

ZJEDNODUŠENÁ DOKUMENTACE VE STÁDIU 2
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zhotovitel:
VECTORAMA s.r.o.

Datum:
01/2024

Zastoupený:
Ing. László Szíhora

Číslo zakázky:
23 001 01 0001

Autorský kolektiv:
VECTORAMA s.r.o.

Kontrola:
Ing. Vladislav Šefl

Objednatel:
Název investora: Správa železnic, státní organizace
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 709 94 234
DIČ: CZ70994234

Zastoupený:
Ing. Petrem Hofhanzlem

„ETCS STÁTNÍ HRANICE NĚMECKO – DOLNÍ ŽLEB –
KRALUPY N VLT. – ÚPRAVA GSM-R“

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	8
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku	8
b)	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	8
c)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	8
d)	Závazná stanoviska dotčených orgánů	9
e)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika (včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)	9
f)	Výčet a závěry provedených průzkumů	9
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	9
h)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	10
i)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	13
j)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	18
k)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	18
l)	Územně technické podmínky	18
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	19
n)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	19
o)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	19
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	21
2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	21
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby	21
b)	Účel užívání stavby	21
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	21
d)	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby	21
e)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby	23
f)	Závazná stanoviska dotčených orgánů	23
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	23
h)	Základní bilance stavby	23
i)	Základní předpoklady výstavby	23
j)	Orientační náklady stavby	24
2.2	ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	24
2.3	CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ	24
a)	Popis stávajícího stavu	24
b)	Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení	27
c)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	28
d)	Celkové produkování množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	28
e)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	29

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	29
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	30
a)	Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	30
b)	Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.....	35
2.6	POŽADAVKY PLYNOUCÍ Z NÁRODNÍHO IMPLEMENTAČNÍHO PLÁNU ERTMS	35
2.7	POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY (ITS)	35
2.8	VAZBA NA JEDNOTNÉ ZÁZNAMOVÉ PROSTŘEDÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY (JZP ŽDC) 37	
2.9	ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ.....	37
a)	D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení.....	37
b)	D.1.2 Železniční sdělovací zařízení	38
c)	D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT.....	40
d)	D.1.4 Ostatní technologická zařízení.....	40
2.10	ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ.....	41
a)	D.2.1 Inženýrské objekty.....	41
b)	D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů	41
c)	D.2.3 Trakční a energetická zařízení.....	42
2.11	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	42
2.12	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	43
2.13	HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	43
2.14	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	43
a)	Ochrana před pronikáním radonu	43
b)	Ochrana před hlukem a vibracemi.....	43
c)	Ochrana před bludnými proudy.....	44
d)	Ochrana před technickou seizmicitou.....	44
e)	Ovzduší	44
f)	Protipovodňová opatření	44
g)	Ochrana před ostatními účinky	44
h)	Staré ekologické zátěže	45
2.15	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	45
2.16	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE 45	
a)	Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie	45
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	45
c)	Doprava v klidu	45
d)	Pěší a cyklistické stezky	45
2.17	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	45
2.18	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	46
2.19	OCHRANA OBYVATELSTVA	46
2.20	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	46
2.21	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	47

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Dobývací prostor - netěžený.....	10
Tabulka 2 – Dobývací prostor - těžený	10
Tabulka 3 – Chráněné ložiskové území.....	10
Tabulka 4 – Ložiska	12
Tabulka 5 – Poddolované území	12
Tabulka 6 – Maloplošná zvláště chráněná území.....	15
Tabulka 7 – NATURA 2000.....	15
Tabulka 8 – Památné stromy	15
Tabulka 9 – Stavba procházející OPVZ	16
Tabulka 10 – Kulturní památky	17
Tabulka 11 – Památkově chráněná území.....	17
Tabulka 12 – Stručný přehled stávajícího zabezpečovacího zařízení.	26
Tabulka 13 – Požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů.....	36

SEZNAM ZKRATEK

ASHS	Automatický samozhášecí systém
ASVC	Automatické stavění vlakových cest
ATO	Automatické vedení vlaku (Automatic Train Operation)
AVV	Automatické vedení vlaku
BG	Balízová skupina (Balise Group)
BTS	Základnová stanice GSM-R (Base Transceiver Station)
CBA	Nákladovo-výnosová analýza
CCS	Subsystém řízení a zabezpečení (Control Command and Signalling)
CEM	Zpráva nařizující podmíněné zastavení vlaku (Conditional Emergency Message)
CK MD	Centrální komise Ministerstva dopravy ČR
CÚ	Cenová úroveň
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, akciová společnost
DB-Netz AG	Německý správce infrastruktury
DDTS ŽDC	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
DIS	Dispečerský systém řízení provozu
DOK	Dálkový ovládací kabel
DOUO	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií
DŘT	Dispečerská řídicí technika
DŽDC	Dispečer dopravní železniční cesty
EE	Určené stavy jističů, přepěťových ochran apod. energetických a elektronických systémů
EMC	Elektromagnetická kompatibilita (Electromagnetic Compatibility)
EoA	Konec oprávnění k jízdě (End of Authority)
EOV	Elektrický ohřev výměn
EPS	Elektrická požární signalizace
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ETCS L2	Systém ETCS úrovně 2
EZS	Elektronická zabezpečovací signalizace
FRMC	Future Railway Mobile Communication System
FS	Mód plný dohled (Full Supervision mode)
GCA	Ground-controlled approach
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v železniční dopravě (Global System for Mobile Communications - Railway)
HZS	Hasičský záchranný sbor

