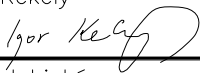


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKÁCH 09/2014	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUČÍ PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Igor Kekely 	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Dle příloh	NAVRHL, VYPRACOVAL Dle příloh	KONTROLOVAL Dle příloh	
KRAJ: Pardubický	POVĚŘENÝ OÚ: Česká Třebová		STUPEŇ: Projekt stavby	
"Rekonstrukce 4.svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová"			ZAK. ČÍSLO 14034-01-0914	ARCH. ČÍSLO 2014110778
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ 32x A4
			DATUM: 09/2014	
SOUHRNNÁ ZPRÁVA			ČÁST DOKUM. B.	PŘÍLOHA B.1

Stavba:

“Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová”

Projekt stavby

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Obsah:

B.1 Souhrnná technická zpráva	3
B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	3
B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY	3
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA	4
B.1.4 KONCEPCE STAVBY	6
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	22
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	22
B.1.7 VÝKUPY PRO STAVBU	24
B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ	24
B. 2 Provozní a dopravní technologie	24
B. 3 Vliv stavby na životní prostředí.....	24
B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby	24
B. 5 Energetické výpočty.....	25
B. 6 Protikorozní ochrana.....	26
B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí	26
B. 8 Dopravní opatření.....	26
B. 9 Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL	26
B. 10 Úspora energie a ochrana tepla	26
B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	26
B. 12 Ochrana obyvatelstva	26
B. 13 Bezbariérové užívání.....	27
Členění projektové dokumentace	28
Seznam provozních souborů a stavebních objektů	30

Přílohy - Souhrnné technické zprávy: B.1.2.1 Geotechnický průzkum

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Stavba se nachází v obvodu celostátní dráhy Česká Třebová – Praha-Libeň (dle jízdního řádu 2014), v km 2,7 – 3,9 v části nákladního nádraží ve směrové skupině kolejí v Žst. Česká Třebová. Zájmová oblast kolejí 4. svazku směrové skupiny je umístěna mezi překladištěm METRANS a.s. a DKV Česká Třebová. Součástí návrhu rekonstrukce je dodržení stávající třídy zatížitelnosti D3 a norma 22,5t na nápravu.

Stavba je svým konstrukčním charakterem stavbou liniovou a je navrhována jako součást železničního svršku stávající stavby celostátní dráhy. Stavba je umístěna převážně v obvodu celostátní dráhy. Prostor staveniště je dobře přístupný z navazujících pozemních komunikací.

V obvodu staveniště se nacházejí drážní kabely SŽDC OŘ Hradec Králové (silnoproud, zabezpečovací a sdělovací), drážní kabely ČD Telematika, kanalizace ČD a.s., RSM Hradec Králové

Stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy a tedy v ochranném pásmu dráhy. Vlastníkem těchto pozemků (až na výjimečné případy – viz. záborový elaborát) jsou České dráhy a.s. a částečně drážní organizace Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC).

B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

Pro potřeby potřeby projektové přípravy stavby byly použity následující podklady:

- 1) Přípravná dokumentace stavby **“Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová”**. (11/2013)
- 2) Geotechnický průzkum pražcového podloží a kontaminace štěrku lože (KolejConsult & servis, spol. s r.o. zpracovaný v 08/2013)
- 3) Dokumentace a podklady SŽDC, s.o., Správa tratí Pardubice, SSZT Pardubice, SEE Pardubice, ČD a.s.
- 4) Předkategorizace železničního svršku zpracovaná firmou SŽDC s. o., TÚDC – 06/2013, 05/2014.
- 5) Pochůzky a měření na trati, místní šetření
- 6) Závěry z porad a vyjádření k dokumentaci
- 7) Geodetické podklady – zaměření současněho stavu včetně výřezů KM (SUDOP Brno spol. s r.o. zpracovaný v 07/2013)
- 8) Geodetické podklady – doměření současněho stavu (SUDOP Brno spol. s r.o. zpracovaný v 05/2014)
- 9) Základní mapa ČR 1:10 000 (státní mapové dílo digitální podobě)
- 10) Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- 11) Kamerový průzkum kanalizace (SEBAK Brno, spol. s r.o. prováděný 06/2014)
- 12) Korozivní průzkum před rekonstrukcí (SŽDC, s.o., TÚDC prováděný 06/2014)
- 13) Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace
- 14) ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace

GEOLOGICKÉ A HYDROGEOLOGICKÉ POMERY

Geologicky leží toto území v severovýchodním, tektonicky zprohýbaném a rozlámaném okrajovém pásmu tabule svrchněkřídových mořských a jezerních usazenin, které v severní části Českého

masívu pokrývají jeho prvohorní a předprvohorní krystalický základ i s jeho mladoprvohorními zvětralínovými pláště. Tyto staré zvětralínové pokryvy jsou při východním okraji Českořebovska obnaženy a podílejí se na stavbě reliéfu. Území je determinováno synklinálami litickou a potštejskou a

antiklinálami orlickoústeckou a letohradskou. Většinu plochy zaujímají vápnité a písčité slínovce (opuky).

Českotřebovsko leží na hlavním evropském rozvodí. Vodní toky na západ a severozápad od rozvodnice se vlévají do Loučné, Třebovky, nebo Tiché Orlice. Patří tedy do povodí Labe, jehož prostřednictvím se vlévají do Severního moře. Toky směřující z rozvodí oblasti k východu a jihovýchodu patří do povodí Moravské Sázavy a k jihu do povodí Svitavy, neboli do povodí Moravy a tím prostřednictvím Dunaje do úmoří Černého moře. Českotřebovsko je pramennou oblastí vodních toků, z nichž většina zásobuje řeku Třebovku.

Území stavby náleží do povodí středního toku Tiché Orlice, západní část (Svinná) do povodí Loučné. Hlavním recipientem povrchových vod je Třebovka (č.h.p. 10202036).

Na základě zjištěných skutečností prostřednictvím geotechnického průzkumu a zkoušek IN SITU, kde byly v kopaných sondách zjištěny v podloží mocnosti štěrkopísku v tloušťce cca 50-80cm, pod kterými se nachází tenká vrstva jílu cca 5cm a v rámci provedených statických zatěžovacích zkoušek byly naměřeny moduly přetvárnosti kolem $E_0=80\text{MPa}$ je možné konstatovat, že podloží je dostatečně propustné a po tenké vrstvě jílu je srážková voda odváděna k stávajícím odvodňovacím zařízením. Z tohoto vyplývá že není primárně nutné vybudování nových odvodňovacích zařízení.

GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Geodeticky zaměřena byla celá oblast stavby včetně přilehlých ploch. Jako doplňující kresba do situačních plánů byla použita JŽM žst. Česká Třebová.

Základní zaměření traťového úseku a přilehlých lokalit, které byly použity jako podklady, zpracovala firma SUDOP Brno spol. s r.o..

Uvedené měření bylo následně doplněno doměřením podle požadavků projektantů, které bylo provedeno geodetickou skupinou firmy SUDOP Brno spol. s r.o. a zapracováno do přílohy I. – Geodetická dokumentace.

Bodové pole bylo v celém rozsahu a hustotě převzato z podkladů dodaných investorem.

Bodové pole bylo:

- polohově určeno v **souřadnicovém systému S – JTSK**,
- výškově ve **výškovém systému Baltském po vyrovnání**.

B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA

B.1.3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANNÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH.

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák.č.266/1994Sb. 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.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:
 - u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m
 - u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
 - u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
 - u napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák.č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Stavba leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Východočeská křída (ustanovena nařízením vlády č. 85/81 Sb.). Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění podzemních vod vlivem stavebních prací.

Hranice chráněných území

Dotčené území se nenachází v území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny dle zák.č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

- dotčené území není součástí soustavy **Natura 2000** dle § 45 zákona (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) ani se nenachází v její blízkosti.
- záměr nezasahuje na plochy prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) na lokální, regionální ani nadregionální úrovni.
- v zájmovém území se nenachází žádné **zvláště chráněné území** (ZCHÚ) dle § 14 zákona. Dotčené území neleží v národním parku (NP) nebo chráněné krajinné oblasti (CHKO), nejsou zde vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) nebo přírodní památky (PP).
- záměr nezasahuje do žádného **významného krajinného prvku** (VKP) **registrovaného**, také VKP **ze zákona** (např. lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy apod) se v místě stavby nenachází.

- dotčené území není součástí **přírodního parku** (PřP) dle § 12 zákona.
- v zájmovém území se nenacházejí **památné stromy** dle § 46 zákona.

Stavba leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Východočeská křída (ustanovená nařízením vlády č. 85/81 Sb.). Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

B.1.3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSEM.

Stavbou nevznikají nová ochranná pásma.

B.1.3.3 ÚDAJE OCHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH.

Přímo v místě stavby se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby.

B.1.3.4 ÚDAJE O ZELENÍ.

Žádné lesní porosty v dosahu stavby nejsou, stavba nezasahuje do ochranného pásma (OP) lesa, tj. 50 m od hranice lesního pozemku.

Mimolesní zeleň se na ploše kolejíste téměř nevyskytuje. Nachází se zde pouze několik kusů keřů a náletových dřevin: bez černý (*Sambucus nigra*), růže sp. (*Rosa* sp.), a bříza bělokora (*Betula pendula*). Celkově bude odstraněno méně, než 40 m² zeleně, což nevyžaduje podání žádosti o kácení. Žádná vzrostlá zeleň nebude stavbou dotčena.

B.1.3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZE ZEMNĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU.

Práce budou realizovány v maximální míře na drážních pozemcích, nevyžádá si zábory ZPF ani PUPFL.

