

## Záznam z porady

### ke zpracovávání Záměru projektu a Doprovodné dokumentace stavby

#### „Zřízení Žst. Česká Metuje“

která se uskutečnila dne **10.11.2022** formou on-line přenosu prostřednictvím aplikace MS-Teams.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni 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:

Dodatkem Smlouvy o Dílo mezi objednatelem a zpracovatelem dokumentace došlo k oficiální úpravě názvu stavby na „Zřízení Žst. Česká Metuje“.

S účinností od schválení objednatelem dojde na straně zhotovitele z organizačních důvodů ke změně kontaktní osoby ve věcech technických: **Ing. Petr Guziur**, ([guziur@moravia.cz](mailto:guziur@moravia.cz), 605 229 158).

Původní zástupce zhotovitele Ing. Tomáš Malý bude nadále vykonávat roli vedoucího týmu a bude nad zakázkou vykonávat supervizi.

#### Záznam:

##### 1. Dopravní technologie

Bude se zřizovat železniční stanice, nikoliv výhybna.

Ve stanici Česká Metuje bude docházet k pravidelnému křížování zastávkových vlaků s projíždějícími Ex, které by jely plnou traťovou rychlostí po koleji č. 1 (nezastavují pro výstup a nástup cestujících). Problém je při příjezdu zastávkového vlaku od Police nad Metují, který bude muset projet přes centrální přechod, přechod tedy bude muset být vybaven VZPK, krytý cestovým návěstidlem.

Ze strany dopravního technologa bylo ještě doporučeno zvážení varianty s dvěma jednostrannými nástupišti, aby alespoň k jednomu nástupišti byl přímý přístup bez nutnosti chůze přes zabezpečený centrální přechod. Tato varianta však také není ideální, jelikož na teplickém zhlaví by bylo jednostranné nástupišť u koleje č. 3 v blízkosti manipulační koleje č. 5, kde bude probíhat nakládka (ložení dřeva). V případě náhodského zhlaví zase umístění nástupišť komplikuje mostní těleso.

Bylo upozorněno, že v případě jízdy zastavujících vlaků osobní dopravy ze směru od Police nad Metují na kolej č. 3 bude zabezpečovací zařízení před příjezdem vlaku na centrálním přechodu ve výstraze. Příchod k vlakům tak bude možný buď v předstihu nebo až po zastavení vlaku ve stanici. To může prodloužit případný pobyt ve stanici. Na druhou stranu je fakt, že při

S3/Záznam z porady/Verze C

křížování zastavujícího Os vlaku s projíždějícím dálkovým vlakem bude doba pobytu zastávkového vlaku z důvodu provozních intervalů delší než jen by byla nutná doba pro výstup a nástup cestujících.

Ze strany projektanta zabezpečovacího zařízení bylo řečeno, že doba uzavření centrálního přechodu bude shodná s případem, kdy by v tomto místě byl klasický železniční přejezd a bylo by nutné počítat obsazovací úseky přejezdu.

K této problematice se vyjádřil zástupce odboru dopravy a silničního hospodářství, oddělení dopravní obslužnosti Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, že danou problematiku nevnímá jako problematickou, jelikož ve stanici je nízká frekvence cestujících – na 1 vlak uvádí 3-5 vystupujících cestujících a 3-5 nastupujících cestujících.

Ze strany všech přítomných účastníků jednání bylo potvrzeno držet se koncepce s poloostrovním nástupištěm.

**Vzhledem k vývoji dopravy bude nutno v dalším stupni dokumentace posoudit vhodnost navrženého řešení.**

## 2. Organizace výstavby

Stavba je uvažována k realizaci v období 03/2024-12/2024 s tím, že může být tento termín dodatečně upraven, například posunut do roku 2025. Je rozvržena do následujících stavebních postupů:

**Stavební postup č.1** v období 03-09/2024 je navržen pro přípravné práce, přípravu území včetně kácení, zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci (v případě zámečnických prvků, technologických zařízení...), předzásobení stavby materiálem, provedení nových kabelových tras (DOK ...) a přípojek. Součástí tohoto stavebního postupu je také zahájení výstavby nového technologického objektu.

Práce jsou uvažovány **bez nároku na výluky** mimo kolejiště.

**Stavební postup č.2** v období 09-12/2024 představuje již práce v kolejišti. Bude snesen kolejový svršek v rozsahu dle projektu včetně stávající výhybky č.1, po zemních pracích bude zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění a nových kabelových tras, bude zřízeno nové oboustranné nástupiště délky 90 m včetně přístupového chodníku (tento bude zcela dokončen s položením nových KP), následně budou položeny výhybky č.1, 2, 3 a koleje č.1, 3 (průjezdna), 5 (tato kusá opatřena novým zaráždlem), bude provedena směrová a výšková úprava kolejí, osazena výstroj trati a koleje zprovozněny. Výhybky budou opatřeny EOv. V souběhu s uvedenými pracemi bude dokončena technologická budova po stránce instalace a zprovoznění technologických zařízení. Na konci stavby budou dokončeny nové zpevněné plochy a provedeny ostatní dokončovací práce.

V tomto stavebním postupu je navržena **nepřetržitá výluka TÚ Police nad Metují- Teplice nad Metují na 56 dnů**. V tomto záznamu je doba navrhované výluky prozatím otevřenou záležitostí, bude záležet na specifikaci rozsahu prací na mostních objektech.