JOP	Jednotné obslužné pracoviště podle platných Základních technických požadavků nebo Technických specifikací
IS /ISC	Informační systém / informační systém pro cestující
ITS	Inteligentní dopravní systémy
JZP	Jednotné záznamové prostředí
LRBG	Poslední vztažná balízová skupina (Last Relevant Balise Group)
MA	Oprávnění k jízdě (Movement Authority)
MGR	Magistrální rozvod
MPLS	Multiprotocol Label Switching
MS	Měničová stanice
MRS	Místní radiová síť
KAMS	Kamerový systém
KOT	Kotelny (plynové a elektrické), vzduchotechnika, klimatizace, systémy pro řízení teploty a regulace vzduchotechniky
KSU	Koordinační schéma ukolejnění
LDA	Local Dependend Addressing
LDS SŽDC / LD SŽ	Lokální distribuční soustava
LTDS	Switche/aktivní prvky lokální technologické datové sítě
NTS	Napájecí transformovny
OBUE	Palubní část ETCS (ETCS On Board Unit)
OS	Mód podle rozhledu (On-sight Mode)
OSE	Odečet spotřeby el. energie
OSV	Osvětlení
OŽD	Operátor železniční dopravy
PAVZZ	Provozní aplikace s vazbou na zabezpečovací zařízení
PN	Přivolávací návěst (Call-On Signal Aspect)
PPV	Pohotovostní pracoviště výpravčího
PS	Mód pasivní posun (Passive Shunting) (dle kontextu)
PS	Provozní soubor (dle kontextu)
PT	Mód po projetí/nouzovém zastavení (Post Trip Mode)
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení (Level Crossing Equipment)
PZTS	Poplachové zabezpečovací a tísňové systémy
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RBC	Radiobloková centrála (Radio Block Centre)
NRBC/RBC	Nadnárodní regionální / Regionální biocentrum (v kap. 1.i))
NRBK/RBK	Nadnárodní regionální / Regionální biokoridor (v kap. 1.i))
RDD	Rozvaděč dálkové diagnostiky
REOV	Rozvaděč elektrického ohřevu výměn
RFC	Železniční nákladní koridor (Rail Freight Corridor)
ROZ	Rozhlasový systém
RV	Mód reverz (Reverse Mod)

SB	Mód pohotovostní stav (Stand By Mode)
SH	Mód posun (Shunting Mode)
SO	Stavební objekt
SoM	Zahájení mise (Start of Mission)
SRS	Specifikace systémových požadavků (System Requirement Specification)
STS	Staniční trafostanice
SÚ	Stavědlová ústředna
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení (Station Interlocking)
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TAF	Kolej vpředu volná (Track Ahead Free)
TD	Traťový dispečer
TDS	Technologie datové sítě
TEN-T	Transevropská dopravní síť – doprava (Trans European Network – Transport)
TK	Traťová kolej (dle kontextu)
TK	Traťový kabel (dle kontextu)
TLS	Technologické systémy
TM	Trakční měnírna
TPV	Traťová poloha vlaku (počítačová aplikace)
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical Specification for Interoperability)
TSR	Dočasné omezení rychlosti (Temporary Speed Restriction)
TTS	Traťová trafostanice
T.ú. / TÚ	Traťový úsek
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UEM	Zpráva nařizující nepodmíněné zastavení vlaku (Unconditionally Emergency Message)
UPS, NZ	Zdroje a UPS pro sdělovací technologii
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
VEZO	Velkoplošné zobrazovací jednotky
ZDPD	Zařízení pro detekci požáru
ZOV	Základy organizace výstavby
ZP	Záměr projektu
Žst. / ŽST	Železniční stanice
ZTP	Zvláštní technické podmínky

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Uvedený záměr „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“, který má charakter liniové železniční stavby je stavbou dráhy a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o soubor staveb.

Stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ se nachází na území Středočeského a Ústeckého kraje a je vedena na stávajícím tělese dráhy, na náspech a v zářezech, v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je vyčleněn koridor pro vedení železniční trati. Charakterem se jedná převážně o technologickou stavbu.

Z důvodu požadavku na vyčlenění systému GSM-R, bude část GSM-R zpracována v samostatné etapě této stavby. Stavba bude do etap rozdělena následovně:

- 1. Etapa „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“
- 2. Etapa „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt. – úprava GSM-R“.

