

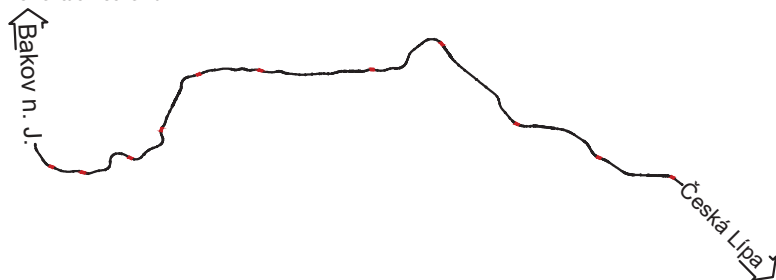


EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
002	12.04.2023	Se zpracovanými připomínkami OŘ HK	Ing. Stanislav Rýznar
001	12.03.2023	Aktualizace dokumentace DUSP	Ing. Stanislav Rýznar
000	10.08.2021	Odevzdání čistopisu dokumentace	Ing. Stanislav Rýznar

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Zhotovitel objektu:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Hlavní projektant (HIP): Ing. Stanislav Rýznar	Specialista: Ing. Stanislav Rýznar	Odpovědný projektant: Ing. Stanislav Rýznar	Zpracovatel: Ing. Stanislav Rýznar	

Název stavby/akce:	<b>"Rekonstrukce počítačů náprav v trati Bakov nad Jizerou - Česká Lípa"</b>			Označení (S-kód): S632000168
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení zhotovitele: 123032
Název objektu:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>			Označení části: <b>B</b>
Název přílohy:				Označení objektu/komplexu:
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy: <b>1 101</b>
Kraj: Středočeský, Liberecký	Katastrální území: 601705,603686,614777,628212,659061,688649,709468,709476, 709743,733865,753114,795143	TUDU: 1101	Paré:	
Stupeň dokumentace: DUSP	Datum zpracování: 04/2021	Formáty: .	Měřítko:	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 1 6 8	D U S P	B X X X X	X X X X X X X X X X	X X X	1 1 0 1	0 0 2

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

**„Rekonstrukce počítačů náprav v trati Bakov  
nad Jizerou – Česká Lípa“**

**Souhrnná technická zpráva**

## Obsah:

1.	Popis území stavby.....	6
1.1	Charakteristika území .....	6
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací.....	6
1.3	Rozhodnutí o povolení výjimky.....	6
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.....	6
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	6
1.6	Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů.....	6
1.7	Poloha vzhledem k záplavovému území .....	8
1.8	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky.....	8
1.9	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	8
1.10	Vliv na pozemky ZPF a PUPFL.....	8
1.11	Vyvolané a související investice .....	9
1.12	Seznam dotčených pozemků.....	9
2.	Celkový popis stavby .....	10
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	10
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	10
2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení .....	10
2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	11
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	11
2.6	Základní popis provozních souborů a technologických objektů .....	11
2.7	Základní popis stavebních objektů.....	13
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	13
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	13
2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .....	14
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	14
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....	16
3.1	Napojovací místa technické infrastruktury,.....	16
3.2	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky, .....	16
3.3	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky. ....	16
4.	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	17
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	18
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	19

6.1	Vliv na přírodní krajinu.....	19
6.2	Odpady.....	20
6.3	Půda .....	21
6.4	Ochrana dřevin .....	21
7.	Ochrana obyvatelstva .....	22
8.	Zásady organizace výstavby .....	23
9.	Celkové vodohospodářské řešení .....	24
10.	Výjimky z předpisů a norem .....	25
11.	Přílohy.....	26

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ASHS	autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	definiční úsek
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MPZZ	mobilní provizorní zabezpečovací zařízení
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
Odb.	odbočka
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnárna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RD	reléový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení

TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

## **1. Popis území stavby**

### **1.1 Charakteristika území**

Stavba Rekonstrukce počítačů náprav v trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa se nachází na stávající dopravní infrastruktuře a na stávajících pozemcích provozovatele dráhy.