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

#### Navrhovaný stav

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

V rámci stavby "Zřízení Žst. 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 a předpisu SŽ S4. Na minulé poradě konané 22.9.2022 byl dohodnut rozsah pokládky nové kabelizace pouze v t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje. Na poradě konané 10.11.2022 byl rozsah pokládky nové kabelizace upraven, na základě potřeby připojení zabezpečovacího zařízení do dálkového ovládání. Nová kabelizace se navrhuje položit v t.ú. Police nad Metují – Teplice nad Metují. Pokládána kabelizace se bude skládat z dálkového optického kabelu DOK 72vl. SM 9/125 uloženém ve fialové ochranné HDPE trubce 40/33mm a traťového optického kabelu TOK 48vl. SM 9/125 uloženém v modré ochranné HDPE 40/33mm. Dále bude položena černá ochranná HDPE trubka 40/33mm, která bude sloužit jako rezervní a traťový metalický kabel TK 10XN0,8 TCEPKPFLEZE. Na TOK a TK budou realizovány odbočky a kabely budou vyvedeny v RD a TO na zastávkách a v ŽST.

Na poradě byla diskutována kapacita sdělovacího metalického kabelu TK. Z na minulé poradě prezentovaných 15XN na nově navržených 10XN. Na poradě bylo odsouhlaseno využití kabelu 10XN0,8 TCEPKPFLEZE, ale zároveň byl projektant vyzván, aby kapacity TK byly ještě prodiskutovány s Ing. Sládkem z CTD.

Projektant upozorňuje, že vzhledem k tomu, že se železniční spodek a svršek neupravuje v celém t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje – Teplice nad Metují, tak není možné vybudovat pochozí betonové žlaby v celém úseku, ve kterých by byla vedena kabelizace a umožnila tak detekci lomu kolejnice na optickém vlákně. Kabelová trasa bude vedena v terénu dle předpisu SŽ S4, a tím pádem nelze zaručit dodržení vzdálenosti do 5m od osy koleje dle dopisu 51191/2020-SŽ-GR-O13.

#### **Místní kabelizace**

V nově rekonstruované ŽST Česká Metuje bude vybudováno nové kolejové řešení s novými výhybkami, u kterých budou instalovány nové EOVS. V rámci místní kabelizace budou pomocí místní optické kabelizace MOK napojeny nově vybudované R-EOV. V obvodu ŽST Česká Metuje budou vybudovány i nové osvětlovací věže. Rozvaděče R-OV těchto nových osvětlovacích věží budou připojeny místní optickou kabelizací. MOK bude o kapacitě 6vl. SM 9/125 veden v ochranné HDPE trubce 40/33mm červené barvy a mikrotrubičkovém systému. R-EOV a R-OV 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. Reproductory 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 bylo prezentováno i vybudování nového IP rozhlasového zařízení na zast. Dědov a na zast. Ždár nad Metují. Nově navržený rozhlas bude v IP provedení a bude se skládat z venkovních reproduktorů s regulací výkonu 5, 10, 15W. Na zast. Dědov se navrhuje umístit 5ks reproduktorů (délka nástupiště cca 90m) a na zast. Ždár nad Metují 6ks reproduktorů (délka nástupiště cca 120m). Reproductory rozhlasového zařízení budou umístovány na samostatných stožarcích pro rozhlasové zařízení. Rozhlasové IP ústředny budou umístěny do stávajících technologických objektů. V rámci instalace rozhlasového zařízení na zastávkách 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.

### **Informační a kamerový systém**

Na poradě bylo prezentováno řešení se zřízením informačního a kamerového systému jak vyplynulo z minulé porady konané 22.9.2022. V rámci stavby "Zřízení Žst. Česká Metuje" se v ŽST Česká Metuje navrhuje vybudování nového informačního a kamerového zařízení.

Informační zařízení bude navrženo podle platné směrnice SŽ č.118. Navrhované informační zařízení se bude skládat celkem ze čtyř nástupištních tabulí a jednoho LCD monitoru v antivandal provedení. Nástupištní odjezdové tabule budou dvouřádkové vč. jednoho řádku pro běžící text. Tabule budou umístěny podle směrnice SŽ č.118 do blízkosti vstupu na nástupiště (čímž se pokryje i nutné umístění do blízkosti konce nástupiště) a na konci nástupiště. Ke každé hraně nástupiště tak budou dvě nástupištní tabule. Informační LCD monitor v antivandal provedení se umístí do blízkosti vstupu na nástupiště. Bude sloužit k informování cestujících o mimořádnostech v dopravě a o odjezdech vlakových souprav. Technologie informačního zařízení bude umístěna v samostatné sdělovací místnosti v novém racku 800x800mm výšky 45U. Kabelizace informačního systému bude vedena v zemních betonových žlabech. Přičemž musí být vybudovány žlaby dva, kde v jednom bude vedeno napájení informačního zařízení a druhý bude sloužit pro vedení datové kabelizace, tak aby nedocházelo k nechtěnému ovlivňování datového přenosu.

V ŽST Česká Metuje bude navržen nový kamerový systém. Navrhuje se zřídit dva samostatné kamerové systémy, oba respektující dokument SŽ č.j. 18453/2018-SŽDC-O14. Jeden kamerový systém označený jako CCTV tj. kamerový systém sloužící pro dopravu a druhý s označením VSS tj. dohledový videosystém sloužící pro zabezpečení objektů. Kamery kamerového systému CCTV budou situovány na poloostrovní nástupiště na výložníky tak, aby byl zajištěn dohled nad celou hranou nástupiště a plánovaného přechodu. Kamerový systém VSS je určen ke snímání pláště nového TO. Kamerový systém VSS bude v dalších stupních PD upraven podle bezpečnostního projektu projekčního BPP. Technologie obou kamerových systémů bude umístěna v novém TO ve sdělovací místnosti.

Kamerové záznamy z KS CCTV a KS VSS budou implantovány do JZP SŽ.