B.1.4 KONCEPCE STAVBY

B.1.4.1 ÚČEL STAVBY.

Stavba „Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v Žst. Česká Třebová“ bude využívána k jejímu základnímu účelu a to rozřazování nákladních vlaků, zvýšením počtu směrových kolejí dojde k efektivnějšímu využívání jak nových zařízení, tak zaměstnanců. Celková délka rekonstruovaných kolejí činí 7530m.

Účelem stavby je rekonstrukce železničního svršku kolejí č. 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 a 230 a přilehlých výhybek č. 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 270, 274, 275, 280, 281, 284 čtvrtého svazku směrové skupiny žel. stanice Česká Třebová. Rekonstrukce stávajícího nevyhovujícího kolejového roštu při dodržení projektované (stávající) nivelety koleje z důvodu dojezdu vozů pod spádovištěm. Dále se požaduje provést rekonstrukci 8 kusů kolejových brzd třetího sledu na směrových kolejích. Z toho důvodu je nutné provést úpravy zabezpečovacího zařízení.

Kolejiště spádoviště na rozpouštěcím zhlaví zůstane po rekonstrukci zabezpečeno jako doposud stávajícím spádovištním automatizačním zařízením typů GAC a ARS. Kolejiště na konci směrových kolejí zůstane zabezpečeno jako doposud staničním zabezpečovacím zařízením RZZ.

Díky nově zprovozněným směrovým kolejím odpadne nutnost většiny druhotného posunu, který je v současnosti vzhledem k nedostatečnému množství použitelných směrových kolejí nezbytný. Dojde tak k efektivnějšímu využívání jak zařízení, tak zaměstnanců, dále také vznikne možnost pro řadění potenciálních nových relací.

Navrženou rekonstrukcí se sníží náklady na údržbu železniční dopravní cesty. Výměnou stávajících pneumatických kolejových brzd za moderní hydraulické brzdy se sníží provozní náklady po celou dobu stanovené technické životnosti brzd a sníží se energetické náklady na montáž brzd do kolejíste.

Moderní hydraulické brzdy na 4.svazku budou zárodkem modernizace celého spádoviště a umožňují začlenění do nového systému KOMPAS pro nové budoucí zabezpečení spádoviště.

Bude zvýšena provozní spolehlivost kolejiště a bezpečnost provozu instalováním nového systému elektrického ohřevu výhybek (EOV,) nového osvětlení a rekonstrukcí trafostanic zajišťujících jejich napájení i napájení ostatních důležitých zařízení žel. infrastruktury. Všechny nové systémy a technologická zařízení budou vybavena moderním systémem dispečerského řízení komunikujícího po nových optických kabelech, který umožní jejich dohled a řízení z určeného dispečerského pracoviště.

B.1.4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU.

Stavba bude realizována v souladu s platnými technickými normami ČSN. Technické řešení je navrženo v souladu s předpisy SŽDC a Vzorovými listy železničního spodku. Pro výstavbu zároveň platí Technicko-kvalitativní podmínky staveb SŽDC v plném rozsahu. Pro výstavbu zpevněných ploch platí Technické podmínky (TP) pozemních komunikací.

Projekt stavby respektuje především tyto OTP:

- vyhlášku MMR č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- vyhlášku MPO č. 291/2001 Sb., o tepelně technických a energetických vlastnostech stavebních
- konstrukcí a budov
- vyhlášku SÚJB č. 307/2002 Sb., o radiační ochraně

V rámci stavby se jedná o drážní zařízení, které nejsou veřejně přístupná pro cestující. Návrh řešení dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se pro tuto stavbu neuplatní.

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách).

Další předepsané předpisy jsou uvedeny v technických zprávách jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

B.1.4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ.

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení,

Stavba na provozované dráze nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba vzhledem ke svému účelu je navržena především s cílem funkčnosti a bezpečnosti zařízení. V rámci železničního svršku budou převážně použity betonové pražce, v oblasti výhybek budou použity dřevěné pražce. Pro vybudování podkladních vrstev budou použity štěrkokdrť, nový odvodňovací systém bude vybudován z trubek HDPE.

B.1.4.4 STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO JEDNOTLIVÝCH PS A SO.

D.1. Železniční zabezpečovací zařízení – D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace D.1 Železniční zabezpečovací zařízení.

PS 01-28-01 Žst. Česká Třebová, Rekonstrukce spádovištního zabezpečovacího zařízení 4.svazku směr.koleji

Stávající stav zabezpečovacího zařízení:

Spádoviště v žst. Česká Třebová je vybaveno stávajícím spádovištním automatizačním zařízením, umožňující ústřední elektrické ovládání výměn a světelných návěstidel, automatické přestavování výměn podle zadaných jízdních cest odvěsů (systém GAC) a zařízením pro ruční nebo automatické ovládání kolejnicových brzd ve třech brzdových sledech a zařízením pro automatickou regulaci odvěsů (systém ARS). Kolejové brzdy ve třetím sledu na směrových kolejích jsou jednokolejové 5-ti článkové elektropneumatické brzdy. Výhybky na rozpouštěcím zhlaví jsou ovládány rychloběžnými přestavnicemi se stejnosměrnými motory. Výhybky jsou vybaveny elektrickým ohřevem výměn a pneumatickými ofukovači. Kolejové obvody jsou jednopásové 50 Hz, doplněné kolejovými dotyky. Vnitřní zařízení spádovištního zabezpečovacího zařízení rozpouštěcího zhlaví je umístěné ve dvou samostatných stavědlových ústřednách GAC a ARS v budově spádovištního stavědla 015.

Zhlaví na konci směrových kolejí a jízdy do obvodu odjezdové skupiny jsou zabezpečeny RZZ. Výhybky jsou ovládány jednofázovými přestavnicemi. Kolejové obvody jsou jednopásové 50 Hz. Vnitřní zařízení RZZ je umístěné v budově stavědla 039. Seřaďovací návěstidla jsou světelná typu SSSR.

U stavědla 039 je zřízena kompresorovna, z níž je proveden rozvod stlačeného vzduchu do kolejiště. Na rozpouštěcím zhlaví jsou pak u každé kolejové brzdy jsou umístěny zásobníky stlačeného vzduchu a s elektropneumatickými ventily a regulátory tlaku. U výhybek vybavených ofukovači jsou také zásobníky vzduchu a ventily. Před koncem směrových kolejí jsou mezi kolejemi umístěny skříně pro plnění brzdového potrubí souprav vozů.

Řešení zabezpečovacího zařízení:

Tento PS řeší úpravy venkovního zabezpečovacího zařízení 4.svazku směrových kolejí. Rekonstrukci kolejových brzd řeší PS 01-28-02 a rekonstrukci rozvodů vzduchotechniky řeší PS 01-28-03.

Kolejiště spádoviště na rozpouštěcím zhlaví zůstane zabezpečeno jako doposud stávajícím spádovištním automatizačním zařízením typů GAC a ARS. Kolejiště na konci směrových kolejí zůstane zabezpečeno jako doposud staničním zabezpečovacím zařízením RZZ.

Předmětem stavby je rekonstrukce 4.svazku směrových kolejí č. 223 až 230 a přilehlých výhybek na rozpouštěcím zhlaví č. 240 až 246 a na konci směrových kolejí výhybek č. 270, 274, 275, 280, 281 a 284. Rekonstrukční práce začnou u izolovaného styku u návěstidla Se6 za poslední kolejovou brzdou druhého sledu a skončí začátkem výhybek č. 284.

Před zahájením kolejové rekonstrukce je nutné demontovat venkovní prvky, které budou překážet rekonstrukci výhybek a směrových kolejí. Na výhybkách se demontují elektromotorické přestavníky včetně upevňovacích souprav, demontují se kolejové skřínky KO, kolejové dotoky se stojánky KSL a demontují se propojky pro činnost KO. V kolejišti se dále demontují kolejové skřínky KO s přípojnými lany, kolejové dotoky s kolejovými skřínkami a přípojnými kabely, seřaďovací návěstidla a radary včetně betonových základů. Kabely od demontovaných venkovních prvků se obnaží v potřebné délce a uloží se mimo prostor rekonstrukce a konce se z izolují.

Demontované jednofázové přestavníky a kolejové skřínky se repasují (odrezí se a opatří se novým nátěrem). Rychloběžné přestavníky se stejnosměrnými motory se vymění za nové. Seřaďovací návěstidla vz. SSSR na konci směrových kolejí se vymění za nová návěstidla včetně nových základů. Po dokončení rekonstrukčních stavebních prací se osadí venkovní prvky (kolejové skřínky KO, kabelové stojánky KSL s kolejovými dotoky, přestavníky, návěstidla) zpět do kolejiště na původní místa. Připojovací lana od kolejových skříněk ke kolejnicím a propojky KO budou nahrazeny novými lany a propojkami.

Všechny venkovní prvky v obvodu St.015 i St.039 se připojí na stávající kabely. Pokud dojde k poškození stávajících kabelů, naspojkují se krátkými kousky kabelu na původní kabel anebo se připojí nové kabely od nejbližšího kabelového rozdělovače. Kabely k prvkům 4.svazku směrových kolejí v obvodu St.039 i St.015 byly proměřeny SSZT a vyhovují pro další provoz.

Pro propojení elektroniky ovládání kolejových brzd 4.svazku budou položeny nové kabely ze stávajících KO11 a KO12 do nového technologického kontejneru. Do těchto kabelů se přepojí stávající žíly pro ovládání příslušných kolejových brzd z primárních kabelů.

PS 01-28-02 Kolejové brzdy

Stávající pneumatické kolejové brzdy KB223 až KB225 a KB227 až 230 (7 ks) se demontují, odpojí se veškeré kabely, potrubí vzduchotechniky včetně žlabů pro uložení potrubí a hadice vzduchotechniky. Demontují se i zásobníky stlačeného vzduchu s ventily.