Staveniště se nachází převážně v pěti technologických objektech Správy železnic. Kromě úprav technologie v technologických objektech stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních v kolejišti.

Staveniště je přístupné kolejovou dopravou a silniční dopravou z křížených pozemních komunikací.

V rámci stavby nebudou zasaženy inženýrské sítě organizaci státní správy a ostatních společností.

### **1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací**

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem dotčených obcí.

### **1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky**

Stavba nevyžaduje udělení výjimek z technického řešení.

Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány.

### **1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů nejsou uvedeny. Stavba nevyžaduje stavební povolení. Stavba spadá do kategorie staveb §79 odst. 2 písmeno s) Stavebního zákona.

### **1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika**

#### **Ložiska nerostných surovin**

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

#### **Poddolovaná území**

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

#### **Sesuvná území**

V předmětném úseku se nenachází sesuvná území.

### **1.6 Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů**

#### **Ochranné pásmo dráhy**

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako 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, a u dráhy zkušební 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy místní a vlečky 30 m od osy krajní koleje.

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

#### **Ochranná pásma pozemních komunikací**

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

#### **Ochranná pásma inženýrských sítí**

a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu

c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně

d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně

e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.

#### **UPOZORNĚNÍ PROJEKTANTA**

Při realizaci této stavby dojde ke styku s telekomunikačním vedením (DOK a TK Bakov nad Jizerou – Doksy, DOK Doksy – Česká Lípa, DK Česká Lípa - Doksy) v majetku Správy železnic, státní organizace, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika č. j. 5068/2021-Če ze dne 2. 6. 2021.

Před započítáním stavby je nutné objednat u ČD Telematiky a.s. vytýčení těchto kabelů a v případě, že by stavbou došlo k přiblížení k jejich trasám, je nutné projednat způsob jejich ochrany s majitelem,



tj. Správa železnic, státní organizace, CTD dle platných Všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic, státní organizace.

#### **Prvky ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb.**

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

Významnými krajinnými prvky, kterými stavba prochází:

- lesy,
- ptačí oblast,
- chráněná krajinná oblast,
- Evropsky významná lokalita,
- nadregionální biocentrum,
- regionální biokoridor,
- regionální biocentra,
- nadregionální biokoridor,
- památný strom,
- biotop zvláště chráněných druhů velkých savců.

### **1.7 Poloha vzhledem k záplavovému území**

Stavba nezasahuje do záplavového území žádného vodního toku v lokalitě stavebního pozemku.

### **1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

Připravovaná stavba nemá vliv na okolní stavby. Nepředpokládá se ani vliv na okolní pozemky, jestliže budoucí zhotovitel dojde k potřebě využití okolních pozemků k přístupu na nástupiště, bude v jeho povinnosti si toto projednat s jednotlivými majiteli dotčených pozemků.

### **1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin**

V rámci stavby nejsou požadavky na asanace a demolice objektů a nepředpokládá se odstraňování náletových křovin podél traťové koleje.

### **1.10 Vliv na pozemky ZPF a PUPFL**

Stavba nebude realizována na pozemcích s ochranou ZPF.

Pozemky s ochranou PUPFL nejsou stavbou dotčeny.

## **1.11 Vyvolané a související investice**

### **1.11.1 Podmiňující investice**

Stavba nevyžaduje realizaci podmiňující investice.

### **1.11.2 Vyvolané investice**

V rámci stavby nejsou projektovány vyvolané investice.

### **1.11.3 Jiné investice**

Doplnění závor na přejezdu v km 24,645 (P3221).

## **1.12 Seznam dotčených pozemků**

Stavba bude umístěna na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace.

Geodetická dokumentace nebyla pro potřeby této stavby zpracována. Stavba nevyžaduje žádné dočasné ani trvalé zábory pozemků.

### **Rozsah a způsob zabezpečení dotčení inženýrských sítí**

Stavbou nebudou dotčeny inženýrské sítě jiných vlastníků – sdělovací sítě, rozvody NN a VN.

### **Napojení na technickou infrastrukturu**

V rámci stavby nebudou zřízeny nové přípojky na stávající technickou infrastrukturu.