Dle SM118 Příloha A je definován rozsah návrhu „Standardů pro vybavení stanic a zastávek informačními systémy pro cestující“ pro kategorii železničních stanic a zastávek dle směrnice SM122, kdy ŽST Česká Metuje bude zařazena do kategorie „E“, proto bude zřízen na obou zastávkách v řízené oblasti **pouze rozhlas**, pro zast. Dědov bude v dalším stupni dokumentace po vznesení připomínky KÚ HKR nutné posouzení potřeby s důvodu uvažovaného zrušení místa zastavování osobních vlaků.

### ***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 a rozvod HJČ na nástupiště k informačnímu systému dle směrnice SŽ č.118. V rámci sdělovacího zařízení budou vybudovány i datové rozvody v novém TO.

### ***Telefonní zařízení***

Stavbou "Zřízení Žst. Česká Metuje" se v ŽST Česká Metuje zřídí nový IP telefonní zapojovač. Nový zapojovač bude 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.

V řídicí ŽST Police nad Metují bude vybudován nový IP telefonní zapojovač a náhradní zapojovač se zálohovaným napájením, aby bylo možné komunikovat s ŽST Česká Metuje.

Na poradě zazněl požadavek na vybudování MRS, tento požadavek bude respektován a v ŽST Česká Metuje bude vybudován nový systém MRS (SRV).

V n.z. Česká Metuje je stávající zařízení TRS (SRD). Toto zařízení bude zachováno až do doby vybudování a zprovoznění GSM-R. Na poradě zaznělo a bude respektováno navázání komunikace z nového přechodu (VNPN) do TRS. **Dojde pouze k úpravě pro navázání do dálkového ovládání a jednotného záznamového prostředí SŽ.**

Veškerá telefonní a radiová komunikace bude implantována do JZP SŽ.

### ***PZTS***

V n.z. Česká Metuje je technologie umístěna ve stávající sdělovací místnosti ve VB. V rámci stavby "Zřízení Žst. Česká Metuje" bude vybudován nový technologický objekt se samostatnou sdělovací místností SŽ a technologie ŽST se do ní přesune. 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 vybudováním ASHS není uvažováno.

Stavy PZTS budou implantovány do JZP SŽ.

### ***Přenosové zařízení***

Nově vybudované přenosové zařízení v t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje – Teplice nad Metují se bude skládat z doplnění přenosového zařízení v ŽST Police nad Metují, ŽST Teplice nad Metují a vybudováním nového přenosového systému v ŽST Česká Metuje a na zast. Dědov,

zast. Žďár nad Metují. V ŽST Police nad Metují a ŽST Teplice nad Metují 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. Obdobné řešení se navrhuje i v ŽST Česká Metuje, kde dojde k vybudování přenosového zařízení v rozsahu nového IP/MPLS uzlu PE routeru a CE routeru (switch L3) o 48p. a SFP moduly o přenosové kapacitě 1 a 10 Gb. vč. L2 switche pro potřeby IntraNetu. V ŽST Česká Metuje bude vyveden samostatný přenosový systém pro TDS a IntraNet. Dále do ŽST Česká Metuje budou doplněny dva L2 switche o 24p. s SFP moduly sloužící pro potřeby kamerových systémů. Jeden pro KS CCTV a druhý pro KS VSS. Do zast. Žďár nad Metují a zast. Dědov se navrhuje instalovat nové přenosové zařízení skládající se z L2 switche 24p s SFP moduly pro potřeby TDS. TOK a TK zde budou vyvedeny a dlouhá vlákna prosmyčkovány a vedeny dále. Na TOK bude vytvořena rezerva 50m.

Přenosové zařízení musí mít zálohované napájení pro technologii – napájení z trakce / distribuce / záložního zdroje. Vždy musí být dva zdroje napájení. Pokud tedy není zálohované druhé samostatné napájení, bude využit centrální modulární napájecí zdroj 48V a střídač napájení 48V/230V s bypassem, vybavené dálkovým dohledem s připojením do nadřazeného systému DDTS ŽDC. Je nutná dostatečná kapacita minimálně na dobu zálohy 6h.

#### ***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 zahloubeny tak, aby nedošlo k jejich poškození.

#### **4. Zabezpečovací zařízení**

Na úvod této části porady seznámil zpracovatel části železniční zabezpečovací zařízení zúčastněné se závěry porady, která byla svolána k upřesnění technického řešení navrženého na všeprofesní poradě 22. 9. 2022 v této profesi. Porada se uskutečnila 18. 10. 2022 v budově SŽ s.o., Dlážděná 1003/7. Prezenční listina je součástí příloh tohoto zápisu. Bylo na ní projednáno následující:

- V ŽST Česká Metuje bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie, umožňující dálkové ovládání a v úseku ŽST Police nad Metují (mimo) – Teplice nad Metují (mimo) traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) integrované ve SZZ. Ovládání ZZ bude provedeno datovou. Součástí ZZ bude ETCS L1 LS. Pro propojení ŽST bude položena nová optická kabelizace, navazující na stávající v ŽST Police nad Metují. Izolace kolejiště bude provedena počítači náprav.
- Vzhledem k navržené koncepci řešení předmětné stavby – aplikace dálkového ovládání řešené ŽST Česká Metuje – bude přechod kolejí od výpravní budovy na poloostrovní nástupiště zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK), jehož návrh byl na jednání prezentován – budou osazeny dva zdroje světelné a zvukové výstrahy, vždy na pravé straně přechodu (označeny budou ve směru od nástupiště A a ve směru od výpravní budovy B), bez závor. VZPK bude ve 3. koleji kryto z obou stran cestovými návěstidly – Lc3 a Sc3a, u kterých budou umístěny snímače počítačů náprav, které budou tvořit úsek označený B3. Umístění cestových návěstidel bude provedeno s ohledem na požadavky TS 1/2018-Z, na

nejmenší délku úseku počítačů náprav a požadavky na aplikaci systému ETCS L1 LS. V úrovni cestových návěstidel budou umístěny značky „Hranice izolovaného úseku“ na samostatném sloupku.