Jako náhrada za zastaralé a nefunkční kolejové brzdy je navržena instalace nových kolejových brzd s hydraulickým pohonem typu PHB 04-SO (ZL 13/2005-SZ). Brzdy jsou navrženy v pětičlánkovém provedení, umístění na místě stávajících pneumatických kolejových brzd. Součástí rekonstrukce kolejových brzd je demontáž a likvidace stávajících pneumatických kolejových brzd. Brzdy se vkládají do hotové a podbité koleje, při montáži se pouze odstraní šterk do výšky spodní hrany pražců, po montáži se brzdy částečně zaplní šterkem (viz výkres příčného řezu).

Ovládání brzd (hydraulické i elektrické) je umístěno v technologickém kontejneru o rozměrech 2,4 m x 3 m výška 2,8 m, který se umístí mezi koleje 230 a 231. V kontejneru je soustředěno veškeré elektrické ovládání nových brzd. Vnitřní prostor technologického kontejneru je klimatizován na stálou teplotu.

Vnější hydraulické rozvody ke kolejovým brzdám jsou navrženy vysokotlakými hydraulickými hadicemi uloženými v plastových pochozích (otevratelných) žlabech.

Součástí návrhu je i montáž nových radarových měřičů rychlosti RAD223 – RAD230. Kabelové rozvody v kolejišti jsou vedeny v pochozích plastových žlabech s povrchovou montáží, připojení radarů a kolejových detektorů je v kabelových rozdělovačích.

Pro zobrazení provozních stavů nových brzd a poruchových hlášení z technologického kontejneru je navrženo umístění PC s UPS na stanoviště obsluhy na stavědle. Zobrazení a ovládání je navrženo dotykovým monitorem, součástí ovládání na tomto monitoru je i systém předání místní obsluhy brzd na 4. Svazku (popsáno níže). Pro potřeby údržby je navržen druhý zobrazovací panel s PC v místnosti údržby (bez ovládání souhlasu místní obsluhy). Propojení s technologickým kontejnerem je navrženo optickým kabelem.

Součástí rekonstrukce kolejových brzd je demontáž a likvidace stávajících pneumatických kolejových brzd.

PS 01-28-03 Úprava rozvodů vzduchotechniky

Na spádovištním zhlaví v obvodu stavědla 015 se výhybkách č. 240 až 246 se demontují ofukovací soupravy na výhybkách č. 240 až 246 s připevňovacím zařízením, přívodními hadicemi stlačeného vzduchu a žlabů pro uložení hadic a demontují se zásobníky stlačeného vzduchu s elektromagnetickými ventily. Zároveň s demontáží kolejových brzd se demontují rozvody stlačeného vzduchu ke kolejovým brzdám včetně zásobníků stlačeného vzduchu s elektromagnetickými ventily.

Po dokončení rekonstrukce výhybek č.240 až 246 budou tyto výhybky vybaveny elektrickým ohřevem (řeší samostatný SO) a na výhybky se namontují původní ofukovací soupravy s připevňovacím zařízením a přívodními hadicemi stlačeného vzduchu. Hadice se v kolejišti a pod výhybkami uloží do samostatných betonových žlabů. Vedle výhybek se umístí na původní místa zásobníky stlačeného vzduchu s elektromagnetickými ventily a napojí se na stávající hlavní rozvod stlačeného vzduchu.

D.2. Železniční sdělovací zařízení – D.2.1. Místní kabelizace

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace D.2 Železniční sdělovací zařízení.

PS 01-14-01 Žst. Česká Třebová, místní optický kabel pro EO

V rámci tohoto PS bude mezi objekty TS1, ústřední stavědlo 019, stavědlo 039, TS5a, stavědlo 015 a TS8 realizován nový místní optický kabel (MOK) s 24-mi optickými vlákny. Tento kabel je určen pro potřeby DDTS ŽDC a DŘT jako požadavek pro přenos IP rozhraní mezi jednotlivými TS v žst. Česká Třebová (1, 5a, 8) a ED Pardubice.

Dále je požadován optický kabel ze stavědla 039 do RV17, OV13 a OV14 a ze stavědla 015 do RV06, OV8 a OV29, který bude realizovaný v profilu 12 vláken. Tento kabel povede dále do objektu Technologického kontejneru řešeného v rámci PS 01-28-02 Žst. Česká Třebová, kolejové brzdy a dále do OV06, OV09, OV11 stejně jako ze st.015 do OV03 a OV01.

Na těchto optických kabelech bude nasazeno nové přenosové zařízení budované v rámci PS 01-14-02 Žst. Česká Třebová, přenosový systém, pro zajištění požadovaných přenosů.

Mezi jednotlivými TS, stavědly, REOV a ROV bude položena nová HDPE trubka, která bude ve větší části uložena ve stávajícím kolektoru. V místech, kde bude potřeba zemní trasy bude HDPE přiložena do společné kabelové trasy, která bude připravena v rámci PS nn resp. vn kabelů v samostatném plastovém žlabu. Do položené HDPE trubky, která bude zaústěna do jednotlivých objektů, se zafoukne MOK 24 vláken nebo 12 vláken.

MOK bude ukončen v TS a stavědlech v nových 19" skříních na nových optických rozvaděčích. Na stěnách budou zřízeny i kabelové rezervy na konstrukcích pro kabelovou rezervu. MOK v REOV a ROV bude ukončen v nástěnném rozvaděči pro 12 vláken.

PS 01-14-02 Žst. Česká Třebová, přenosový systém

Pro potřeby DDTS ŽDC a DŘT je požadován přenos IP rozhraní mezi St. 015, St. 039, ÚS 019, jednotlivými TS v žst. Česká Třebová (1, 5a, 8), jednotlivými rozvaděči REOV (RV6, RV17), ROV (OV1, OV3, OV6, OV8, OV9, OV11, OV13, OV14, OV16 a OV29) a ED Pardubice. Tyto přenosy budou zajištěny prostřednictvím nově instalovaných mediakonvertorových párů mezi ÚS 019, St. 039, St. 015 a jednotlivými TS/REOV/ROV, resp. ATÚ Česká Třebová, kde je stávající přenosový uzel SDH STM-4. Další průběh až na ED Pardubice je již zajištěn prostřednictvím stávajícího přenosového traktu SDH. Nové mediakonvertory budou v jednotlivých objektech doplněny datovými přepínači, nový datový přepínač bude instalován i v přenosovém uzlu SDH ve VB žst. Česká Třebová.

Nové mediakonvertorové páry budou nasazeny na nových MOK, zajišťovaných v rámci souvisejícího PS stavby, resp. na novém OK, řešeném v žst. v rámci související stavby (ETCS).

D.3. Silnoproudá technologie

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace D.3 Silnoproudá technologie.

– D.3.1 Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systému žel. dopravní cesty

PS 01-05-01 Žst. Česká Třebová, TS5a, zařízení DŘT

PS 01-05-02 Žst. Česká Třebová, TS8, doplnění DŘT

PS 50-05-01 ED Pardubice, DŘT - doplnění systému

V rámci dispečerské řídicí techniky v části D.3.1 stavby je navržen nový systém kontroly a řízení (SKŘ) pro trafostanici TS5a. V TS8 bude PLC stávajícího SKŘ nahrazeno za nové a následně bude doplněno o monitoring požadovaných stavů technologie NN. Tyto systémy budou napojeny Ethernetovou komunikací protokolem IEC 60870-5-104 přes přenosové zařízení do ASDŘ na ED Pardubice, kde bude prováděna vizualizace, archivace a vyhodnocování technologických dějů jednotlivých silnoproudých zařízení TS s možností ústředního ovládání. Vazba jednotlivých SKŘ na ED Pardubice si vyžádá doplnění aplikačního programového vybavení ASDŘ.

PS 01-05-03 Žst. Česká Třebová, DDTS ŽDC

PS 50-05-02 ED Pardubice, DDTS ŽDC - doplnění systému

Ve stavbě je navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle platné TS 2/2008 – ZSE a technických řešení odsouhlasených SŽDC po jejím vydání.

Technologické systémy osvětlení a EOVS realizované ve stavbě s komunikačním rozhraním Ethernet budou připojeny do technologické datové sítě (TDS) přes integrační koncentrátor (InK) realizovaný v TS5a. Ostatní připojované systémy pak budou do lokální technologické datové sítě (LTDS) připojeny pomocí PLC v rozvaděčích dálkové diagnostiky RDD instalovaných v TS5a TS8. Jedná se o zásuvkové stojany, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě a podružná měření el. energie.

Zásuvkové stojany na patách osvětlovacích věží budou ze systému DDTS ŽDC ovládány přes PLC osvětlovacích věží.

Data z InK budou přenášena a integrována do stávajícího InS na ED Pardubice a příslušných klientských pracovišť (podmíněno realizací stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem“ nebo stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS Kerhartice (Ústí nad Orlicí)“, včetně klienta na SŽE Hradec Králové. Komunikace mezi InK a InS bude protokolem ČSN EN 60870-5-104.

Na St.015 a St.039 budou realizováni dispečerští klienti systému DDTS ŽDC a pro udržující pracovníky SEE na TS1 bude dodán mobilní klient tohoto systému.

– D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 01-13-01 Žst. Česká Třebová, rekonstrukce trafostanice TS5a

Stávající technologie trafostanice je ze 60.let bez možnosti dispečerského řízení. Pro zvýšení spolehlivosti napájení z trafostanice a pro možnost připojení nového kabelu pro napájení EOv bude řešena její celková rekonstrukce vč. zapojení do systému DŘT.

