) Vykoupit a vybourat:
    - Nejekonomičtější varianta



Obr. č. 3 – Stávající přístup k nemovitosti

#### **PARKOVACÍ STÁNÍ V PROSTORU VB:**

- Na poradě bylo dohodnuto, že nové parkoviště se umístí do prostoru vedle stávajícího objektu VB (viz foto).
- Počet stání bude stanoven dle pokynu Generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R (**PO-11/2020-GR**).
- Pro elektromobilitu bude navržena pouze stavební připravenost.
- V řešeném prostoru bude rovněž osazen stojan pro jízdní kola, **počet stojanů bude stanoven výpočtem dle PO-11/2020-GR**.





Obr. č. 4 – Prostor, kde bude navrženo nové parkoviště

#### **DOPRAVNÍ OBSLUHA TECHNOLOGICKÉHO OBJEKTU:**

Bude prověřena možnost osazení nového technologického objektu v prostoru mezi novým parkovištěm a stávající VB. Pro zajištění dopravní obsluhy tohoto technologického objektu bude navržena nová účelová komunikace.

Charakter a rozměry přístupové komunikace a průjezdů musí splňovat požadavky normy ČSN 73 0804 čl. 13.2., vjezdy a průjezdy o min. šířce 3,5 m a výšce 4,1 m splňují podmínku normy čl. 13.3. Pokud by byla přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a délkou přesahující 50 m bude v blízkosti objektu zřízeno obratiště pro otáčení vozidel ve tvaru „T“ dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., přílohy č. 3.

#### **Závěr:**

Přílohou k záznamu z jednání je také tabulka osob zodpovídající za projekt na straně investora. Prosím o kontrolu aktuálnosti údajů v tabulce a případně o informaci o změně.

V Ostravě dne 1. 11. 2022

Zapsal: Ing. Tomáš Malý a kolektiv  
tel.: 733 616 603  
e-mail: maly@moravia.cz

#### **Přílohy:**

1. Listina přítomných OŘ HK
2. Listina přítomných MS Teams
3. Tým investora