- Prodiskutováno bylo navržené kolejové řešení s ohledem na zajištění odvratu při obsluze manipulační koleje č. 5. Z prostorových důvodů není možno mezi výhybky č. 2 a 3 umístit výkolejku tak, aby byla kryta kolej č. 1. Pro zajištění odvratu a tedy možnosti jízd vlaků po koleji č. 1 v době obsluhy koleje č. 5 by bylo nutné upravit kolejové řešení a vysunout výhybku č. 3 poměrně daleko do trati (cca 300m). Toto řešení bylo s ohledem na neúměrný nárůst investičních nákladů zamítnuto.
- Z důvodu požadavku na umístění počítačového bodu u návěstidla L3 do vzdálenosti 20m od hrany nástupiště a s ohledem na umístění tohoto návěstidla 10m od námezníku výhybky č. 2 bude upraveno stavební řešení nástupiště, které bude posunuto 6m ve směru Police nad Metují.
- Zástupce SSZT OŘ Hradec Králové navrhl odlišně od ZTP/ZP zabezpečit výhybku č. 2 závorníkem s kontrolou polohy a kontrolním zámkem s vazbou do EMZ. Toto řešení bylo zúčastněnými přijato.
- S ohledem na osovou vzdálenost mezi kolejemi č. 3 a 5 v místě umístění Se bylo navrženo použití trpasličího návěstidla.
- S ohledem na viditelnost odjezdových návěstidel ve směru do Police nad Metují (S1 a S3) bude v koleji č. 1 doplněna opakovací předvěst OPřS1, ve 3. koleji bude viditelnost S3 zlepšena cestovým návěstidlem Sc3a.
- Automatické stavění vlakových cest (ASVC) bude součástí navrženého elektronického SZZ.
- V rámci stavby bude spolu s pokládkou kabelizace v celém úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují (optická i metalická kabelizace) vybaven uvedený úsek venkovními prvky systému ETCS L1 LS (počítáno bude i s rezervní kabelizací pro přepínatelné balízy ve vzdálenosti 750m a 250 až 300m před vjezdovými návěstidly ŽST Police nad Metují i Teplice nad Metují pro možnost pozdějšího rozšíření systému) a snímači počítačů náprav pro izolaci obou traťových úseků TZZ i SZZ.
- Počítače náprav pro spouštění výstrahy na přejezdu „A“ (P5117) na zastávce Žďár nad Metují budou autonomní. Reléový přenos ovládání a indikací přejezdu do ŽST Police nad Metují bude nahrazen datovým. Přejezd „B“ (P5118) v km 77,597 byl zrušen a přejezd „C“ (P5119) v km 79,384 na přístupu k zastávce Dědov, zabezpečený výstražnými kříži, zůstane stávající a touto stavbou nebude řešen.
- SZZ ŽST Teplice nad Metují bude doplněno úsekem počítačů náprav mezi vjezdovým návěstidlem a první výhybkou pro automatickou činnost TZZ.
- Diskutována byla otázka umístění ovládání zařízení ŽST Česká Metuje – možností je do vybudování RDP Týniště nad Orlicí ovládání ze ŽST Náchod nebo z Police nad Metují. O tomto bodě bude rozhodnuto na následující poradě po jednání s O14 (ing. Dudek).
- Zástupci O14 a O11 informovali zúčastněné, že rychlostní profil ( $V_{150}$ ) se při výstavbě systémů ETCS L1 LS a STOP neuvažuje – viz bod zápisu z porady 22. 9.

2022 („Na poradě byla zmíněna problematika aplikace rychlostních profilů ( $V_{150}$ ), která bude řešena v průběhu dalšího zpracování PD“).

Na poradě 10. 11. 2022 bylo dále projednáno a upřesněno technické řešení popsané v předchozím odstavci záznamu. Dohodnuto bylo následující:

- Z pohledu objektové skladby PD v části železniční zabezpečovací zařízení je navrženo následující členění (číselné označení PS bude doplněno následně):
  - ŽST Police nad Metují, úprava SZZ a úvazka TZZ
  - t.ú. Police nad Metují – Česká Metuje, TZZ
  - ŽST Česká Metuje, SZZ (dále členěno na definitivní SZZ a klimatizaci technologických místností, část provizorní zabezpečovací zařízení nebude obsazena)
  - t.ú. Česká Metuje – Teplice nad Metují, úprava SZZ a úvazka TZZ
- Zástupce SSZT OŘ Hradec Králové navrhl odlišně od ZTP/ZP a závěrů předchozí porady 18. 10. 2022 po dohodě se zástupci O6, O14 a zástupcem odboru řízení provozu OŘ Hradec Králové zabezpečit výhybku č. 2 a výkolejku Vkl1 elektromotorickými přestavníky. Posun ve stanici včetně obsluhy nákladíště u koleje č. 5 bude dle projednané dopravní technologie plně řízen ústředně z ovládacího pracoviště.
- Na základě konzultace HISe stavby Fišera sing. Dudkem (O14) a diskusi zúčastněných bylo dohodnuto ovládat nové SZZ v ŽST Česká Metuje ze ŽST Police nad Metují do doby zřízení RDP (ZDP). V tomto duchu byla podána žádost o výjimku z pokynu GŘ PO-01/2021-GŘ.
- S ohledem na možnost dávání signálu „Volno“ byly ve vzdálenostech požadovaných směrnicí SŽDC TS 1/2018-Z doplněny snímače počítačů náprav (PBVZPK1 u cestového návěstidla Lc3 a PBVZPK2 ve vzdálenosti 17m od okraje přechodu), které vytvoří autonomní úsek počítačů náprav označený VZPK. Značka „Hranice izolovaného úseku“ na samostatném sloupku v úrovni cestového návěstidla Sc3a bude posunuta k PBVZPK2.
- Řešení VZPK popsané v první části záznamu a doplněné na tomto jednání podle předchozího textu bylo zúčastněnými přijato.
- Součástí SZZ bude funkcionalita výstrahy nedovoleného projetí návěstidla (VNPN), propojená se systémem TRS.
- Technologie SZZ bude v ŽST Česká Metuje umístěna ve SÚ v nové technologické budově (TB) a bude klimatizována jako technologický prostor. Mimo technologie ZZ bude SÚ pracoviště údržby a v sousedství bude místnost dopravní služby, klimatizovaná jako kancelářský prostor. Napájení zařízení bude provedeno z veřejné přípojky a dieselaagregátu, umístěného v TB. Do SÚ v TB budou zaústěny kabely TZZ, SZZ a dovedena potřebná optická kabelizace. Vlastní technologie ZZ bude umístěna spolu s napájecími obvody a řídicími prvky ve skříních. Technologie ZZ ve SÚ bude doplněna baterií pro nouzové napájení s dobíječem.



- Primární kabelizace k venkovním prvkům bude vedena ve společných kabelových trasách s kabely SZ, na zhlavích a v záhlaví budou umístěny kabelové skříně pro vyvedení sekundární kabelizace k vlastním prvkům SZZ. Kabelizace bude provedena v potřebných délkách s ohledem na plánované budování AC trakce stíněnými kabely, v kratších délkách dvouplášťovými párovanými kabely. Řešena bude problematika uzemnění plášťů kabelů s ohledem na provedené výpočty vlivů vedení vn, vvn a plánovanou výstavbu AC trakce. Na mostních objektech (MO) budou kabely uloženy v kabelových chráničkách, přednostně v chráničkách, vybudovaných v konstrukci MO pro tento účel nebo podél římsy MO v kolejovém loži. Řešení uložení kabelů bude projednáno a odsouhlaseno s pracovníky SMT OŘ Hradec Králové. Kabelové trasy budou respektovat v celém rozsahu požadavky předpisu SŽ S4.
- Součástí projektové skladby souboru ŽST Police nad Metují, úprava SZZ a úvazka TZZ bude také úprava P 5117 PZS 3ZBI v km 75,741 (Žďár nad Metují) pro navázání do TZZ.

*Telefonicky bylo se zástupcem O14, GŘ SŽ v rámci připomínkového řízení k záznamu projednáno, že aplikace systému ETCS L1 LS bude provedena v rámci této stavby ve variantě 2, dle dopisu č.j. 78058/2022-SŽ-GŘ-O14 „Podmínky a technické požadavky přípravy nebo implementace traťové části ETCS úrovně 1 v módu Limited Supervision ze dne 15.11.2022.*

*Technické řešení popsané v předchozím textu bylo odsouhlaseno všemi zúčastněnými a je tedy považováno za projednané. Přílohou zápisu je návrh situačního schéma zabezpečovacího zařízení řešeného t.ú.*

## 5. Silnoproudá technologie

### Provozní rozvod silnoprůdu

Ve stávajícím stavu se na výpravní budově v České Metují 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.

### Napájení

Stávající rezervovaný příkon od ČEZ Distribuce a.s. je vlivem plánovaného ohřevu výhybek, rozšíření osvětlení k výhybkám a napájení dalších technologií nedostatečný. Nově bude zřízena nová přípojka od ČEZ Distribuce a.s. s rezervovaným příkonem 70 kW, dle energetické bilance.

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 o předpokládaném výkonu 40 kW s okamžitým náběhem, který bude umístěn v novém technologickém objektu.

## Technologie

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

## EOV

EOV bude zařazeno do 3. kategorie důležitosti dle projednaných místních podmínek a dopravní technologie na základě ČSN 37 6605 ed.2. Bude použit elektrický ohřev výhybek pro stíženou atmosférické podmínky s prodlouženým ohřevem opornic dle atmosférických podmínek. Dle dopravní technologie jsou požadovány dva elektrické ohřevy na výhybkách č. 1, 2 a 3.

Na jednotlivých zhlavích bude osazen jeden rozvaděč REOV s čidly, které budou napájeny z hlavní rozvodny nn v technologickém objektu. U elektrického ohřevu výhybek bude použita technologie proudových chráničů. Z rozvaděče REOV1 budou napájeny topné tyče na výhybce č. 1 a z rozvaděče REOV2 budou napájeny topné tyče na výhybce č. 2 a 3. Celkový instalovaný příkon je odhadován na 24,6 kW. Jednotlivé rozvaděče budou osazeny zařízením PLC a budou začleněny do systému DDTS.

## Rozvody nn

Veškeré kabelové trasy a zařízení budou provedeny dle platných směrnic, předpisů a norem (např. SŽDC S3, SŽ S4, ČSN 73 6005, TNŽ 37 5715, TNŽ 37 5711, apod.).

V rámci rozvodů nn bude provedeno napájení nového technologického objektu z nového přípojného místa ČEZ Distribuce, a.s..