Stavba, včetně napojení přilehlých úseků trati na technologická zařízení, se nachází na území měst a obcí Středočeského kraje Cítov, Ctiněves, Dolní Beřkovice, Horní Počaply, Kralupy nad Vltavou, Lužec n. Vlt., Mlčechovosty, Nelahozeves, Nové Ouholice, Vraňany, Ústeckého kraje Bohušovice nad Ohří, Děčín, Dobkovice, Dobříň, Dolní Zálezly, Hněvice, Horní Beřkovice, Hrdly, Hrobce, Choratice, Kleneč, Kostomlaty pod Řípem, Litochovice nad Labem, Lovosice, Lukavec, Malé Žernoseky, Mnetěš, Mojžíř, Neštědce, Neštěmice, Nové Kopisty, Oleško, Prackovice nad Labem, Povrly, Roudnice nad Labem, Straškov, Ústí nad Labem, Vilsnice, Vražkov, Záluží. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy.

Stavba je rekonstrukcí stávajícího zařízení dráhy a nezmění dosavadní využití a zastavěnost území.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Z hlediska územních plánů je stavba umístěna na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Dotčené pozemky jsou určeny pro stavbu dráhy a jsou tedy pro stavbu vhodné. V každé ŽST se nachází dostatečné zázemí a plochy pro realizaci stavby a neuvažuje se s využíváním ploch a majetku, které nejsou určeny pro drážní dopravu.

Vzhledem k tomu, že stavbou jsou realizována technologická zařízení na stávající železniční infrastruktuře, nebude v rámci přípravy stavby nutné žádat a projednat změny územních plánů.

Z hlediska územních plánů je stavba umístěna na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Stavba je dle § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů stavbou veřejně prospěšnou.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Na stavbu „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ se nepředpokládá vydávání žádné výjimky z obecných požadavků na využívání území, které jsou definovány vyhl. č. 501/2006 Sb.

d) Závazná stanoviska dotčených orgánů

V průběhu zpracování navazujících stupňů dokumentace stavby budou veškeré požadavky dotčených orgánů státní správy přehledně dokladovány v samostatné části dokumentace.

V průběhu přípravy je dokumentace průběžně projednávána. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek jsou, v případě, že to je technicky možné, do dokumentace zapracovány.

Dále bude v navazujících stupních dokumentace stavby projednáváno řešení vyvolaných přeložek dotčených inženýrských sítí s jejich majiteli, příp. správci. Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury budou přehledně dokladována v samostatné části dokumentace.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika (včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)

Podrobně bude řešeno v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů

Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech provedených zadavatelem

- místní šetření dle jednotlivých profesí

Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech provedených dodavatelem v rámci zpracování dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR)

- Měření pro potřeby sítě GSM-R

Požadavky na jejich doplnění pro zpracování navazujících stupňů dokumentace

Požadavky na doplnění průzkumů, v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace jsou následující:

- *Geotechnický, stavebnětechnický a korozní průzkumu pro potřeby podrobného technického řešení:*
 - kolejové úpravy;
 - nové pozemní stavební objekty;
 - průzkumy pro potřeby vybudování magistralního rozvodu.
- *Geodetické měření pro potřeby podrobného technického řešení.*
- *Podrobný stavebnětechnický průzkum stávajících budov pro potřeby umístění nových technologických zařízení.*
- *Základní stavebnětechnický průzkum demolovaných objektů.*
- *Biologický průzkum.*
- *Dendrologický průzkum.*
- *Pedologický průzkum.*
- *Podrobné měření pro potřeby optimalizace sítě GSM-R.*

Průzkum inženýrských sítí

Podrobně bude řešeno v rámci zpracování navazujících stupňů projektové dokumentace.

Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení měřické sítě

- katastrální mapa
- ortofotomapa ČR

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Dokumentace stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ je v maximální možné míře navržena tak, aby byla v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů,

vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění pozdějších předpisů a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

Navržené řešení modernizace trati si nevyžaduje souhlasy s odchylným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Přírodní zdroje a poddolovaná území

Tabulka 1 – Dobývací prostor - netěžený

Název	Nerost	Stav využití	Střet
Vraňany I	Štěrkopísek	Rezervní ložisko	Cca 50 m od trati, k.ú. Vraňany
Lužec nad Vltavou	Štěrkopísek	Rezervní ložisko	Cca 50 m od trati, k.ú. Lužec nad Vltavou

Tabulka 2 – Dobývací prostor - těžený

Název	Nerost	Stav využití	Střet
Dobříň	Štěrkopísek	Ložisko těžené	Cca 55 m od trati, k.ú. Záluží u Roudnice nad Labem, Dobříň
Lukavec	štěrkopísek	Ložisko v průzkumu, otvírce	Cca 50 m od trati, k.ú. Lukavec u Lovosic, Lovosice
Malé Žernoseky	Křemenný porfyr	Ložisko těžené	Cca 80 m od trati, k.ú. Malé Žernoseky
Stříbrníky	Znělec	Ložisko těžené	Cca 55 m od trati, k.ú. Ústí nad Labem