### **Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu**

#### **Věcné a časové vazby stavby**

Předpokládané datum zahájení prací stavby je 05/2024. Ukončení stavebních prací se předpokládá v 08/2024.

Realizace stavby je rozdělena do jednotlivých provozních souborů, které je možné realizovat nezávisle na sobě.

### **Související investice**

Souvisejícími investicemi jsou další stavby Správy železnic, státní organizace v zájmové oblasti. Je známa jediná související stavba a to „Doplnění závor na přejezdu v km 24,645 (P3221)“.

## 2. Celkový popis stavby

### 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

#### Popis koncepce řešení stavby

Místem stavby je 5 stávajících technologických objektů v železničních stanicích a na železničních přejezdech na železniční trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa.

Z původní dokumentace byly vypuštěny PS v úseku Bakov nad Jizerou – Bezděz. Aktualizovaná dokumentace řeší stavbu v úseku Bezděz – Okna a v ŽST Okna až Jestřebí.

Začátek stavby po aktualizaci je v km 19,292 konec stavby v km 36,670.

V rámci stavby bude provedena kompletní výměna počítačů náprav a jejich snímačů v kolejišti. Stavba neobsahuje žádné úpravy železničního svršku a spodku, přejezdových konstrukcí, stávajících mostních objektů, úpravy technologických objektů nebo výpravních budov, či výstavbu nových technologických objektů.

Jedná se o trvalou stavbu.

Není nutno zřizovat zařízení staveniště. V případě potřeby je možné umístit materiál na stávajících pozemcích dráhy.

### 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Z důvodu charakteru stavby – výměna technologické části zabezpečovacího zařízení – nedochází ke vzniku architektonicky významných objektů, nebo změně začlenění trati do území.

### 2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

#### Stávající stav

Na předmětné trati jsou nasazeny počítače náprav typu AŽD PZN-1, kterých vyhodnocovací část je rozmístěna v stavědlových ústřednách jednotlivých stanic a v reléových domcích na trati. Spolehlivost snímačů uvedených počítačů náprav je nedostatečná v porovnání s moderními systémy. Významným faktorem na jejich výměnu je i nízká dostupnost náhradních dílu.

V celém úseku tzn. v km cca 19,292 až 36,670 uvedené trati je v činnosti 58 snímačů počítačů náprav, které vyhodnocují volnost 34 kolejových úseků. Počítače náprav slouží na vyhodnocení volnosti kolejových úseků pro kontrolu vlakových cest a pro spouštění a anulaci přejezdových zabezpečovacích zařízení. Výstupy počítačů náprav jsou zobrazovány na JOP výpravčího DOZ v ŽST Česká Lípa hl. n.

Stávající kabelizace k počítačům náprav je typu TCEKEEYPFLEY.

#### Navrhovaný stav

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající. Nejsou potřebné změny závěrových tabulek a situačních schémat v jednotlivých stanicích.

Kabelizace k snímačům náprav bude použita stávající. Výkopové práce nebudou prováděny.

Vnitřní technologie počítačů náprav bude instalována na volné místo v skříních SZZ nebo PZZ v stávajících technologických objektech v železničních stanicích a na přejezdech.

### **Základní kapacitní údaje**

#### **Rozsah stavby**

Začátek stavby km 19,292

Konec stavby km 36,670

**Délka stavby** 36 050 m

**Prostorová průchodnost** Z-GC

**Traťová třída zatížení** C3

#### **Maximální traťová rychlost**

V100=V130=V150 80 km/h

#### **Zabezpečovací zařízení**

Počet objektů s novou technologií PN v stanici 3 ks

Počet objektů s novou technologií PN na přejezdu 2 ks

## **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba se netýká přístupových komunikací a nástupišť. Z tohoto důvodu nejsou řešeny požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

### **Bezpečnost drážního provozu**

Instalace nových počítačů náprav pro zjišťování volnosti kolejových úseků a spouštění přejezdových zabezpečovacích zařízení zvýší bezpečnost a spolehlivost drážního provozu a provozu na souvisejících pozemních komunikacích. Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu.