V ŽST Česká Metuje není požadován žádný zásuvkový stojan. Stávající rozvaděče, které nebudou sloužit k napájení zařízení nebo stávajícího objektu budou demontovány a otvory na budovách zazděny. Bude vybudován přívod s elektroměrovým rozvaděčem pro osvětlení dřevozpracující plochy.

Rozvody nn a zařízení ve stávající výpravní budově vedoucí k venkovnímu zařízení bude demontováno. Demontované zařízení bude v rámci stavby ekologicky zlikvidováno nebo předáno správci.

## Osvětlení

Stávající osvětlovací stožáry včetně betonového základu, které neslouží k osvětlení stávajícího chodníku, budou demontovány. Osvětlením na budově, které neslouží k osvětlení chodníku je navrhováno též demontovat včetně veškerého příslušenství a provést vyspárování omítky.

Jako světelný zdroj bude použita technologie LED a svítidla budou provedeny ve třídě ochrany II s mechanickým stupněm krytí IK 09. Poziční svítidla budou instalovány tak, aby byla rovnoběžně s kolejí. Nové osvětlení bude provedeno a vypočteno v rozsahu dle předpisu E11 a ČSN EN 12464-2 v platném znění. Na základě provedeného výpočtu a schváleného technického zařízení pro dráhu bude stanovena výška svítidla. Napájení osvětlovacích stožárů bude provedeno v síti TT. Bude projednán vliv osvětlení se životním prostředím na základě, kterého bude provedeno opatření k omezení světelného smogu v III. zóně CHKO.

S3/Záznam z porady/Verze C

Osvětlení bude začleněno do systému DDTS. Elektroměry pro dálkový odečet spotřeby osvětlení musí umět komunikovat se systémem DDTS.

Ovládání bude automaticky přes fotobuňku a spínací hodiny nebo dálkově v rámci systému DDTS. Jednotlivé okruhy svítidel v RO bude možné sepnout i místně v rámci ručně ovládaných stykačů.

Rozvody nn pro osvětlení budou umístěny takovým způsobem, aby byla možná případná budoucí instalace trakčního zařízení. Na mostních objektech budou zajištěny přechody kabelového vedení v rámci konstrukce mostu.

#### *a) Osvětlení nástupiště*

Na nekrytém nástupišti s úrovnovým křížením budou instalovány sklopné stožárky, u kterých bude zajištěn přístup do svorkovnice na sklopných stožárek bez nutnosti sklopení stožáru. V prostoru sklopení stožárků se nesmí nacházet žádné trvalé zařízení, které by zabráňovalo sklopení. Sklopné stožárky nesmí být sklápěny do průjezdného profilu. V následujícím stupni projektové dokumentace bude ověřeno vydání vzorového listu na sdružené sklopné stožárky, podle kterých budou provedeny. Pokud nebude vydán vzorový list nebo nebudou žádný sdružený sklopný stožár se schválenými technickými podmínkami, bude provedeno pouze schválené technické zařízení pro dráhu s příslušenstvím dle výrobce zařízení.

Kryté nástupiště přístřeškem bude opatřeno osvětlením, kde příčná rovina svítidla bude rovnoběžná s rovinou nástupiště (svítidla nebudou kopírovat zešikmení střechy).

Předpokládaný příkon svítidel na nástupišti bude přibližně 800 W. Osvětlení na nástupišti bude zálohované pomocí diesel generátoru v případě výpadku elektrické energie z distribuční sítě.

#### *b) Venkovní osvětlení*

Kolejiště ve stanici bude osvětleno z cca 13 osvětlovacích stožárů. Součástí rozvaděčů osvětlení bude zásuvkový vývod. Rozvaděče budou obsahovat PLC a budou začleněny do systému DDTS. Stožáry budou umístěny takovým způsobem, aby byla možná případná budoucí instalace trakčního zařízení. S předpokládaným příkonem 3 kW.

Chodník v prostoru železnice budou osvětlen z cca 2 osvětlovacích stožárů. Parkoviště bude osvětleno z cca 2 osvětlovacích stožárů. Účelová komunikace bude osvětlena cca 4 svítidly. U chodníku, parkoviště a účelová komunikace je předpokládán příkon osvětlení cca 900 W. Osvětlení přístupové komunikace bude zálohované pomocí diesel generátoru.

Osvětlení dřevozpracující plochy bude provedeno z osvětlovací věže nebo 2 stožárů. Předpokládaný příkon svítidel je cca 1,9 kW.

#### **Vnější uzemnění**

Vnější uzemnění bude provedeno páskem s kombinací zemních tyčí. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Uzemnění bude vybudováno pro technologický objekt s hromosvodem.

## Ostatní kabelizace

Dojde k přeložení stávajícího podzemního kabelového vedení ČEZ Distribuce, a.s. do nekolizního místa a zřízení nové přípojky nn z ČEZ Distribuce, a.s. pro technologický objekt.