Tabulka 3 – Chráněné ložiskové území

ID	Název	Nerost	Střet
00250001	Lužec nad Vltavou	Štěrkopísky	Cca 30 m od trati, k.ú. Lužec nad Vltavou
00240000	Vliněves	Štěrkopísky	Cca 35 m od trati, k.ú. Vliněves, Dolní Beřkovice
20450000	Rohatce	Jíly, jíly keramické nežáruvzdorné, vápenec	Hranice CHLÚ částečně vymezena přes železniční trať, k.ú. Hrobce, Libotenice
16350000	Bohušovice nad Ohří	Štěrkopísky	Cca 20 m od trati v nejbližším místě, k.ú. Bohušovice nad Ohří, Keblice, Prosmyky, Lukavec u Lovosic

ZJEDNODUŠENÁ DOKUMENTACE VE STÁDIU 2

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

09630000	Dobkovice	Stavební kámen	Cca 60 m od trati, Dobkovice k.ú.
----------	-----------	----------------	---

Tabulka 4 – Ložiska

ID	Název	Surovina	Subregistr	Střet
3002500	Vraňany	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 60 m od trati, k.ú. Vraňany
3002502	Lužec nad Vltavou - sever	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 60 m od trati, k.ú. Lužec nad Vltavou
3002400	Vliněves-Beřkovice	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 60 m od trati, k.ú. Vliněves, Dolní Beřkovice
3002100	Račice-Předonín 1 a 2	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 60 m od trati, k.ú. Záluží u Roudnice nad Labem, Dobříň
3204500	Rohatce	Vápenec, vápence jílovité	B – výhradní ložisko	Cca 75 m od trati, k.ú. Libotenice
3163500	Bohušovice nad Ohří	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 60 m od trati, k.ú. Bohušovice nad Ohří, Nové Kopisty
3163501	Lukavec	Štěrkopísky	B – výhradní ložisko	Cca 50 m od trati, k.ú. Prosmyky, Lukavec u Lovosic
3021100	Ústí nad Labem-Mariánská skála	Náhrady živců-stavební kámen	B – výhradní ložisko	Cca 70 m od trati, k.ú. Ústí nad Labem
3096300	Dobkovice	Nefelinit-čedič	B – výhradní ložisko	Cca 70 m od trati, k.ú. Dobkovice
3205500	Křivenice-Mělnicko	Štěrkopísky	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Cca 85 m od trati, k.ú. Dolní Beřkovice
3205500	Křivenice-Mělnicko	Štěrkopísky	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Trať prochází vymezeným územím ložiska, k.ú. Beřkovice, Křivenice
3205501	Horní Počaply	Štěrkopísky	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Cca 55 m od trati, k.ú. Dolní Beřkovice, Křivenice, Horní Počaply
3002101	Račice u Štětí-Dobříň	Štěrkopísky	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Cca 55 m od trati, k.ú. Račice u Štětí, Záluží u Roudnice nad Labem, Dobříň

Tabulka 5 – Poddolované území

Klíč	Název	Surovina	Projevy	Střet
5530	Lobeč	Uhlí černé	propadliny	V blízkosti tunelového úseku, Mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsi
2298	Nelahozeves	Uhlí černé	-	Trať prochází okrajem vymezené hranice, Nelahozeves

5323	Krásné Březno	Stavební kámen	-	Cca 75 m od trati, Krásné Březno
2085	Roztoky	Polymetalické rudy	Haldy + otevřená ústí + propadliny	Trať prochází okrajem vymezené hranice, Roztoky nad Labem

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Údaje o ochranných pásmech a hranicích chráněných území dotčených výstavbou

(se zvláštním zřetelem na stavby, které jsou kulturními památkami nebo nejsou kulturními památkami, ale jsou v památkových rezervacích nebo památkových zónách a s uvedením způsobu jejich ochrany).

Ochranné pásmo dráhy

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. Obvod dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 v platném znění).

Ochranné pásmo silnic I. třídy

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého pásu vozovky.

Ochranné pásmo silnic II a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1kV do 35kV včetně 1 m pro závěsná kabelová vedení

u napětí nad 1kV do 35kV včetně 2 m pro vodič s izolací

u napětí nad 1kV do 35kV včetně 7 m pro vodič bez izolace

u napětí nad 35kV do 110kV včetně 12 m

u napětí nad 110kV do 220kV včetně 15 m

u napětí nad 220kV do 400kV včetně 20 m

u napětí nad 400kV 30 m

Ochranné pásmo plynovodů

u plynovodů a přípojek do Ø 200 mm včetně 4 m

u plynovodů a přípojek od Ø 200 mm do 500 mm včetně 4 m

u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce 1 m

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222/1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100 15 m

vysokotlaký plynovod do DN 250 20 m

Plynová vedení ve městech, sídlištích a souvisle zastavěných obcích se nechraní ochrannými pásmy.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 0,5 m po stranách krajního vedení.