### **Energetické výpočty**

Nové energetické výpočty nejsou zpracovány, elektrické příkony v jednotlivých technologických objektech jsou beze změn.

## **2.6 Základní popis provozních souborů a technologických objektů**

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v daném technologickém objektu.

Číslování provozních souborů a stavebních objektů je navrženo v souladu s Manuálem pro strukturu dokumentace a popisové pole verze 01 – 24. 7. 2020, vydaným Správou železnic, s.o.

#### **D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

##### **D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

###### **PS 11-01-14 Výměna PN v ŽST Bezděz – Okna a v ŽST Okna.**

###### **Stávající stav**

Vyhodnocovací část počítače náprav se nachází v stavědlové ústředně v kabelové skříni. Počítač náprav vyhodnocuje traťové úseky mezi ŽST Bezděz a ŽST Okna a v ŽST Okna.

###### **Navrhovaný stav**

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající.

Nová sestava bude umístěna na volné pozici v stávající reléové skříni č. 13. Napájení nových sestav počítačů náprav bude ze stávajícího rozvodu napájení pro stávající počítače náprav.

###### **PS 11-01-15 Výměna PN v ŽST Doksy**

###### **Stávající stav**

Vyhodnocovací část počítače náprav se nachází v stavědlové ústředně v kabelové skříni. Počítač náprav vyhodnocuje úseky v ŽST Doksy.

###### **Navrhovaný stav**

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající.

Nová sestava bude umístěna na volné pozici v stávající reléové skříni č. 21. Napájení nových sestav počítačů náprav bude ze stávajícího rozvodu napájení pro stávající počítače náprav.

###### **PS 11-01-16 Výměna PN v ŽST Jestřebí**

###### **Stávající stav**

Vyhodnocovací část počítače náprav se nachází v stavědlové ústředně v kabelové skříni. Počítač náprav vyhodnocuje úseky v ŽST Jestřebí.

###### **Navrhovaný stav**

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající.

Nová sestava bude umístěna na volné pozici v stávající reléové skříni č. 21. Napájení nových sestav počítačů náprav bude ze stávajícího rozvodu napájení pro stávající počítače náprav.

### **D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

#### **PS 12-01-23 Výměna PN v traťovém úseku Okna – Doksy**

##### **Stávající stav**

Vyhodnocovací část počítače náprav se nachází v reléovém domku u přejezdu OD6. Počítač náprav vyhodnocuje všechny traťové úseky mezi ŽST Okna a ŽST Doksy.

##### **Navrhovaný stav**

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající.

Nová sestava bude umístěna na volné pozici v stávající reléové skříní přejezdu. Napájení nových sestav počítačů náprav bude ze stávajícího rozvodu napájení pro stávající počítače náprav.

#### **PS 12-01-24 Výměna PN v traťovém úseku Doksy – Jestřebí**

##### **Stávající stav**

Vyhodnocovací část počítače náprav se nachází v reléovém domku u přejezdu DJ1. Počítač náprav vyhodnocuje všechny traťové úseky mezi ŽST Doksy a ŽST Jestřebí.

##### **Navrhovaný stav**

U všech počítacích bodů bude vyměněna skříňka KOC s elektronikou za standardní kabelový závěr typu UPMP. Nové snímače počítačů náprav budou instalovány na kolejnice ve stejných místech jako stávající.

Nová sestava bude umístěna na volné pozici v stávající reléové skříní přejezdu. Napájení nových sestav počítačů náprav bude ze stávajícího rozvodu napájení pro stávající počítače náprav.

## **2.7 Základní popis stavebních objektů**

Součástí stavby nejsou žádné stavební objekty.

## **2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Realizace a provoz navrženého řešení nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstal zachován přístup pro záchranná vozidla Požární ochrany. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.

## **2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

V rámci stavby nejsou navrženy objekty, u kterých je nutné řešit úsporu energie a tepelnou ochranu.

## **2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně proškoleni.

## **2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

### **2.11.1 Radon**

Zájmová oblast se nachází v oblasti s radonovým rizikem nízkým a radonovým indexem 1. Stavbou nejsou navrhovány nové objekty určené pro shromažďování cestujících. Problematika radonu není v rámci této dokumentace řešena.

