


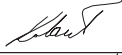
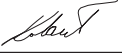


Zakázkové číslo:		Jméno	Podpis	  	
	Navrhl	Ing.Kolařík			
Datum: 06/2012	Kreslil	Ing.Kolařík			
Stupeň dokumentace: PD	Kontroloval	Ing.Janik		Blahoslavova 62, 400 01 Ústí nad Labem tel./fax: 475 200 266	
<b>Stavba:</b> Rekonstrukce EOv v žst.Děčín Prostřední Žleb a Dolní Žleb				<b>Formát:</b> 1 x A4	<b>Měřítko:</b> 1:1000
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				<b>Část:</b> A,B,D,E	<b>Výkres č.:</b> -

## **A PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**

Název stavby: Rekonstrukce EOv v žst.Děčín Prostřední Žleb a Dolní Žleb

ISPROFIN: 327 321 4993

Charakter stavby: rekonstrukce - modernizace

Místo stavby: železniční trať Praha – Děčín – st.hranice  
Traťový úsek Prostřední Žleb – Dolní Žleb

Obec: Děčín Prostřední Žleb, Dolní Žleb

Kraj: Ústecký

Zadavatel(investor): Správa železniční dopravní cesty s.o.  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70994234

zastoupený:  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

Projektant: Monzas spol s.r.o.  
Blahoslavova 62  
400 01 Ústí nad Labem

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace stavby (PD)

Zhotovitel stavby: bude vybrán výběrovým řízením

Provozovatel a majitel  
stávající stavby:

Správa železniční dopravní cesty s.o.  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1 – Nové Město  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

## **A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**

Místo stavby: trať Praha – Děčín – st.hranice

Žst. Děčín Prostřední Žleb a žst.Dolní Žleb

km 3,2 – 4,8 a 9,9 – 10,3

Katastrální území: k.ú. Děčín Prostřední Žleb, k.ú. Děčín Dolní Žleb

Kategorie dráhy : celostátní – 1.NŽK

Stavba se nachází výhradně na pozemcích SŽDC nebo ČD a.s. Průběh hranic pozemků v obvodu dráhy nebo pozemků ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného SŽDC a pozemků ve vlastnictví ČD, a.s. jsou zakresleny v pozemkové mapě, která tvoří část I této dokumentace. Přístupové cesty jsou z veřejných komunikací, včetně možnosti napojení na inženýrské sítě (voda, el.energie)..

## **A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

Stavba řeší náhradu stávajícího ohřevu výhybek v dotčených stanicích a doplnění ohřevu táhel na těchto výhybkách. Charakterem se jedná o trvalou stavbu.

Předmětem stavby je náhrada stávajícího EOV v žst.Prostřední a Dolní Žleb za nový (bez oddělovacích transformátorů) a doplnění ohřevu táhel, která v současnosti nejsou vyhřívána. Zároveň se předpokládá úprava rozvodů NN souvisejících s doplněním EOV se samostatným měřením spotřeby el.energie EOV. Původní navržený rozsah EOV byl ohřev celkem 25 ks výhybek (4 ks Dolní Žleb, 21 ks Prostřední Žleb).

## **A.4 Orientační údaje stavby**

Výhybky budou osazeny topnými tyčemi dle vzorových listů včetně rozpojovacích skříněk. K výhybkám jsou navrženy nové kabelové trasy, většinou v trase stávajících. Pro rozvod EOV se instalují 5 ks rozvaděčů EOV s připojením do dálkového ovládání z žst.Děčín – ústř.stavědla. Stavbou dojde k navýšení stávajícího příkonu el.energie. V žst.Dolní Žleb se provede pouze výměna vstupního jističe.

- počet výhybek s EOV – 25 ks
- kabelové trasy (zemní práce)-cca 4900 m
- rozvaděče NN -5ks
- rozvaděče ovládací – 2 ks (1 x úprava stávajícího)
- demontáže stávajícího zařízení – 1 soubor

## **A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

2015 – 2016.

## **A.6 Přehled výchozích podkladů**

- JŽM 1:1000
- Místní šetření
- Podklady od správců a majitelů inž.sítí
- Katastrální mapy

- Situace v M 1:500
- Prohlídka prostoru stavby projektantem – místní šetření a jednání s pracovníky SŽDC s.o.
- Údaje správce (OŘ -SEE Ústí n.L.)
- Situace a schémata rozvodů NN a VN v žst.Prostřední Žleb a Dolní Žleb
- Platné zákony, vyhlášky a normy a předpisy

## **A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

Stavba nenavazuje na žádné další stavby.

## **A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

Stavební část:  
 SO 01 EOV Prostřední Žleb  
 SO 02 EOV Dolní Žle.

## **A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

Stávající typ EOV původního typu s oddělovacími transformátory je nespolehlivý, poruchový a nelze zajistit potřebný servis (díly se již nevyrábí). Zařízení je značně nespolehlivé a technicky zastaralé a není dostatečný výkon stávajícího EOV. Oddělovací transformátory jsou nákladné a v současnosti často odcizovány. Táhla výhybek nejsou vyhřívána vůbec a dochází k ohrožení plynulosti dopravy v zimních podmínkách. Nový EOV bude bez transformátorů s ochranou proudovými chrániči.