Územní systém ekologické stability

Železniční trať prochází přes následující regionální či nadregionální prvky ÚSES:

NRBK K10 (podél železniční trati), k.ú. Mlčechvosty, Roudnice nad Labem, Židovice nad Labem

RBK 629 Žerka – Beřkovice (veden přes železniční trať), k.ú. Dolní Beřkovice

RBK 623 (veden přes železniční trať), k.ú. Dobříň

RBC 016 (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Židovice nad Labem

NRBC 2003 (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Libotenice

RBC 014 (v místě vymezeného přírodního parku Dolní Poohř, k.ú. Hrdly, Bohušovice nad Ohří

RBC (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Malé Žernoseky, Litochovice nad Labem

RBC Dubické Kopce (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Dolní Zálezly

RBC Váňovský Vrch (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Dolní Zálezly

RBC Vrkoč (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Vaňov

RBC Mariánský vrch (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Ústí nad Labem

RBC (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Mojžíř, Neštědice

RBC Labské stráně u Povrl (v těsné blízkosti železniční trati), k.ú. Povrly, Roztoky nad Labem

RBC Údolí Labe (železniční trať vedena vymezeným ÚSES), od k.ú. Prostřední Žleb po konec řešeného úseku

Lokální ÚSES v tomto stupni projektové dokumentace posuzován nebyl.

Pozemky určené k plnění funkce lesa a zemědělský půdní fond (PUPFL ZPF).

Zemědělský půdní fond

Úpravou stávající trati a ŽST pravděpodobně nedojde k zásahu do pozemků ZPF. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude upřesněno na základě podrobného záborového elaborátu. Železniční trať probíhá pouze ve stávající železniční stopě.

Lesní půdní fond

Úpravou stávající trati a ŽST pravděpodobně nedojde k zásahu do pozemků PUPFL. V dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněno na základě podrobného záborového elaborátu. Železniční trať probíhá pouze ve stávající železniční stopě. Do lesních pozemků nezasahuje, lesní pozemky se nacházejí v těsné blízkosti stávající železniční trati. Záměr zasahuje do ochranného pásma lesa.

Zvláště chráněná územíVelkoplošná zvláště chráněná území

Železniční trať prochází v úseku Lovosice-Ústí nad Labem chráněnou krajinnou oblastí České středohoří (převážně IV. zóna, lokálně III. zóna).

Tabulka 6 – Maloplošná zvláště chráněná území

Název	Kód	Kategorie	Střet
Hostibejk	2212	PP	Kralupy nad Vltavou, v blízkosti železniční trati
Vrkoč	518	NPP	Vaňov, trať prochází zákonným ochranným pásmem NPP
Kozí vrch	853	PR	Neštědice, trať prochází PR a vyhlášeným ochranným pásmem PR

Natura 2000

Tabulka 7 – NATURA 2000

Název	Kód	Kategorie	Střet
Veltrusy	CZ0213083	EVL	Bez střetu, cca 750 m od trati přes řeku Vltavu u Veltrus
Labe – Liběchov	CZ0213039	EVL	Bez střetu, cca 750 m od trati, vymezené tokem Labe, u Liběchova
Dobřínský háj	CZ0424139	EVL	Bez střetu, cca 450 m od trati u Roudnice nad Labem
Píščiny u Oleška	CZ0422084	EVL	Bez střetu, cca 500 m od trati u obce Oleško
Ohře	CZ0423510	EVL	Trať přechází mostním objektem přes řeku Ohře, která vymezuje hranici EVL, Bohušovice nad Ohří
Porta Bohemica	CZ0424141	EVL	Trať je vedena podél vymezené EVL od Lovosic do Děčína, EVL je vymezena řekou Labe a přílehlými lokalitami v blízkosti železniční trati.
Labské údolí	CZ0424111	EVL	Přímý střet, od Prostředního Žlebu po konec úseku v Dolním Žlebu trať prochází vymezenou EVL
Labské pískovce	CZ0421006	PO	Přímý střet, od Děčína po konec úseku v Dolním Žlebu trať pro vymezenou ptačí oblastí

Památné stromy

Tabulka 8 – Památné stromy

Název	Kód	Ochranné pásmo	Střet
Dřezovec v Lovosicích	101898	Vyhlášené, kruh o poloměru 10,5 m	Cca 75 m od trati, Lovosice
Jeřáb břek v Lovosicích	104846	Vyhlášené, kruh o poloměru 6,3 m	Cca 75 m od trati, Lovosice
Lípa u kapličky ve Lhotce nad Labem	101904	Vyhlášené, kruh o poloměru 13 m	Cca 30 m od trati, Lhotka nad Labem

Zbyškův strom	106125	Vyhlášené, kruh o poloměru 10 m	Cca 50 m od trati, Prackovice nad Labem
Borovice v Roztokách nad Labem	101792	Vyhlášené, kruh o poloměru 9 m	Cca 35 od trati, Roztoky nad Labem
Platany v Podmoklech	102134	Vyhlášené, kruh o poloměru 5 m	Cca 60 m od trati, Děčín – Podmokly
Jinan u muzea	102154	Vyhlášené, kruh o poloměru 12 m	Cca 40 m od trati, Děčín – Podmokly

Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

Na základě provedeného vyhodnocení významnosti zásahů do jednotlivých znaků krajinného rázu v dotčeném území lze konstatovat, že záměrem nedojde ke snížení hodnot krajiny. Zásah do zákonných charakteristik krajinného rázu bude většinově nulový (žádný), pouze místy dojde ke slabému vlivu na určité segmenty krajiny.