## 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.

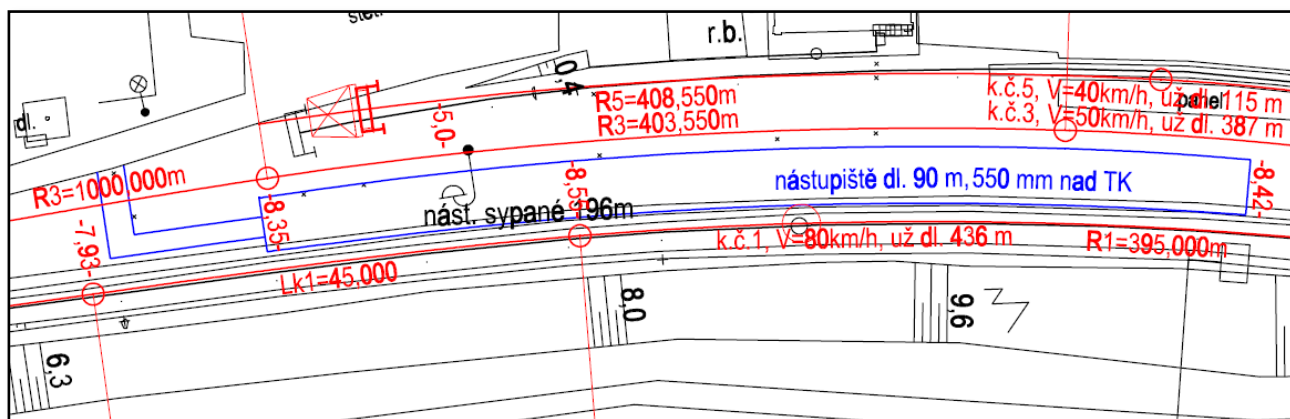
Lomy sklonů jsou navrženy tak, aby jejich zaoblení nezasahovalo do přechodnic včetně zaoblení vzestupnic.

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.

Šířka kolejiště je omezena u hlavní koleje skalním zářezem a z druhé strany u manipulační koleje stávajícím skladem s boční rampou. Z aktuálně dostupných mapových podkladů pro ZP a DD je patrné, že není možné dodržet osovou vzdálenost 6,0 m mezi manipulační kolejí č. 5 a předjízdou kolejí č. 3 tak, jak to bylo prezentováno na minulém poradě. Aby byla zachována prostorová rezerva řešení do dalších stupňů projektové přípravy, kdy bude aktualizováno zaměření stávajícího stavu, je navrženo snížení osově vzdálenosti mezi manipulační a dopravní kolejí na minimální hodnotu 5,0 m, tak jak to umožňují předpisy SŽ S11 a ČSN 73 6320. Změna osově vzdálenosti byla schválena zástupcem O13.

Změna byla provedena posunem koleje č. 3, čímž došlo ke zvětšení osově vzdálenosti mezi hlavními kolejemi až na hodnotu 8,5 m. V prostoru nástupiště je proměnná osová vzdálenost s minimálními hodnotami na začátku (8,35 m) a konci (8,42 m) nástupiště. Řešení je zobrazeno na Obr. 1.





Obr. 1 – výřez z kolejové situace v prostoru nástupiště

Železniční spodek bude navržen na základě výsledků inženýrsko-geologického průzkumu v dalším stupni projektové přípravy. Odvodnění kolejiště v železniční stanici bude navrženo pomocí systému trativodů. V traťovém úseku je preferováno navrhovat otevřené typy odvodnění, ve stísněných poměrech pak uzavřené odvodnění včetně trativodů.

Součástí železničního spodku je také sanace skalního svahu vpravo v km 73,350 až km 78,570 v délce 220 m.

## 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 zvětšené osové vzdálenosti dopravních kolejí až na hodnotu 8,5 m bude šířka nástupiště dosahovat hodnoty do 5,1 m, což umožňuje na nástupiště umístit přístřešek včetně sedacího mobiliáře a také odpadkové koše.

## 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 nepevněnou komunikaci
- železniční most ev. km 78,262 přes nepevněnou komunikaci
- železniční propustek ev. km 78,537

Na poradě bylo dohodnuto svolat samostatnou poradou k mostním objektům na 14.11.2022.

Prezenční listina ze samostatné porady k mostním objektům je přílohou tohoto zápisu. Na poradě bylo dohodnuto:

- km 77,005 - propustek

Stávající stav: žb/kamenný propustek, světla šířka 0,5 m a světla výška 0,7 m

Nový stav: nový žb propustek (trouba/rám)

- km 77,067 - Most přes nepevněnou komunikaci

Stávající stav: Žb deska na kamenných opěrách, světla šířka 3,8m a světla výška 3,3 m

Nový stav: nový rámový most ze žb, VMP 2,5m

- km 78,262 - Most přes nezpevněnou komunikaci
- Stávající stav: Klenbový most z kamenného zdiva, délka 14,7m, šířka 11,3, světlá šířka 3,8m a rozpětí 4,4m.

Nový stav: nový rámový most ze žb, VMP 3,0m

- km 78,537 - propustek

Stávající stav: žb/ kamenný propustek, světlost 0,4m

Nový stav: nový žb propustek (trouba/rám)

- **vzhledem ke stáří mostních objektů a přechodu na vyšší třídu zatížení (spojené s plánovanou elektrifikací tratě a provozem vozidel s el. trakcí) se pro tento stupeň dokumentace uvažuje s novou konstrukcí.**
- **pro vedení kabelů v oblasti mostních objektů je možné uvažovat jak vedení kabelů v kabelových žlabech v kolejovém loži tak, vzhledem k poloze hranice drážního pozemku, vedením kabelů mimo mostní objekty.**

## 9. Pozemní stavební objekty

Byl prezentován návrh architektonicko stavebního řešení **Technologického objektu** (dále T.O.), vč. jeho umístění. Je navržen zděný jednopodlažní objekt se sedlovou střechou se spádem dtto stávající VB. Velikosti jednotlivých místností vycházejí z požadavků pro technologie silnoprůdu, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Pro rozvody instalací slouží kabelový prostor pod podlahou v jednotlivých místnostech. Hloubka kabelového prostoru a jeho plošný rozsah bude ještě upřesněn.

Architektonické řešení vychází ze stávajících historických budov: T.O. má jednoduchý půdorysný tvar, nároží objektu je akcentováno obkladem z lícových pásků. Standardní dveřní otvory jsou hliníkové (bezpečnostní třída RC 3), z estetických důvodů jsou doplněny dřevěnými posuvnými (alt. oteviravými) okenicemi. Okno má historizující členění, z vnitřní strany bude doplněno bezpečnostní mříží (objekt je dle SŽ s.o., GR - odbor O30 zařazen do bezpečnostní kategorie IV.).