Veškeré stávající technologické zařízení trafostanice bude demontováno a nahrazeno zařízením novým. Stávající kobkové provedení rozvodny VN bude nahrazeno novým skříňovým rozvaděčem 6kV, resp. 22kV. Do trafostanice bude nově zaústěn i kabel VN vedoucí z trafostanice TS1 do trafostanice TS8.

V rámci návazných PS bude do rozvodny nn umístěno zařízení DŘT a sdělovací rozvaděč, ve kterém bude zakončen optický kabel a umístěno přenosové zařízení.

V rámci samostatného SO 01-15-01 budou provedeny stavební úpravy trafostanice a její celková rekonstrukce.

PS 01-13-02 Žst. Česká Třebová, rekonstrukce rozvaděče NN v trafostanici TS8

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce stávajících rozvaděčů RH1 a RH2, které jsou již značně zastaralé a poskytují omezené možnosti pro připojení nových kabelů pro napájení EOv a vytápění EPV.

E.1 Inženýrské objekty

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace E.1 Inženýrské objekty.

– E.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek

SO 01-17-01 žst. Česká Třebová, železniční svršek

V rámci předmětného SO 01-17-01 bude realizována rekonstrukce železničního svršku kolejí č. 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 a 230 a přilehlých výhybek č. 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 270, 274, 275, 280, 281, 284 čtvrtého svazku směrové skupiny žel. stanice Česká Třebová. Rekonstrukce stávajícího nevyhovujícího kolejového roštu při dodržení projektované (stávající) nivelety koleje z důvodu dojezdu vozů pod spádovištěm.

Kolejový rošt bude tvořený kolejnicemi tvaru 49 E1 částečně na nových dřevěných pražcích (přípojná pole k výhybkám, v oblasti brzd III. sledu) a v přímých úsecích mezi zhlavými na betonových pražcích B 03 s pružným upevněním.

Na základě výsledků předkategorizace a dle rozhodnutí investora jsou v projektu navrženy nové výhybky č. 240 – č. 246 a č. 270, 274, 275, 280, 281, 284 tvaru S 49 na dřevěných pražcích I. generace (tvrdé s dvojitou impregnací).

Kolejové lože bude pročištěno a doplněno novým, upraveno do požadovaného tvaru vč. drážních stezek. Výhybky budou použity nové S49 na dřevěných pražcích I. generace. Kolej bude následně zřízena jako bezстыková, kde budou použity nové LIS.

SO 01-16-01 žst. Česká Třebová železniční spodek

V rámci stavebního objektu se předpokládá částečná sanace konstrukce pražcového podloží v oblasti kolejových brzd III. sledu. Konstrukce pražcového podloží je v celé délce pod jednotlivými kusy kolejových brzd III. sledu jednotná TPP, navržená podle výsledků geotechnického průzkumu a podle SR 115 (Pokyny pro projektování třídících zařízení):

TPP

- štěrkodrt' fr. 0-32 mm tl. min. 0,20m,
- zhutněná zemní paraplán (skloněná 5% směrem k novým odvodňovacím zařízením)

V rámci odvodnění nově vkládaných výhybek s EOv je nově řešeno odvodnění části rozpouštěcího zhlaví (výh. č. 240-246). Pod výhybkami bude realizovaná skloněná pláň tělesa

železničního spodku ve sklonu 5% směrem k novým trativodům DN 150. Trativodní systém bude napojen do stávající kanalizace, která se nachází poblíž rozpouštěcího zhlaví ..

Dále bude řešeno odvodnění nových hydraulických 5-ti článkových kolejových brzd. Zhutněná zemní parapláň bude nakloněna ve sklonu 5% směrem k novým trativodům DN 150. Jeden trativod bude realizován vždy pro 1 pár brzd. Tyto trativody budou prostřednictvím příčného svodu DN 200, který je navržen za III. sledem brzd ve směru staničení, svedeny do koncové šachty a napojeny do stávajícího odvodňovacího systému.

V rámci pražského zhlaví (výh. č. 270,274,275,280,281,284) bude vybudována skloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5% směrem ke stávajícímu odvodňovacímu systému.

V rámci železničního spodku proběhne částečná rekonstrukce stávajícího odvodňovacího systému (některé betonové součásti šachet jsou již za svojí životností, pro to je navržena jejich výměna, dále bude prověřena a zabezpečena průtočnost stávajících šachet a trativodních potrubí).

– E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 01-14-01 Žst. Česká Třebová, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů

V tomto SO jsou řešeny přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC a ČD-T, které by mohly být dotčeny během výstavby a jejichž provoz musí být zachován po dobu stavby. Ochrana kabelů bude spočívat především v zesílení mechanické ochrany (např. uložení do žlabů nebo chrániček)

Stávající kabely ČD-T a kabely ve správě SSZT, které jsou uloženy ve stávajícím kolektoru, který nebude stavbou zasažen, takže tyto kabely nebudou stavbou nijak dotčeny.

Stávající kabely ČD-T přecházející příčně kolejiště se v případě nedostatečné hloubky uložení navrhuje chránit proti mechanickému poškození uložení do dělených chrániček nebo kabelových žlabů, případně zahloubením s využitím nové kabelové vložky.

Ochrana a přeložky kabelů se týkají hlavně rozhlasu ve 4. svazku kolejí spádoviště, kde mají probíhat stavební práce na železničním svršku. Tyto kabely jsou ve správě SSZT Pardubice.

Kabely rozhlasu jsou pravděpodobně uloženy v dostatečné hloubce, takže by se jich stavební úpravy nemusely vůbec dotknout. V případě, že tomu tak nebude, se předpokládá mechanická ochrana pomocí chrániček a kabely jinak zůstanou beze změny. Jestliže to stavba bude vyžadovat a kabely rozhlasu by bránily stavebním úpravám, budou dočasně odpojeny od rozhlasových stožárů a smotány do bezpečné vzdálenosti a poté je opět připojit do stávajícího stavu. Jelikož se jedná o kabely v hliníkovém provedení, je možné při jejich poškození je nahradit kabely novými mezi jednotlivými rozhlasovými stožáry. S rozhlasovými stožáry se neuvažuje žádná manipulace ani jejich výměna a zůstanou stávající.

– E.1.6 Potrubní vedení

SO 01-22-01 Žst. Česká Třebová, Ochrana vodovodů

Vodovody jsou ve správě ČD RSM případně ČD DKV.

Vodovody musí být rekonstrukcí dráhy a drážních objektů respektovány. Před započítáním prací budou na požádání investora správcem (nebo za jeho účasti) přesně vytyčeny a vytyčení protokolárně předáno stavbě. Podmínky stavební činnosti v blízkosti těchto vodovodů stanoví jejich správce. Po dobu provádění prací bude správce sítě vykonávat dozor a bude přizván vždy k rozhodujícím skutečnostem. Při křížení musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození potrubí vodovodu, případně poklopů a ovládacích prvků podzemních uzávěrů a hydrantů bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítě. Dále bude poškozené místo opraveno a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce vodovodu. Je nutno respektovat trasu vodovodu, a to jak situačně, tak i výškově. Před zahájením zemních prací je nutno provést vytyčení všech stávajících sítí v celém rozsahu. Vytyčení zajistí investor se správcem sítí.

Ochrana vodovodu:

V zájmovém prostoru se nachází vodovod v majetku ČD RSM a ČD DKV. Na vodovodu jsou umístěny poklopy a ovládací prvky podzemních uzávěrů a hydrantů. V rozsahu úprav stávajícího terénu dojde ke změnám nivelety v rozsahu, který si vyžádá úpravu těchto ovládacích prvků a poklopů do úrovně nového terénu.

Před zahájením prací budou na jednotlivé ovládací prvky a poklopy osazeny betonové skruže tak aby bylo zajištěno, že tyto prvky nebudou porušeny v průběhu terénních prací v kolejišti. Po skončení povrchových úprav budou stávající ovládací prvky vyměněny a upraveny na definitivní výšku osazením nových poklopů.

Počítá se i kompletní výměnou stávajících poklopů a s novými zemními soupravami ovládacími prvky a s úpravou vyvedení hydrantů na novou niveletu terénu.

SO 01-27-02 Žst. Česká Třebová, Ochrana kanalizací

Kanalizace jsou ve správě ČD RSM případně ČD DKV.

Kanalizace musí být rekonstrukcí dráhy a drážních objektů respektovány. Před započítáním prací budou na požádání investora správcem (nebo za jeho účasti) přesně vytyčeny a vytyčení protokolárně předáno stavbě. Podmínky stavební činnosti v blízkosti těchto kanalizací stanoví jejich správce. Po dobu provádění prací bude správce sítě vykonávat dozor a bude přizván vždy k rozhodujícím skutečnostem. Při křížení musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN.

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození potrubí kanalizace, bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítě. Dále bude poškozené místo opraveno a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce kanalizace. Je nutno respektovat trasu kanalizace, a to jak situačně, tak i výškově. Před zahájením zemních prací je nutno provést vytyčení všech stávajících sítí v celém rozsahu. Vytyčení zajistí investor se správcem sítí.

Ochrana kanalizace

V zájmovém prostoru se nachází kanalizace v majetku ČD RSM a ČD DKV. Na kanalizaci jsou umístěny revizní šachty z betonových prefabrikátů s kovovými poklopy. V rozsahu úprav stávajícího terénu dojde ke změnám nivelety v rozsahu, který si vyžádá úpravu výstupů revizních šachet do úrovně nového terénu.