Stavba jako celek nijak významně nenaruší krajinný ráz dotčených míst krajinného rázu a nesníží kvalitu (hodnoty) posuzované krajiny.

Mokřady Ramsarské úmluvy

Bez střetu.

Přírodní park

U Bohušovic nad Ohří železniční trať přechází přes přírodní park Dolní Poohří. Základní osou přírodního parku je tok řeky Ohře s přilehlými břehovými a doprovodnými porosty.

Významný krajinný prvek

Z VKP „ze zákona“ se v dotčeném území nachází křížení několika vodních toků, trať je vedena podél řeky Vltavy a Labe. Déle se v okolí trati nacházejí lesní porosty.

V těsné blízkosti železniční trati se nacházejí následující registrované VKP:

Registrovaný VKP Pískovna Býkev, k.ú. Býkev

Registrovaný VKP Mariánská skála, k.ú. Ústí nad Labem

Vodohospodářsky chráněná území

Ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ)

Tabulka 9 – Stavba procházející OPVZ

Název	Číslo rozhodnutí	Stupeň	Místo střetu
Kostomlaty pod Milešovkou Malé Žernoseky jímací zářezy	Vod 2/7/1983	2b	Malé Žernoseky
Sebuzín Církvice vrty, pískovna	RŽP 867,2126/235/R-44/02/Sv	2	Církvice-Brná

Ochranné pásmo lázeňských zdrojů

Ochranné pásmo lázeňský zdrojů není v dotčeném území vymezeno.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Železniční trať prochází CHOPAV Severočeská křída v úseku Vraňany-Bohušovice nad Ohří, v oblasti Lovosic (Malé Žernoseky) a Děčín-SRN.

Kulturní památky a památkově chráněná území

Tabulka 10 – Kulturní památky

Název	Č. ÚSKP	Typ ochrany	Střet
Zámek Nelahozeves	26806/2-1390	Kulturní památka	Cca 20 m od trati, zámek má vyhlášené ochranné pásmo, k.ú. Nelahozeves
Kostel sv. Ondřeje	35414/2-1389	Kulturní památka	Cca 20 m od trati, k.ú. Nelahozeves
Železniční most	26878/5-1931	Kulturní památka	Trať vedena přes KP, k.ú. Hrdly, Bohušovice nad Ohří
Železniční stanice	43444/5-163	Kulturní památka	V těsné blízkosti trati, k.ú. Dolní Zálezly
Domek řidiče	105435	Kulturní památka	Cca 20 m od trati, k.ú. Střekov
fara	43460/5-232	Kulturní památka	Cca 15 m od trati, k.ú. Roztoky nad Labem

Tabulka 11 – Památkově chráněná území

Název	Č. ÚSKP	Typ ochrany	Střet
Ochranné pásmo kulturní památky zámku Nelahozeves	3121	Ochranné pásmo	Trať prochází vymezeným OP, k.ú. Nelahozeves
Ochranné pásmo Národní kulturní památky Říp	3200	Ochranné pásmo	Trať prochází vymezeným OP, k.ú. Roudnice nad Labem
Roudnice nad Labem – městská památková zóna	2174	Památková zóna	Trať prochází vymezeným OP, k.ú. Roudnice nad Labem
Ochranné pásmo hradu Střekov	3394	Ochranné pásmo	Trať prochází vymezeným OP, k.ú. Vaňov, Střekov

Ochrana rostlin a živočichů

V rámci zpracování dalšího stupně dokumentace stavby bude proveden potřebný biologický průzkum

Předpokládá se, že záměr rekonstrukce stávající trati, včetně obnovení kabeláže nezvýší významně celkovou ekologickou zátěž území tak, aby stavba v daném území nemohla být realizována a lze konstatovat, že je realizace stavby únosná pro dané území.

Vztah k procesu EIA

V dalším stupni projektové dokumentace stavby (DÚR) bude podána žádost příslušnému úřadu o vydání vyjádření podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů, zda daný záměr bude podléhat procesu posouzení EIA. Současně bude zažádáno o stanovisko podle § 45i odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zda výše uvedené stavby mohou mít vliv na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

V případě, že záměr bude vyhodnocen jako podlimitní naplňující dikci § 4, bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3a, na základě, kterého příslušný úřad vyhodnotí do 15 dnů, zda záměr podléhá zjišťovacímu řízení. V případě, že záměr bude vyhodnocen jako záměr naplňující dikci § 4 splňující limity dle přílohy č. 1, bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 a záměr bude podroben zjišťovacímu řízení, ke kterému se bude vyjadřovat i veřejnost. Bude-li na základě zjišťovacího řízení

vysloven závěr, že je nutné posoudit záměr v celém rozsahu zákona č. 100/2001 Sb., bude následně zpracována Dokumentace EIA dle přílohy č. 4.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

V rámci stavby není požadováno.