## **A.10 Členění přípravné dokumentace**

Obsah dokumentace

A,B,D,E	Souhrnná technická zpráva
C	Situace
C.1.1	Přehledná situace -Prostřední Žleb
C.1.2	Přehledná situace -Dolní Žleb
C.2.1	Koordinační situace -Prostřední Žleb
C.2.2	Koordinační situace -Dolní Žleb
E.3.4	
<b>SO 01 EOV Prostřední Žleb</b>	
E.3.4.1 -1	Přehledové schéma
E.3.4.1 -2	Situace
<b>SO 02 EOV Dolní Žleb</b>	
E.3.4.2 -1	Přehledové schéma
E.3.4.2 -2	Situace
G	Náklady -pouze digitálně
H	Doklady
I, C5	Pozemková část
I.1	Textová část
I.2.1	Pozemková mapa -Prostřední Žleb
I.2.2	Pozemková mapa -Dolní Žleb

## **B SOUHRNNÁ ČÁST**

### **B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

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

Předmětem stavby je náhrada stávajícího EOV v žst.Prostřední a Dolní Žleb za nový (bez oddělovacích transformátorů) a doplnění ohřevu táhel, která v současnosti nejsou vyhřívána. Zároveň se předpokládá úprava rozvodů NN souvisejících s doplněním EOV se samostatným měřením spotřeby el.energie EOV. Původní navržený rozsah EOV byl ohřev celkem 25 ks výhybek (4 ks Dolní Žleb, 21 ks Prostřední Žleb)..

##### **Žst.Prostřední Žleb**

###### *SO 01 EOV Prostřední Žleb*

Celkem bude vyhříváno 21 výhybek.(dnes vyhříváno 16 ks) -1-12,15-23. Budou provedeny nové kabelové rozvody pro EOV: napájecí a ovládací kabely k REOV a kabely k jednotlivým výhybkám, kde budou osazeny rozpojovací skřínky a topnice – dle vzorových zaváděcích listů. Ohřev opornic bude prodloužen, kde to bude možné a účelné. Stávající REOV1 a REOV2 budou ponechány a bude nové vnitřní přístrojové vybavení rozvaděčů. S ohledem velký počet výhybek na Děčínském zhlaví bude instalován navíc 1 nový rozvaděč REOV. Ovládací rozvaděč RDOOS v nové výpravní budově bude zachován a provede se úprava a doplnění SW v PLC včetně zajištění přenosové cesty pro diagnostiku a dálkový dohled.

##### **Žst.Dolní Žleb**

###### *SO 02 EOV Dolní Žleb*

Celkem budou vyhřívány 4 výhybky (současný rozsah). Budou provedeny nové kabelové rozvody pro EOV: napájecí a ovládací kabely k REOV a kabely k jednotlivým výhybkám, kde budou osazeny rozpojovací skřínky a topnice – dle vzorových zaváděcích listů. Ohřev opornic bude prodloužen, kde to bude možné a účelné. Bude instalován nový rozvaděč REOV a ovládací rozvaděč RDOOS v dopravně včetně zajištění přenosové cesty pro diagnostiku a dálkový dohled.

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

Stavba se nachází výhradně na pozemcích SŽDC nebo ČD a.s. Průběh hranic pozemků v obvodu dráhy nebo pozemků ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného SŽDC a pozemků ve vlastnictví ČD, a.s. jsou zakresleny v pozemkové mapě, která tvoří součást této dokumentace.

#### **Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Vzhledem k tomu, že se všechny práce budou provádět výhradně na drážním pozemku, není potřeba žádné pozemky vykupovat ani zřizovat věčná břemena.

#### **Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

V rámci stavby není navržen trvalý ani dočasný zábor. Všechny práce se budou provádět na pozemku a přibližně ve stávajících trasách a v místech zařízení SŽDC s.o.

## **B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

Technologie provozu se stavbou nemění.

## **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

Stavba proběhne na drážním pozemku v těsné blízkosti stávajících kolejí. Tímto záměrem nebudou dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb. V rámci provádění prací je třeba počítat s dočasným zvýšením prašnosti a hluku při činnosti mechanismů. Při provozu stavebních mechanismů musí být zabráněno, únikům ropných a dalších škodlivých látek. Šterkové lože nesmí být stavbou znečištěno.

Vlivem rekonstrukce vznikne demontáží stávajících prvků určité množství odpadu. Jedná se o zeminu a drobný elektro materiál. Při nakládání a těmito odpady je třeba postupovat dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Dále je nutno respektovat ustanovení vyhlášky 294/2005 a 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady. Skládka pro uložení vytěženého materiálu (zemina,) bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace .

Nutno respektovat vyjádření dotčených orgánů státní správy, které jsou uvedeny v příloze dokumentace.

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

Při rekonstrukci musí být dodrženy všechny platné předpisy a směrnice, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v železničním provozu a práci na elektrických zařízeních uvedené v aktualizovaných TKP-SŽDC.

Bezpečnost pohybu a práce osob na železnici obecně řeší předpis Bp 1. Zhotovitel musí provádět práce na elektrických zařízeních a práce s elektrickými zařízeními podle norem ČSN EN 50110-1 a dalších souvisejících norem a předpisů. Nutno též respektovat zákon 309/2006 Sb., ve znění zákona 362/2007 Sb.v platném znění.

## **B.5 Odpadové hospodářství**

Vlivem rekonstrukce vznikne demontáží stávajících prvků určité množství odpadu. Jedná se o zeminu a drobný elektro materiál. Při nakládání a těmito odpady je třeba postupovat dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Dále je nutno respektovat ustanovení vyhlášky 294/2005 a 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady.

Skládka pro uložení vytěženého materiálu (zemina) bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace.

## **B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby**

Přístup na staveniště je z veřejných komunikací, požární voda v místě jednotlivých žst. z veřejného vodovodního řádu. 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.

## **B.7-12 -----**

NEOBSAZENO – netýká se tohoto charakteru stavby.

Ing.Jiří Kolařík