### **2.11.2 Ochrana před bludnými proudy**

Celostátní trať není elektrifikována. Ochrana proti účinkům bludných proudů není řešena.

### **2.11.3 Ochrana před technickou seismicitou**

Zájmové území se nachází v seismicky stabilní oblasti se seismicitou menší než 6° MC S. Při návrhu nových staveb není nutné zavádět do statického výpočtu vliv zemětřesení.

### **2.11.4 Ochrana před hlukem**

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či vlastníka dráhy technickými, organizačními a ostatními opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropy

ských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

V rámci navrhované stavby nedojde k ovlivnění hlukové zátěže a ke zhoršení současného stavu. Není nutné přijímat žádná protihluková opatření.

#### **2.11.5 Protipovodňová opatření**

Není řešeno.

#### **2.11.6 Poddolování**

Dle údajů internetové databáze ČGS Praha se zájmové území nenachází v oblasti vlivů důlní činnosti.

#### **2.11.7 Sesuvy půdy**

V dotčeném území se dle evidence České geologické služby nenacházejí žádná sesuvná území.

Na základě výše uvedeného nejsou v řešené stavbě navrhována opatření související se sesuvy půdy či se sesuvným územím jako takovým.



### **3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

#### **3.1 Napojovací místa technické infrastruktury,**

V rámci stavby nedochází k novému napojení na místa technické infrastruktury. Pro napájení nových technologií počítačů náprav budou použity stávající rozvody napájení v jednotlivých technologických objektech.

#### **3.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,**

Není řešeno.

#### **3.3 Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.**

Není řešeno.

## **4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

Železniční trať Bakov nad Jizerou – Česká Lípa je jednokolejná regionální trať č. 540A (dle TTP) a č. 080 (dle KJŘ) s nezávislou trakční soustavou. Délka traťového úseku 44,6 km.

Následující technické údaje byly vyčteny z Tabulek traťových poměrů (dále jen TTP):

- zábrzdna vzdálenost 700 m,
- nejvyšší povolená traťová rychlost 80 km/h,
- normativ délky vlaků osobní dopravy 60 m,
- normativ délky vlaků nákladní dopravy 603 m.

Zabezpečovací zařízení je zřízeno v celém traťovém úseku i v dotčených dopravních. V celém úseku jsou na zjišťování volnosti kolejových úseků instalovány počítače náprav.

Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na trati dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

**Staniční dopravní technologie na trati nebude rekonstrukcí počítačů náprav ovlivněna.**

## **5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **Terénní úpravy**

Terénní úpravy se v rámci této stavby nenavrhují.

### **Použité vegetační prvky**

V rámci stavby není třeba využívat vegetační prvky v technickém návrhu.

### **Biotechnická, protierozní opatření**

V rámci stavby nejsou vzhledem k rozsahu navrhována protierozní opatření.

## 6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

V řešeném území převládá zemědělské využití krajiny, přesto je krajina prostoupěna řadou malých a velkých přírodně blízkých ploch, které dodávají krajině dynamický a nevšední ráz a zároveň utváří v celku stabilní funkční krajinu.

### 6.1 Vliv na přírodní krajinu

Jedná se o technologickou stavbu s minimálním vlivem a dopady na životní prostředí. Stavba bude soustředěna na stávajících drážních pozemcích a drážním tělese, zejména do vnitřních prostor stávkových ústředí, kde bude probíhat náhrada vnitřního technologického vybavení. Venkovní část stavby se týká pouze demontáže a následné montáže nových čidel počítačů náprav bez nutnosti dalších výkopů a stavebních prací.