Bourací práce

K demolícím jsou navrženy ty objekty:

- které jsou v kolizi s novým navrhovaným řešením
- které jsou svým technickým stavem již překonané
- které nemají technické opodstatnění - funkční náplň
- které jsou ve špatném stavu
- které nevyhovují nové technologii

Demolované stavby budou ovzorkovány na látky škodlivé ŽP s důrazem na azbest. Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekt bude odpojen od IS, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky cca 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. V případě podsklepení nebo odkrytí jámky, šachty apod. se provede zasypání zeminou a zhutnění. Následně se provede kontrola zhutněných zásypů. Studny nejsou předmětem demolice. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

Kácení porostů

Podél železniční trati se nachází mimolesní zeleň, která se zpravidla spontánně vyvinula v bezprostřední blízkosti železniční trati. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován dendrologický průzkum, který bude podkladem pro kácení dřevin dle nezbytného rozsahu stavby.

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Vzhledem k charakteru stavby, především technologická stavba převážně na stávajících pozemcích určených pro umístění dráhy, se nepředpokládají zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.

Podrobně bude tato problematika řešena v navazujícím stupni dokumentace stavby v samostatné části.

l) Územně technické podmínky

Stavba má charakter liniové stavby.

Předpokladem pro napojení na stávající technickou infrastrukturu nebo realizaci přeložek inženýrských sítí je projednání s jejich správci.

Technická infrastruktura

V prostoru stavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, bude stavba napojená na stávající sítě technické infrastruktury – vodovod, kanalizace a energetika nebo budou řešeny nové přípojky k již stávajícím sítím.

Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. nároky na jejich zabezpečení

Z vyvolané investice lze považovat přeložky a zabezpečení stávajících inženýrských sítí cizích majitelů a správců nacházejících se v bezprostřední blízkosti stavby. Dále pak přeložky a úpravy stávajících komunikací dotčených jak samotnou stavbou, tak staveništní dopravou po dobu realizace stavby.

V rámci realizace stavby budou provedeny přeložky dotčených křížení a souběhů drážních inženýrských sítí i sítí cizích majitelů a správců. Veškeré dotčené sítě budou zjištěny v dalších stupních přípravy stavby.

Veřejná dopravní infrastruktura

Silniční dopravní systém

Využití přilehlé silniční sítě - v rámci stavby bude řešeno připojení nově budovaných přístupových komunikací a zpevněných ploch pro vybudování nových technologických budov a zařízení na místní komunikace ve správě obcí a případně jiných vlastníků a správců.

Železniční dopravní systém

Napojení na železniční dopravní infrastrukturu zůstávají zachována v celém úseku stavby.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Jedná se o stavbu, která může vyvolat dočasné a ve velmi omezené míře trvalé zábory nedrážních pozemků. Stavba bude realizována především na pozemcích ve vlastnictví Správa železnic, státní organizace, příp. ČD a.s. V současné době nejsou rozsahy dotčených pozemků trvalým nebo dočasným zábohem, s ohledem na stupeň rozpracovanosti projektové dokumentace stavby, známy.

Pro plochy ZS jsou navrženy jako dočasné zábory do i nad 1 rok.

Při posuzování a stanovení záborů mimodrážních pozemků bude v průběhu zpracování provedena aktualizace údajů z katastrálního úřadu. K dispozici bude digitální katastrální mapa.

Úplnost a přesnost vlastnictví pozemků, zpracovaná projektantem ve spolupráci se Zeměměřičským ústavem, je vzhledem k obchodním případům údaj nestálý, a je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu přípravy i v průběhu realizace stavby ke změnám.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Podrobný přehled pozemků bude v dalším stupni dokumentace stavby uveden v samostatné části dokumentace.

o) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V prostoru staveniště a v jeho okolí se aktuálně nachází připravované další investice a stavby Správy železnic, státní organizace, ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbou dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“.

Akce bude koordinována nebo bude navazovat na následující akce:

- **1. Etapa „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“** - předpokládaná realizace v souběhu s touto etapou
- **Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou** - realizace neznáma..
- **Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů** - realizace neznáma.
- **Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.** - v realizaci 2021 - 2023.

- **Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem** - předpokládaná realizace 2024 - 2025.
- **Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Lovosice** - předpokládaná realizace 2023 – 2024.
- **Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice** - v realizaci 2022 - 2023.
- **Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo)** - v realizaci 2021 - 2023.
- **Rekonstrukce přejezdu P2420 v km 497,098 trati Praha Bubeneč - Děčín hl. n.** - realizace v souběhu.
- **Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice** - realizace neznáma.
- **Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.** - předpokládaná realizace 2023 - 2024.
- **Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl.n. - Ústí n.L. západ** - předpokládaná realizace 2026 – 2027.
- **Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Hněvice** – předpokládaná realizace 2025 - 2026.
- **Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Hrobce** – předpokládaná realizace 2024 – 2027.
- **Segmentace provozu v technologické datové síti** - v realizaci 2022- 2023.
- **Úpravy základnových radiostanic BTS sítě GSM-R řady S8002 v úseku Kralupy nad Vltavou - Děčín st.hr.** - v realizaci 2022 -2023.
- **Úpravy základnových radiostanic BTS sítě GSM-R řady S8000 v úseku uzel Praha – Děčín** - předpokládaná realizace 2023-2024.
- **GSM-R, trať Kralupy n.Vlt. – Neratovice** - v realizaci 2021-2023.
- **Vstup do oblasti ETCS** - v realizaci 2022-2025.
- **Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic** - v realizaci 2022-2023.