Stávající výstupy z revizních šachet budou upraveny do výšky nového terénu. Revizní šachty budou nastaveny typovými prefabrikovanými skružemi tak aby byly cca v úrovni nové terénu a budou opatřeny přechodovými skružemi a poklopy. Po skončení povrchových úprav budou revizní šachty upraveny na definitivní výšku osazením distančních betonových prefabrikátů. Počítá se i s částečnou výměnou stávajících poklopů a případně i poškozených typových prefabrikovaných skruží. Konečná úprava okolí poklopů bude drobnou žulovou dlažbou do betonu v okolí poklopu.

E.2 Pozemní a stavební objekty - E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace E.2 Pozemní a stavební objekty.

SO 01-15-01 Žst. Česká Třebová, Stavební úpravy transformovny v Žst. Česká Třebová

Jedná se o přízemní, nepodsklepenou zděnou budovu s plochou střechou s živičnou krytinou, plechové a sklobetonové výplně otvorů.

Stavební úpravy:

- Vyspravení vnitřních omítek + malování místností
- Nové vnitřní vstupy do kabelového prostoru
- Nové kabelové kanály a úpravy stávajících
- Úpravy stávajících kobek
- Vyspravení vnějších omítek + nový barevný nástřík
- Rekonstrukce vnější rampy

- Nová střešní krytina vč. oplechování, výměna klempířských výrobků
- Nová elektroinstalace a hromosvod

E.3. Trakční a energetická zařízení

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace E.3 Trakční a energetická zařízení.

– E.3.1 Trakční vedení

SO 01-01-01.1 žst. Česká Třebová, úprava TV

Stávající stav TV:

Železniční stanice Česká Třebová je elektrizována stejnosměrnou proudovou soustavou s jmenovitým napětím 3kV DC, montáž TV je provedena podle předchozích typových sestav. Nákladové kolejiště 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová je elektrifikováno vedlejšími polokompensovanými sestavami staršího typu o průřezu vodičů 100 mm² Cu trolejový drát a nosné lano průřezu 50 mm² Bz. Polokompensovaný systém sestavy s bronzovým nosným lanem není vhodný pro kvalitní spolupráci sběrače a troleje, dochází při změnách teplot ke změnám průhybu troleje v návaznosti na roztažnost bronzového lana.

TV je morálně a technicky zastaralé, původní materiály se vyskytují v celém úseku, v průběhu let byla provedena výměna izolací. Jsou použity izolátory kompozitní (plastové) nebo typu Spirelex, částečně izolátory porcelánové staršího typu pro izolační hladinu 3kV.

Napájení kolejiště je v současné době zajištěno napájecím portálem příčného propojení přes odpojovač č. 9, podélné napájení (koleje č. 223 - 234) přes ÚO č. 455 a příčně přes ÚO č. 43 ze sekce (201-222) napájené z portálu přes odpojovač č. 15, podélné přes ÚO 445.

Navržená úprava TV:

Úprava trakčního vedení je navržena na nový stav kolejí, budované s dalšími navazujícími PS a SO jako součást stavby "Rekonstrukce 4.svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová".

Použití vhodnějšího ocelového lana pro polokompensovaný systém sníží proudovou zatížitelnost sestavy. Z tohoto důvodu je navrženo doplnění pohyblivého kotvení nosných lan a vytvoření plněkompenzovaného systému se stálým tahem v troleji i nosném laně 10 kN. Délkově stávající systémy kolejí č. 223 až 230 vyhoví jako plněkompenzované kotevní půlúseky bez pevných bodů.

Dále se předpokládá zejména směrová a výšková regulace trolejového drátu, změna polokompensovaného systému kotvení na systém plněkompenzovaný, výměna odpojovačů č. 43, 445 a 455, výměna směrových lan, výměna některých izolátorů, úsekových děličů č. 97, 98, 99 a 100, proudových propojení, návěstních znaků a bezpečnostních tabulek a nové nátěry stožárů v rekonstruovaném svazku kolejí.

Součástí prací je i postavení nového kotevního stožáru 853B, na který se překotví systém 228 a zajištění statiky stožáru 856 pomocí nové protikotvy K856.

Úprava trakčního vedení je navržena podle platné typové konstrukční sestavy „J-3kV DC“ - svislé řetězovkové vedení pro elektrifikaci kolejiště, z účinností od r. 1993, včetně doplňků typové sestavy zpracovaných do doby zahájení projekčních prací, v souladu s platnými normami podle zásad pro elektrifikaci tratí stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV, DC na státních drahách.

– E.3.4 Ohřev výměn

SO 01-06-01 Žst. Česká Třebová, úprava EOv směrových kolejí

V rámci stavby bude řešen nový elektrický ohřev výhybek (EOv) na nových i stávajících výhybkách. Celkem bude na obou zhlavích novým EOv osazeno 18ks výhybek č. č. 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246 a č. 270, 274, 275, 280, 281, 284, 283, 286, 287, 288 a 289.

V rámci nového EOv budou řešeny nové napájecí kabely z trafostanic TS5a a TS8, nové plastové rozvaděče pro EOv s proudovými chrániči, nové kabelové rozvody od rozvaděčů k jednotlivým

výhybkám a na všech výše uvedených výhybkách bude dále řešena nová výstroj vč. ohřevu prostoru táhel.

Použitý systém EOVS musí splňovat podmínky pro nasazení v kolejišti s jednopásovými kolejeovými obvody.

Rozvaděče EOVS budou vybaveny řídicí a diagnostickou částí, která umožní jejich ovládání pomocí optických kabelů ze systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Klienti pro možnost ovládání budou instalováni na stavědlech č.015 a č.039. Optické kabely od rozvaděčů do stavědel řeší PS sděl. zař.

– E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-06-02 Žst. Česká Třebová, úprava osvětlení směrových kolejí

SO 01-06-02 Žst. Česká Třebová, úprava osvětlení směrových kolejí

Aby bylo možné uvést rekonstruované kolejiště do provozu, je nutné v rozsahu prováděných kolejových úprav dosáhnout intenzity osvětlení dle platných norem. Pro umístění svítidel budou přednostně využity stávající osvětlovací věže, u kterých bude řešena jejich rekonstrukce.

Celkem bude provedena rekonstrukce u 17ks osvětlovacích věží o výšce 40m, které budou nově osazeny každá 5-8ks hliníkových světlometů o výkonu 1000W. Věže budou opatřeny novou kabeláží a novým rozvaděčem. Protikoroziční nátěr již byl u všech věží proveden v rámci opravných prací OŘ nebude v rámci této stavby prováděn.

Pro dosvětlení prostoru výhybek a kolejových brzd budou dále v rámci tohoto SO instalovány dvě nové osvětlovací věže o výšce 20m. Každá OV bude osazena 6ks hliníkových světlometů 250W a rozvaděčem. Napájení OV8 a OV29 bude zajištěno novým kabelem nn z trafostanice TS8 v rámci SO 01-06-03. Rozvaděče u nových i některých stávajících OV budou vybaveny řídicí a diagnostickou částí, která umožní jejich ovládání pomocí optického kabelu ze systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Optické kabely od rozvaděčů do stavědel řeší PS sděl. zař..

Ovládání ostatních stávajících OV bez PLC řídicího systému, resp. jejich nových rozvaděčů bude rovněž ze systému dálkové diagnostiky TS ŽDC, resp. z klientských pracovišť umístěných na stavědlech č.015 a č.039.

SO 01-06-03 Žst. Česká Třebová, úprava rozvodů NN

V rámci tohoto SO je řešena rekonstrukce rozvaděče R808 v kolejišti pro napájení vytápění ofukovačů včetně nového přívodního kabelu z trafostanice TS8. Z rozvaděče R808 bude napojeno novými kabely vytápění ofukovačů na výhybkách na 4. svazku a dále bude novým kabelem napojeno vytápění i na 5. svazku. Z rozvaděče R808 bude položen nový ovládací kabel na stavědlo č.015 vč. nového ovladače.

Dále bude řešen nový samostatný napájecí kabel z trafostanice TS8 do provozních objektů ČD Cargo v kolejišti v blízkosti 4. svazku a samostatná kabelová přípojka nn do nového technologického domku kolejových brzd.

Dle požadavků OŘ bude v kolejišti instalováno 4ks nových zásuvkových stojanů, které budou napájeny samostatnými kabely z trafostanice TS8.

Dále bude z trafostanice TS8 provedena pokládka nového napájecího kabelu směrem do trafostanice TS6. Nový kabel nahradí stávající zcela nevyhovující kabel, který by v případě předpokládaných výluk trafostanice TS8 nepřenesl požadovaný výkon. Kabel bude veden přes rozvaděč ROV1, kabelovou skříň KS801/603 na st.015, ROV6, ROV9 a bude zakončen v rozvaděči ROV11. Rovněž bude provedena pokládka nového kabelu z kabelové skříně KS801/603 do ROV3.

Pro zvýšení provozní spolehlivosti rozvodů nn bude z trafostanice TS5a položen nový kabel nn do kabelové skříně KS507, KS509, která bude rekonstruována. Z kabelové skříně KS507, KS509 bude dále položen nový kabel do ROV14.

SO 01-12-01 Žst. Česká Třebová, kabel VN TS1-TS8

Tento SO řeší nové kabelové vedení VN mezi trafostanicemi TS1 a TS8, které nahradí stávající vedení ze 60.let, které je za hranicí své životnosti. Jeho rekonstrukcí dojde k zásadnímu zlepšení spolehlivosti v dodávce el. energie. Nové vedení je prakticky v celé své délce uloženo ve stávajícím pochozím kolektoru v trase kabelu stávajícího, který bude demontován. Kabelové vedení bude

realizováno kabelem 3x22-AXEKVCEY 1x240mm². Nový kabel 22kV bude po trase zaústěn i do trafostanice TS5a, kde bude zapojen do nového rozvaděče VN.