Závěr: Navržená podoba objektu byla přítomnými odsouhlasena bez připomínek.

V prostoru nástupiště je navržen moderní ocelový typový **přístřešek pro cestující** typu „vlaštovka“. Vzhledem k původně malé šířce nástupiště byl přístřešek uvažován bez lavičky. Druhý přístřešek byl navržen u stávající VB. Situování přístřešku bylo navrženo cca do středu délky nástupiště.

V průběhu porady byl přítomnými odsouhlasen návrh úpravy kolejového řešení, který umožňuje rozšířit navržené nástupiště. Je tedy možné na nástupiště umístit standardní přístřešek (s lavičkou), přístřešek u VB nebude vzhledem k malé frekvenci cestujících dále uvažován. Přístřešek pro cestující bude v ose střechy doplněn prosklenou stěnou (protivětrná zástěna), která umožňuje umístění uzamykatelných prosklených vitrín pro umístění informací pro cestující (formát A2 na výšku). Další informační tabule (formát A1 na šířku) bude umístěna na stěnu stávajícího objektu vedle VB. Toto umístění se jeví vzhledem ke směru příchozích na nástupiště jako optimální.

Pro úplnost byl prezentován stávající stav historické VB. Bylo dohodnuto, že stávající plechové objekty v blízkosti objektu původních WC pro cestující budou ponechány a jejich odstranění nebude do celkových IN zahrnuto.

Grafické znázornění a detaily pozemních stavebních objektů jsou obsaženy v přílohách tohoto zápisu.

## **10. Pozemní komunikace a zpevněné plochy**

Nově navrhované zpevněné plochy jsou dopravně napojeny na stávající příjezdovou komunikaci do lokality okolo n.z. Česká Metuje.

Návrh komunikací a zpevněných ploch zohledňuje jednak umístění stávajících objektů v dané lokalitě, zejména budovu výpravní budovy, budovu skladu a objekt přístřešku, umístěného v blízkosti navrhovaného parkoviště a také zohledňuje nově navrhované objekty. Zejména pak směrové vedení koleje č. 5 a nově navrhovaný technologický objekt.

Zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby svými rozměry umožnily příjezd nákladního vozidla (dl. 10 m) k technologickému objektu, resp. k parkovišti, a jeho otáčení. Příjezdová komunikace je navržena v šířce min. 6,25 m. Úsek komunikace sloužící jako příjezd ke stávající výpravní budově je pak navržen v šíři 3,50 m.

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo také parkoviště pro osobní automobily. Na parkovišti je navrženo celkem 6 parkovacích stání s kolmým řazením, z nichž jedno je vyhrazeno pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou. Návrh počtu parkovacích stání je proveden dle Pokynu generálního ředitele SŽ PO-11/2020-GŘ (dále jen Pokyn). Při návrhu počtu parkovacích stání je uvažováno s těmito vstupními hodnotami:

- počet zaměstnanců žel. stanice – 0
- počet cestujících – 85 (sčítání v r. 2022)
- počet stání K+R – 0 (dle Pokynu je s návrhem těchto stání uvažováno pouze v přestupních uzlech)

Dle výpočtu uvedeného ve výše zněném Pokynu jsou zapotřebí 3 parkovací stání.

K tomuto počtu parkovacích stání jsou dále navržena 3 parkovací stání, z nichž jedno je určeno pro obsluhu technologického objektu (toto stání nebude vyhrazeno pomocí DZ), jedno parkovací stání je vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené a jedno je navrženo jako příprava pro elektromobilitu.

Parkovací stání jsou navržena v délce 5,00 m a základní šířce 2,50 m. Vyhrazené stání je navrženo v šířce 3,50 m. Stání, v budoucnu vyhrazené pro elektrovozy, je navrženo v šíři 3,50 m.

V rámci tohoto stavebního objektu jsou rovněž navržena parkovací stání pro jízdní kola. Parkovací stání pro jízdní kola jsou řešena jako zpevněná plocha, na které bude umístěn stojan na kola. Rozměry této zpevněné plochy vychází z půdorysného rozměru minimálního manipulačního prostoru pro běžné jízdní kolo dle TP 179 a který činí 0,90 m x 2,20 m. Dle Pokynu je minimální počet zaparkovaných jízdních kol 2. V rámci této stavby je uvažováno s parkováním 3 jízdních kol, kdy je zohledněna skutečnost, že po nedaleké silnici je vedena značena cyklotrasa. Dispoziční řešení této zpevněné plochy však umožňuje ji kdykoli rozšířit.

### **Závěr:**

Finální záznam z této porady bude použit jako doklad o projednaném technickém řešení ve smyslu přílohy č. 5 Smlouvy o dílo (včetně všech dodatků) na zhotovení Záměru projektu a Doprovodné dokumentace zakázky „Zřízení Žst. Česká Metuje“.

V Ostravě dne 22. 11. 2022

Zapsal: Ing. Petr Guziur a kolektiv  
tel.: 605 229 158  
e-mail: guziur@moravia.cz

### **Přílohy:**

1. Listina přítomných MS Teams
2. Listina přítomných z porady k zabezpečovacímu zařízení konané 18.10.2022
3. Situační schéma zab. zař.
4. Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy
5. Schéma venkovního osvětlení ŽST Česká Metuje
6. Listina přítomných z porady k mostním objektům konané 14.11.2022
7. Detaily pozemních stavebních objektů