Stavba prochází přes níže uvedené oblasti:

#### Ptačí oblasti

- a. Českolipsko – dokeské pískovce a mokřady – v souběhu s tratí v km 28,5 – 33,7

#### EVL

- b. Rečkov – podél trati v km 3,2-3,6
- c. Niva Bělé u klokočky – podél trati v km 4,4 – 5,1
- d. Valcha – podél trati v km 7,0 – 7,1
- e. Paterovské stráně – 0,04m – v km 9,0 – 9,3
- f. Poselský a Mariánský rybník – 0,5km – v km 24,8 – 25,8

#### CHKO

- g. Kokořínské – Máchův kraj – podél trati v km 26,2 – 26,5, 28,5 – 33,7

#### Nadregionální biocentrum

- h. Břehyně – Pecopala – 2km

#### Regionální biokoridor (patří do ÚSES)

- i. Březinka – Rečkov – v souběhu trati v km 9,4 – 9,8
- j. Novozámecký rybník – Břehyně – 1,8km
- k. Novozámecký rybník – Skalní město – 2,2km
- l. Žižkův vrch – 3,8km

#### Regionální biocentra (patří do ÚSES)

- m. Rečkov – podél trati v km 3,2-3,6
- n. Březinka – 4,7km
- o. Velký a malý Bezděz – 5,1km
- p. Pakráč – 6,4km
- q. Skalní město – 0,5km
- r. Novozámecký rybník – konvalinkový vršek v souběhu s tratí v km 24,8 – 25,8

Nadregionální biokoridor kříží trať v km 20,7 - 23,0

Nejbližší památný strom se nachází v k.ú. Okna cca 0,3km od žel. trati

Biotop zvláště chráněných druhů velkých savců + část CHKO (Máchův kraj) v km 3,6 – 6,7, 20,4 – 23,0

#### **VKP**

- a. Niva u Bělé Klokočky – podél trati v km 4,5 – 6,5
- b. Valcha – podél trati v km 7,0 – 7,1
- c. Jestřebské slatiny – podél trati v km 32,8 – 33,8

## **6.2 Odpady**

### **6.2.1 Odpady vznikající při výstavbě**

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat žádný odpad.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

#### **V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorii O – ostatní:**

- 17 04 01 – zbytky kabelů, vodičů

<b>Kód odpadu</b>	<b>Množství</b>
• 17 04 01	0,490 t

Demontáží venkovních čidel počítačů náprav a vnitřní výstroje počítačů náprav ve stavědlových ústřednách bude vyprodukován elektrošrot (vyřazená zařízení a přístroje nn).

V případě vyřazených zařízení a přístrojů nn (elektrošrot) bude postupováno ve smyslu směrnice č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem v platném znění. Veškerá demontovaná výstroj počítačů náprav včetně venkovních čidel bude navracena správci zařízení a nebude se tak jednat o nakládání s odpady.

Původcem odpadu se stává zhotovitel stavby, a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění.

V rámci realizace stavby bude zpracována dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby - „Závěrečná zpráva o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

### **6.2.2 Odpady vznikající při provozu stavby**

Se vznikem odpadů v době provozu není uvažováno, instalované technologické zařízení není zdrojem odpadů.

### **6.3 Půda**

Stavba je situována na stávajících drážních pozemcích. V rámci záměru nedojde k trvalému záboru půdy náležející do zemědělského půdního fondu.

Stavba neprochází žádným pozemkem určeným k plnění funkce lesa.

V důsledku realizace stavby se nepředpokládá znečištění půdy v zájmovém území

### **6.4 Ochrana dřevin**

V rámci stavby nedojde ke kácení dřevin.

## **7. Ochrana obyvatelstva**

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva nejsou specifikovány.

## 8. Zásady organizace výstavby

Pro potřeby výstavby byla zpracována přehledná tabulka výluk a dopravních opatření. Tabulka je uvedena v příloze č. 1 této zprávy.

Během realizace stavby je třeba respektovat níže uvedené podmínky PO Liberec:

- PO Liberec zajistí na 6 dnů výluk potřebné provozní zaměstnance s OZ D-03 pro zjišťování konců vlaků;
- **výluka se nesmí konat v letním období (nejdříve od druhé poloviny září) z důvodu personálních;**
- platí veškeré podmínky v předešlých vyjádřeních;
- **budou zajištěny podmínky pro pobyt zaměstnance v ŽST (soc. zázemí, přístup k vodě, popř. vytápění, spojení s výpravčím DOZ – P RDST...);**
- projednání s dopravci ohledně zpoždování vlaků;
- **podmínkou je ovládání ŽST z DOZ (nepřipadá v úvahu obsluha DNO v ŽST).**



## **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Stavba nevyvolá žádné změny odtokových poměrů v dané lokalitě.

## **10. Výjimky z předpisů a norem**

Projekt je zpracován v souladu se zadávací dokumentací a v souladu s platnými zákony, vyhláškami a příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah.