U trafostanic TS1, TS5a a TS8 bude v rámci tohoto SO realizována i pokládka multikanálu pro kabely nn. Multikanál bude veden vždy od nejbližší kabelové šachty hlavního kolektoru směrem do trafostanice, kde bude zakončen v kabelovém prostoru. U trafostanice TS1 bude vybudována na multikanálu i jedna kabelová šachta. Multikanál bude položen v trase kabelu VN.

Spolu s napájecím kabelem VN bude řešena i pokládka nového optického kabelu pro možnost dispečerského řízení trafostanic. Optický kabel řeší PS 01-14-01.

– E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-01-01.2 žst. Česká Třebová, úprava ukolejnění

Stavební objekt SO 01-01-01.2 řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení a vodivých konstrukcí v blízkosti živých částí trakčního vedení v souladu s požadavky platných norem, a to v úseku žst. dotčených stavbou.

Je navrženo individuální ukolejnění převážně pomocí opakovatelných průrazek.

Pro vedení zpětného proudu slouží kolejnicové pasy. Kolejnicové propojky a lanová propojení k zajištění funkce kolejových obvodů jsou součástí PS zabezpečovacího zařízení a SO železničního svršku. Z důvodů omezení bludných proudů a zmenšení úbytků trakčního napětí budou kolejnice svařeny, na výhybkách vybaveny propojkami a lanovým propojením v souladu s požadavky ČSN 34 2613 a předpisu S3. Pro výlukové stavy související s demontáží kolejí musí být zajištěno náhradní propojení zpětné cesty podle TNŽ 34 3109.

Opatření na omezení úniku zpětných trakčních proudů bude zajištěno ve smyslu ČSN EN 50-122-1, ČSN EN 50122-2 a ČSN EN 50162 izolovanými styky v kolejnících.

Nové izolované styky koleje, které budou nově situovány v kolejišti z důvodů zabránění šíření zpětných a bludných proudů jsou součástí stavebního objektu SO 01-17-01 žst. Česká Třebová, železniční svršek v koordinaci s PS 01-28-01 žst. Česká Třebová, rekonstrukce spádovištního zab.zař.

– E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-06-04 Žst. Česká Třebová, uzemnění trafostanice TS5a

Tento SO řeší novou uzemňovací soustavu pro trafostanici TS5a. Uzemňovací soustava bude společná pro rozvodnou soustavu 6kV i nulovanou soustavu 0,4kV a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

B.1.4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ A UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU

Realizace stavby se předpokládá v období 02/2015 – 08/2015. . Zahájení provozu v kolejích od 09/2015.

Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová si nevyžádá na provozované dráze dočasné přerušení železniční dopravy. V současné době jsou koleje 4.svazku vyloučeny z provozu. Jedná se pouze o změnu organizace dopravy z důvodu výluk na trakčním vedení, co si dočasně vyžádá v obvodu stanice použití hnacích vozidel v nezávislé trakci.

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, kabelového vedení, vnější prvky sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty, bude přepravována na stavbu přímo po železnici. Plochy ZS jsou dále přístupny silničním motorovým vozidlům. Pro realizaci stavby se počítá s použitím stávajících obslužných tras v prostoru železniční stanice Česká Třebová s napojením na silnici I/14. Detailní rozpis stavebních postupů je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B.1.4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Stavba samotná nevyžaduje navýšení odběru elektrické energie, zásobování mobilních buněk zařízení staveniště bude provedeno ze stávajících rozvodů SŽDC. V kolejišti, v místě stavby, je zajištění

elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v tomto případě se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B.1.4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD

Stavba si nevyžaduje napojení na splaškovou kanalizaci. Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V rámci stavby bude realizována částečná rekonstrukce stávajícího odvodňovacího systému (některé betonové součásti šachet jsou již za svojí životností, pro to je navržena jejich výměna). Nově budou budovány odvodňovací systémy v oblasti rozpouštěcího zhlaví a v oblasti kolejových brzd III. sledu.

B.1.4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉM

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, kabelového vedení, vnější prvky sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty, bude přepravována na stavbu přímo po železnici. Plochy ZS jsou dále přístupny silničním motorovým vozidlům. Pro realizaci stavby se počítá s použitím stávajících obslužných tras v prostoru železniční stanice Česká Třebová s napojením na silnici I/14.

Nově zřizované nebo rekonstruované zařízení bude napojeno na stávající infrastrukturu investora – SŽDC, s.o.

Napojení staveniště během stavby je řešeno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B.1.4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Stavba na provozované dráze nevyžaduje odstranění vzrostlé vegetace ani terénní úpravy. Mimolesní zeleň se na ploše kolejiště téměř nevyskytuje, neboť se nachází v prostoru železničního svršku a spodku, na kterém probíhá čištění od náletových dřevin.

Celkově bude odstraněno méně, než 40 m² zeleně, což nevyžaduje podání žádosti o kácení. Žádná vzrostlá zeleň nebude stavbou dotčena.

B.1.4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Všeobecně

Cílem zabezpečení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci stavby “Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová” je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

V dalším stupni dokumentace bude vytvořen Plán BOZP který bude podrobněji určovat pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při práci na staveništi tak, aby vyhovovala potřebám k zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce.

Plán BOZP pro tuto stavbu bude zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění a bude samostatnou přílohou projektové dokumentace dalšího stupně za předpokladu:

- celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den,
- předpokládaný celkový objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů přepočtu na jednu fyzickou osobu
- při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

Plán BOZP bude stanovovat bližší požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví pro konkrétní stavbu a jeho plnění a dodržování by mělo být ve fázi výstavby závazné pro všechny dodavatele, jejich zaměstnance a osoby podílející se na realizaci díla.

Plán BOZP žádným způsobem nebude nahrazovat právní předpisy v oblasti BOZP, pouze je bude doplňovat vzhledem ke specifickým podmínkám, rizikům a požadavkům této stavby.

Plán BOZP nenahrazuje znalost a dodržování všech platných předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, technologických a pracovních postupů, místních provozních předpisů a návodů výrobců.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací ve výškách, prací v kolejišti, prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 7. Zemní práce prováděné protlačováním, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

Základní povinnosti účastníků výstavby

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat Vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb. O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, Zákon č.309/2006 Sb. z 23. května 2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády ze dne 12.prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci správců a majitelů inženýrských sítí. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště.
- Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno dodržovat platné zákony, bezpečnostní předpisy a normy

- Při provádění zemních nebo jiných prací v blízkosti inženýrských sítí je stavebník povinen učinit patřičná opatření, která by zabránila poškození sítí a jejich zařízení
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích a zabezpečovacích vedeních, ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN, je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést následující opatření:

- Kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- Tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí, podílejících se na realizaci stavby.

- Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6, základní předpis Bp1, předpis OP 16, OP 16/3, OP 16/4, OP 16/7, pro elektrická zařízení vyhl.č.87/71 Sb. ČSN 34 1008 a ČSN 34 3109 a dále Elektrizací zákon vyhl.104/78 Sb., 100/73 Sb., 87/73 sb., 770/73 Sb., včetně novelizací, silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích. Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré instrukce a nařízení související s bezpečností práce.
- Při stavbě musí být dodrženy všechny platné předpisy a směrnice, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na elektrických zařízeních
- Zhotovitel musí provádět práce na elektrických zařízeních a práce s elektrickými zařízeními podle norem ČSN EN 50110-1, ČSN EN 50110-2.
- zhotovitel musí dodržovat při práci a pobytu na stavbě ustanovení normy ČSN ISO 8421-1 až 8 o požární bezpečnosti a musí poučit pracovníky o požární ochraně a použití ručních hasicích přístrojů uvedených v ČSN EN 3-1 až 6.
- Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení zákona č. 133/1985 Sb., vyhlášky č. 21/1996 Sb a vyhlášky č.87/2000 Sb.
- Dále je třeba respektovat zákon 309/2006 Sb., ve znění zákona 362/2007 Sb. s účinností od 1. ledna 2008.
- Před zahájením stavby musí být riziková místa, která určují předpisy a normy označena zábranami a viditelnými bezpečnostními tabulkami.
- Zhotovitel zajistí školení BOZP všem zaměstnancům, kteří se budou pohybovat po staveništi.
- Během výstavby je nutné zabránit znečištění vod, zejména nesmí dojít ke znečištění ropnými látkami. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případných úkapů či úniku ropných látek
- V době výstavby je nutné provádět údržbu příjezdových komunikací. V letním a podzimním období bude věnována pozornost omezení sekundární prašnosti formou čištění a případně kropení komunikace
- Budou dodrženy veškeré podmínky vydané dotčenými orgány státní správy nebo dotčenými organizacemi event. osobami

- Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko – kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce
- Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100 a na trakčním vedení ČSN 34 3109. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.
- Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.
- Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 220 V resp. 380 V. Je proto bezpodmínečně nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.
- Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem provozu drah.
- V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).
- Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné provozní pracovníky ČD.
- zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky

I. Základní předpisy

Označení	Popis
Zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, ve znění zákona 362/2007 Sb
Zákon č. 309/2006 Sb.	kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů., ve znění zákona 362/2007 Sb.
Zákon č. 251/2005 Sb.,	o inspekci práce, v platném znění.

II. Dozor nad bezpečností a ochranou zdraví při práci

Označení	Popis
Zákon 174/1968 Sb.	o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
Zákon 200/1990 Sb.	o přestupcích
Zákon 251/2001 Sb.	o inspekci práce

III. Ochrana zdraví, hygiena práce, pracovní prostředí

Označení	Popis
Vyhláška 288/2003 Sb.	kterou se stanoví práce a pracoviště, které jsou zakázány těhotným ženám, kojícím ženám, matkám do konce devátého měsíce po porodu a mladistvým
Vyhláška 432/2003 Sb.	kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
Vyhláška 137/2004 Sb.	o hygienických požadavcích na stravovací služby
Nařízení vlády 101/2005 Sb.	o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

Zákon 379/2005 Sb.	o opatřeních před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami
Zákon č. 350/2011 Sb	o chemických látkách a chemických směsích.
Zákon č. 258/2000 Sb.	o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.
Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
Vyhláška č. 402/2011 Sb.	o hodnocení nebezpečných vlastností chemických látek a chemických směsí a balení a označování nebezpečných chemických směsí

IV. Osobní ochranné pracovní prostředky, nápoje a mycí, čistící a desinfekční prostředky

Označení	Popis
Nařízení vlády 361/2007 Sb.	kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
Nařízení vlády 495/2001 Sb.	kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
Nařízení vlády 21/2003 Sb.	kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky

V. Požární ochrana

Označení	Popis
Zákon 133/1985 Sb.	o požární ochraně
Vyhláška MV 246/2001 Sb.	o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)
Vyhláška MV 87/2000 Sb.	kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách
Vyhláška 23/2008 Sb.	o technických podmínkách požární ochrany staveb
ČSN ISO 8421-1 až 8	Požární ochrana
Vyhláška č. 102/2009	kterou se mění vyhláška Ministerstva vnitra č. 255/1999 Sb., o technických podmínkách věcných prostředků požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů

Závěr

Na základě zhodnocení rizik budou navrženy technické nebo organizační opatření, které jsou obsahem samotného plánu BOZP, volené dle vhodnosti použití s ohledem na finanční náročnost a opatření které je nutno provést dle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce (lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

B.1.4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE BEZPEČNOST PRÁCE

V rámci stavby se jedná o drážní zařízení, které nejsou veřejně přístupná pro cestující. Návrh řešení dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se pro tuto stavbu neprovádí.

B.1.4.12 PODMÍŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A SOUVISEJÍCÍ INESTICE

V předmětné oblasti nejsou v době zpracování PD známy žádné souběžné stavby. Průběžně probíhají lokální opravy kolejí v žst. Česká Třebová realizované přímo ST Česká Třebová.

B.1.4.13 STATICKÉ VÝPOČTY

Konstrukce zřizované v rámci stavby jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření.

B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

B.1.5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace H. Doklady.

Rozhodnutí o umístění stavby je součástí dokumentace H.-Doklady. Všechny podmínky rozhodnutí o umístění stavby jsou splněny.

B.1.5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽP

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace H. Doklady.

B.1.5.3 DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ OPROTI PŘEDCHÁZEJÍCÍMU STUPNI

Kapacitní údaje jsou oproti předcházejícímu stupni dodrženy.

B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B.1.6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Stavba probíhá na drážním pozemku, takže není třeba provádět uvolnění staveniště. Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová si nevyžádá na provozované dráze dočasné přerušení železniční dopravy. Jedná se pouze o změnu organizace dopravy z důvodu výluk na trakčním vedení, co si dočasně vyžádá v obvodu stanice použití hnacích vozidel v nezávislé trakci.

B.1.6.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Rekonstrukce kolejí 4.svazku směrové skupiny v oblasti nákladního nádraží na provozované dráze vychází z dispozičního uspořádání dráhy, zejména pak z jejího stávajícího gemoterického uspořádání kolejí a průjezdného profilu dle platných technických norem. Tyto koleje budou sloužit pro rozřazování nákladních vlaků.

Vlastní rekonstrukce bude prováděna postupnou úpravou stávajícího železničního svršku a ojedinele spodku. Technologická zařízení budou pouze upravena a ponechána v stávajících budovách.

B.1.6.3 DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ PO DOBU VÝSTAVBY

Po dobu výstavby se neuvažuje s využitím stávajících objektů. Zařízení staveniště se předpokládá v mobilních buňkách umístěných na plochách pro zařízení staveniště.

B.1.6.4 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC A MÍSTA SKLÁDEK

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku, dojde k pročištění šterkového lože a budou provedeny stavební úpravy transformovny. Materiál po demolicích bude odvážen přímo na skládku, vyzískaný materiál železničního svršku bude zčásti odvezen na skládku, zčásti přesunut na skládku SŽDC OŘ Hradec Králové Správa tratí Pardubice v oblasti žst. Česká Třebová.

Odpadové hospodářství bude řešeno v souladu s platnou legislativou. Návrh využití a zneškodnění odpadů je součástí přílohy B.3. Vlivu stavby na životní prostředí.

B.1.6.5 LIKVIDACE POROSTŮ

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Žádné lesní porosty v dosahu stavby nejsou, stavba nezasahuje do ochranného pásma (OP) lesa, tj. 50 m od hranice lesního pozemku.

Mimolesní zeleň se na ploše kolejistiště téměř nevyskytuje. Nachází se zde pouze několik kusů keřů a náletových dřevin: bez černý (*Sambucus nigra*), růže sp. (*Rosa* sp.), a bříza bělokorá (*Betula pendula*). Celkově bude odstraněno méně, než 40 m² zeleně, což nevyžaduje podání žádosti o kácení. Žádná vzrostlá zeleň nebude stavbou dotčena.

B.1.6.6 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Během stavby vznikne velké množství **výzisků a odpadů** různých kategorií. NebS nebezpečnými odpady bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění

B.1.6.7 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH OBJEKTŮ I POROSTŮ PO DOBU VÝSTAVBY

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky.

Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a podobnými materiály. Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující.

Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Stavba nemá vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí je stavbou dráhy, která je chráněna zákonem o dráhách a proto nevyžaduje žádná jiná ochranná a bezpečnostní pásma, omezení nebo jiné podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Během stavby se nepředpokládá vznik výkopů, kde by mohla uváznout náhodně se vyskytující zvěř.

B.1.6.8 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ, DOPRAVNÍCH TRAS, VODNÍCH TOKŮ

Nadzemní vedení a vodní toky se v rámci stavby nevyskytují. Dopravní trasy nebudou stavbou narušeny. Přeložky a vyvolané úpravy podzemních vedení investora jsou zahrnuty v jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech.

Z ostatních podzemních vedení bude dotčen kabel ČD Telematika, který bude přeložen, a dále kanalizace ČD RSM Hradec Králové.

B.1.6.9 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Odstřel objektu nebo horniny se ve stavbě nepředpokládá, omezující nebo bezpečnostní opatření není třeba přijímat.

B.1.6.10 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Stavba nevyvolá žádné omezení silniční dopravy.

Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová si nevyžádá na provozované dráze dočasné přerušení železniční dopravy. Koleje 4.svazku směrových kolejí jsou toho času trvale vyloučeny, není tudíž zapotřebí kolejových výluk. Jedná se pouze o změnu organizace dopravy z důvodu výluk na trakčním vedení, co si dočasně vyžádá v obvodu stanice použití hnacích vozidel v nezávislé trakci. Podrobný rozpis výluk je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B.1.6.11 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ

Stavba nevyvolá omezení v dodávce energií, mimodrážní energetická zařízení nejsou stavbou dotčena.

B.1.7 VÝKUPY PRO STAVBU

Stavba je umístěna z převážné části na pozemcích Českých drah a.s., částečně na pozemcích investora (SŽDC s.o.) a obce Rybník u České Třebové (dočasný zábor).

V rámci stavby bude proveden výkup pozemkové parcely 778/105 v k.ú. Rybník u České Třebové o celkové výměře 8597 m². Tento odkup je smluvně zavázán Smlouvou o budoucí smlouvě kupní mezi prodávajícím Obec Rybník a kupujícím SŽDC, s.o. ze dne 16.12.2013. Vše je podrobně zpracováno v majetkoprávní části dokumentace I. Geodetická dokumentace

B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

V rámci projektu je žádáno o souhlas s technickým řešením z předpisu SŽDC S3 železniční svršek, díl VIII Zvláštní konstrukce železničního svršku (Předpis na boční zarážky). Jedná se o tzv. Bezpečnostní zařízení proti nedovolenému ujetí – boční kolejnička. Podrobněji část E.1.1 Železniční svršek a spodek.

B. 2 Provozní a dopravní technologie

Část B.2 Provozní a dopravní technologie je vyčleněna v příloze této Souhrnné části.

B. 3 Vliv stavby na životní prostředí

Část B.3 Vliv stavby na životní prostředí je vyčleněna v příloze této Souhrnné části.

B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby

Z POHLEDU BOZP

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci bude v rámci stavby řešena zhotovitelem stavby. Tato jeho povinnost bude zakotvena ve smlouvě o dílo. Na stavbu bude vypracován projekt BOZP. Během stavby bude působit koordinátor BOZP, který bude dohlížet na dodržování zásad BOZP na stavbě.

Z POHLEDU POŽÁRNÍ OCHRANY

V rámci stavby nebudou realizovány žádné objekty, které by ovlivňovaly požární bezpečnost stavby.

Drobné provizorní objekty (mobilní buňky) se ve smyslu ČSN 73 08 73 vybavují hasícími přístroji. Tyto objekty mají stanovenou odstupovou vzdálenost 5m. V tomto prostoru nesmí být žádný další stavební objekt ani skládka hořlavého materiálu.

V lokalitě stavby je k dispozici telefonní síť.

Posuzovaná stavba splňuje základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými než běžnými druhy hasiv a na vybavení jednotek speciální mobilní technikou.