Seznam základních právních dokumentů a technických předpisů je uveden v příloze A Průvodní zpráva v kap. 3. Seznam vstupních podkladů.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

**Ing. Stanislav Rýznar**

Tel: +420 725 558 963

E-mail: [stanislav.ryznar@sagasta.cz](mailto:stanislav.ryznar@sagasta.cz)

## **11. Přílohy**

Objekt	Úsek	Počet úseků PN	Počet snímačů PN	Délka výluky	Počet lidí <sup>4)</sup>	Výluka ovládacích úseků PZZ	Opatření, výluky TZZ, SZZ
PS 11-01-14 SÚ Okna	ŽST Okna	10	18	2 dny / 16 hodin – 1 den trať, 1 den stanice	1. den: 2 2. den: 3	BO4  O1, O3, OD2	jízda přes přejezdy na Op <sup>1)</sup> , výluka TZZ Bezděz - Okna, zjišťování konců vlaků, jízda přes přejezdy na Op, výluka TZZ Bezděz - Okna, výluka TZZ Okna - Doksy, zjišťování konců vlaků a volnosti staničních kolejí
PS 12-01-23 OD2	Okna - Doksy						Již realizováno. V akci doplnění závor na P3221 (OD2)
PS 12-01-23 OD6	Okna - Doksy	2	4	0,5 dne / 4 hodiny	2	OD5, OD6	jízda přes přejezdy na Op <sup>2)</sup> , výluka TZZ Okna – Doksy, zjišťování konců vlaků
PS 11-01-15 SÚ Doksy	Žst Doksy	7	11	1 den / 8 hodin	3	OD6, D1	jízda přes přejezdy na Op <sup>2)</sup> , výluka TZZ Okna – Doksy, výluka TZZ Doksy - Jestřebí, zjišťování konců vlaků a volnosti staničních kolejí
PS 12-01-24 DJ1	Doksy - Jestřebí	4	7	1 den / 8 hodin	2	DJ1, DJ2, DJ3	jízda přes přejezdy na Op <sup>3)</sup> , výluka TZZ Doksy-Jestřebí, zjišťování konců vlaků
PS 11-01-16 SÚ Jestřebí	ŽST Jestřebí	9	17	2 dny / 16 hodin	3	J2	výluka TZZ Doksy - Jestřebí, výluka TZZ Jestřebí - Srní, zjišťování konců vlaků a volnosti staničních kolejí
<b>Celkem</b>	Okna - Jestřebí	32	57				

1) uzavírka přejezdu BO4 bez objížďky

2) uzavírka přejezdů OD5 a OD6 je možná, objízdné trasy v rámci města Doksy jsou k dispozici.

3) uzavírka přejezdů DJ2 a DJ3, objízdná trasa pro přejezd P3228 je k dispozici, přejezd P3229 se nachází na účelové komunikaci, která není intenzívně využívána, bez objížďky.

4) V případě požadovaného obsazení stanice zaměstnancem je nutné před zahájením činnosti prověřit funkčnost spojení.

Během realizace stavby je třeba respektovat podmínky PO Liberec:

- PO Liberec zajistí na 6 dnů výluk potřebné provozní zaměstnance s OZ D-03 pro zjišťování konců vlaků;
- **výluka se nesmí konat v letním období (nejdříve od druhé poloviny září) z důvodu personálních;**
- platí veškeré podmínky v předešlých vyjádřeních;
- **budou zajištěny podmínky pro pobyt zaměstnance v ŽST** (soc. zázemí, přístup k vodě, popř. vytápění, spojení s výpravčím DOZ – P RDST...);
- projednání s dopravci ohledně zpoždování vlaků;
- **podmínkou je ovládání ŽST z DOZ (nepřipadá v úvahu obsluha DNO v ŽST).**