Z POHLEDU HYGIENY

Na stavbu na provozované dráze nejsou kladeny požadavky na pracovní a komunální prostředí. Působení výstavby i stavby samotné po jejím dokončení na obyvatele je posouzeno v kapitole B.10. Vliv stavby na životní prostředí.

Z POHLEDU OBRANY STÁTU

Stavba nepodléhá posouzení z hlediska odolnosti při obraně státu.

Z POHLEDU VLIVŮ TRAKČNÍCH A ENERGETICKÝCH ZAŘÍZENÍ

V současné době je stanice elektrizována soustavou J, 3 kV, DC. Předmětné kolejiště je částečně zatrolejováno. Protože rozsah zaolejování se nemění, stávající vlivy trakčních a energetických zařízení se stavbou nemění. V ŽST a tudíž není nutné provádět speciální ochranná opatření.

B. 5 Energetické výpočty

1. Napájení žst. Česká Třebová

Žst. Česká Třebová je napájena kabelovou smyčkou 6kV, která je napájena ze vstupní trafostanice TS1. Smyčka je vedena po stanici přes jednotlivé trafostanice 6/0,4kV, které zajišťují napájení jednotlivých odběrů. V rámci stavby dojde napojení nových odběrů z trafostanic TS5a a TS8.

2. Bilance spotřeby el. energie nového zařízení v trafostanicích TS5a a TS8

2.1. Energetická bilance nového zařízení připojeného z trafostanice TS5a

Název odběru	Pi [kW]	β	Pp [kW]
Elektrický ohřev výměn	40	1	40
Kabelová smyčka NN	100	0,5	50
Celkem	140	0,75	90

2.2 Energetická bilance nového zařízení připojeného z trafostanice TS8

Název odběru	Pi [kW]	β	Pp [kW]
Elektrický ohřev výměn	26	1	26
Osvětlení	3	1	3
Technologický domek hydraulických brzd	20	0,7	14
Celkem	49	0,9	43

3. Odhadovaná spotřeba el. energie nového zařízení

- a) Trafostanice TS5a : 131 MWh / rok
- b) Trafostanice TS8 : 175 MWh / rok

Předpokládané navýšení spotřeby el. energie oproti současnému stavu : cca 306 MWh / rok

B. 6 Protikorozní ochrana

V rámci projektové přípravy byl provedený Korozní průzkum před rekonstrukcí 4.svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová. Protokol o měření je součástí souhrnné části B. jako příloha Souhrnné TZ.

B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí

V rámci stavby nedochází ke zvýšení rychlosti v hlavních staničních ani ostatních dopravních kolejích, graf rychlostí se nedokládá.

B. 8 Dopravní opatření

Stavba nevyvolá žádné omezení silniční dopravy.

Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v žst. Česká Třebová si nevyžádá na provozované dráze dočasné přerušení železniční dopravy. Jedná se pouze o změnu organizace dopravy z důvodu výluk na trakčním vedení, co si dočasně vyžádá v obvodu stanice použití hnacích vozidel v nezávislé trakci. Podrobný rozpis výluk je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

B. 9 Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Práce budou realizovány v maximální míře na drážních pozemcích, nevyžádá si zábory ZPF ani PUPFL.

B. 10 Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby nejsou zřizovány budovy, u nichž by byla sledována energetická náročnost či ochrana tepla.

Stavba na provozované dráze nemá vliv na hospodaření s energiemi.

B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Stavba na provozované dráze nevyžaduje ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí. Nepředpokládá se vliv vnějšího prostředí (povodně, sesuvy půdy, poddolování, seismičita, radon, hluk) na zařízení zřízené stavbou. Trvanlivost stavby nebude vlivy vnějšího prostředí ovlivněna.

B. 12 Ochrana obyvatelstva

Posouzení vlivu stavby na obyvatelstvo je obsaženo v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí. Neuvažuje se s využitím stavby k ochraně obyvatelstva.

B. 13 Bezbariérové užívání

V rámci stavby se jedná o drážní zařízení, které nejsou veřejně přístupná pro cestující. Návrh řešení dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se pro tuto stavbu neuplatní

Přílohy - Souhrnné části:

B.2	Provozní a dopravní technologie
B.3	Vliv stavby na životní prostředí
B.6.1	Protokol o měření KOROZNÍ PRŮZKUM PŘED REKONSTRUKCÍ číslo protokolu 14-DKoV-062

Sestavil: Ing. Igor Kekely

Datum: Srpen 2014

Členění projektové dokumentace

Dokumentace je členěna dle směrnice gen. ředitele.11/2006 – přílohy č. 2, změny č.1, dle části 3, s členěním na jednotlivé položky (včetně příloh)

A	Průvodní zpráva
B	Souhrnná část
B.1	Souhrnná technická zpráva
	B.1.2.1 Geotechnický průzkum
B.2	Provozní a dopravní technologie
B.3	Vliv stavby na životní prostředí
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby
B.5	Energetické výpočty
B.6	Protikoroze ochrana
B.7	Graf dynamického průběhu rychlostí
B.8	Dopravní opatření
B.9	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
B.10	Úspora energie a ochrana tepla
B.11	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
B.12	Ochrana obyvatelstva
B.13	Bezbariérové užívání
C	Situace stavby
C.1	Přehledná situace stavby
C.2	Koordinační situace stavby
C.3	Stávající inženýrské sítě
D	Technologická část
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.4	Spádovištní zabezpečovací zařízení
D.2	Železniční sdělovací zařízení
D.2.1	Místní kabelizace
D.3	Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.3.1	Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systému žel. dopravní cesty
D.3.5	Technologie transformačních stanic vn/nn
E	Stavební část
E.1	Inženýrské objekty
E.1.1	Železniční svršek a spodek
E.1.5	Ostatní inženýrské objekty
E.1.6	Potrubní vedení
E.2	Pozemní stavební objekty
E.2.1	Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)
E.3	Trakční a energetická zařízení
E.3.1	Trakční vedení
E.3.4	Ohřev výměn
E.3.6	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.8	Vnější uzemnění

G	Náklady a ekonomické hodnocení
G.1	Náklady
H	Doklady
H.1	Přehled subjektů, se kterými byla projektová dokumentace projednána
H.2	Územní rozhodnutí
H.3	Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu
H.4	Souhlas odborných útvarů stavebníka s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení
H.5	Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
H.6	Závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s DO a účastníky stavebního řízení
H.7	Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí
H.8	Doklady o projednání s vlastníky pozemků a staveb nebo bytů a nebytových prostor
H.9	Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky, které nejsou součástí předchozího stupně
H.10	Prohlášení o shodě notifikovanou osobou
I	Geodetická dokumentace
I.1	Technická zpráva
I.2	Majetkoprávní část
I.3	Návrh vytyčovací sítě
I.4	Koordinační vytyčovací výkres
I.5	Obvod stavby
I.6	Geodetické a mapové podklady

Seznam provozních souborů a stavebních objektů

	D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení
	D.1.4 Staniční zabezpečovací zařízení
PS 01-28-01	Žst. Česká Třebová, Rekonstrukce spádovištního zabezpečovacího zařízení 4.svazku směr.kolejí
PS 01-28-02	Žst. Česká Třebová, Kolejové brzdy
PS 01-28-03	Žst. Česká Třebová, Úprava rozvodů vzduchotechniky
	D.2 Železniční sdělovací zařízení
	D.2.1 Místní kabelizace
PS 01-14-01	Žst. Česká Třebová, místní optický kabel pro EOv
PS 01-14-02	Žst. Česká Třebová, přenosový systém
	D.3 Silnoproudá technologie
	D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT) a dálková diagnostika technologických systémů žel. dopravní cesty (DDTS)
PS 01-05-01	Žst. Česká Třebová, TS5a, zařízení DŘT
PS 01-05-02	Žst. Česká Třebová, TS8, doplnění DŘT
PS 01-05-03	Žst. Česká Třebová, DDTS ŽDC
PS 50-05-01	ED Pardubice, DŘT - doplnění systému
PS 50-05-02	ED Pardubice, DDTS ŽDC - doplnění systému
	D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (Energetika)
PS 01-13-01	Žst. Česká Třebová, rekonstrukce trafostanice TS5a
PS 01-13-02	Žst. Česká Třebová, rekonstrukce rozvaděče NN v trafostanici TS8
	E. 1 Inženýrské objekty
	E.1.1 Železniční svršek a spodek
SO 01-16-01	Žst. Česká Třebová, železniční spodek
SO 01-17-01	Žst. Česká Třebová, železniční svršek
	E.1 5 Ostatní inženýrské objekty
SO 01-14-01	Žst. Česká Třebová, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů
	E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
SO 01-22-01	žst. Česká Třebova, Ochrana vodovodů
SO 01-27-01	žst. Česká Třebova, Ochrana kanalizací
	E. 2 Pozemní stavební objekty
SO 01-15-01	žst. Česká Třebova, Stavební úpravy transformovny v žst. Česká Třebová
	E.3 Trakční a energetická zařízení
	E.3.1 Trakční vedení
SO 01-01-01.1	žst. Česká Třebova, úprava TV
	E.3.4. Ohřev výměn
SO 01-06-01	Žst. Česká Třebova, úprava EOv směrových kolejí
	E.3.6 Rozvody vn,nn osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
SO 01-06-02	Žst. Česká Třebova, úprava osvětlení směrových kolejí
SO 01-06-03	Žst. Česká Třebová, úprava rozvodů NN
SO 01-12-01	Žst. Česká Třebova, kabel VN TS1-TS8a přístupové rampy

SO 01-01-01.2	E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí žst. Česká Třebová, úprava ukolejnění
SO 01-06-04	E.3.8 Vnější uzemnění Žst. Česká Třebová, uzemnění trafostanice TS5a