Udržovací a opravné práce:

- **Cyklická údržba trati v úseku Praha-Holešovice – Vraňany** - předpokládaná realizace 2023 - 2024)
- **Oprava zabezpečovacího zařízení v úseku Vraňany – Lovosice** – předpokládaná realizace 2023 - 2024 bez požadavku na koordinaci.
- **Oprava protihlukových stěn na trati Vraňany – Děčín** – předpokládaná realizace 2023 – 2024.
- **Oprava výhybek v žst. Lovosice č.108, 109, 110, 111 včetně DKS** – předpokládaná realizace 2023.
- **Oprava kolejí a výhybek v žst.Děčín hl.n.+ Oprava výhybek v ŽST Děčín hl. n.** – předpokládaná realizace 2023.
- **Děčín ON - Oprava zastřešení nástupišť v žst. Děčín, hl.n. (2. 3. a 4. nást.)** – předpokládaná realizace 2024 – 2026.
- **Oprava úseku Roudnice – Hrobce** – realizace neznáma.
- **Oprava úseku Povrly – Děčín** - předpoklad realizace 2024.

V dalších fázích přípravy stavby (v dalších stupních dokumentace) je nutné připravované související stavby zohlednit z pohledu jejich aktuálního stavu řešení a následně stavbu

„ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“ opět zkoordinovat s uvedenými stavbami.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Uvedený záměr „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“, který má charakter liniové železniční stavby je stavbou dráhy a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o soubor staveb.

Stavba nemění dosavadní využití a zastavěnost území.

b) Účel užívání stavby

Stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Účelem užívání je dopravní stavba.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ má charakter trvalé stavby.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby

Charakter stavby

Účelem připravované stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ je úprava a doplnění stávajícího systému GSM-R pro zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií („dále jen DOZ“) a vybudování systému ERMTS/ETCS L2 ve výhradním provozu v úseku Kralupy nad Vltavou – Děčín hl. n..

Dotčená trať je uvedena v několika kapitolách Národního implementačního plánu ERTMS. Na základě ustanovení v kapitole 3.3.3. odstavců A a B je stavba připravována pro zprovoznění pouze pod dohledem systému ETCS ve výhradním provozu. Stávající systém třídy B typu LS nebude stavbou obnovován a bude kompletně demontován.

Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku neodpovídají standardům požadovaným pro železniční tratě zařazené do transevropské sítě. Trať státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy nad Vltavou leží na významné spojnici České republiky a SRN a je součástí celostátní dráhy, I. a IV. TŽK i transevropské dopravní sítě TEN-T a RFC.

Předmětem stavby je zajištění technické interoperability v úseku trati od státní hranice s Německem až do Kralup nad Vltavou.

Hlavním cílem stavby je úprava a doplnění stávajícího systému GSM-R pro zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií („dále jen DOZ“) a vybudování systému ERMTS/ETCS L2 ve výhradním provozu. Jednotlivá zařízení a technologie jsou umístěna v železničních stanicích a zastávkách a po realizaci výše uvedené stavby budou dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště („dále jen CDP“) umístěného v Praze.

Stavba svým technologickým zaměřením připravuje jednotlivá zařízení v železničních stanicích a zastávkách pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat z technologií v jednom místě.

Popis dopravního řešení

Podrobně je kapitola řešena v samostatné příloze B.4.1 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

Předložená provozní a dopravní technologie dokumentace stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“ byla zpracována v jedné variantě a:

- obsahuje popis a zhodnocení současného stavu,
- vyhodnocuje vliv navrženého řešení,
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby.

Realizace systému ETCS zvýší bezpečnost provozu. Vlaky, které budou vybaveny systémem ETCS, mohou na vybraných úsecích využít rychlostní profil pro nedostatek převýšení I150. Tím dojde k úspoře jízdních dob.

Rozsah dopravně-technologického posouzení úseku od hranice s Německem po Kralupy nad Vltavou je definováno následujícími hranicemi:

- žst. Dolní Žleb (včetně),
- žst. Kralupy nad Vltavou (včetně),
- zaústěním navazujících železničních tratí do stanic Kralupy nad Vltavou, Vraňany, Roudnice nad Labem, Lovosice, Ústí nad Labem hl. n., Děčín hl. n. a Děčín-Prostřední Žleb.

Železniční trať vede z Drážďan přes Bad Schandau, Děčín, Ústí nad Labem do Kralup nad Vltavou a dále do Prahy. V dokumentaci bude popisován úsek v souladu se ZTP, a to od hranic Německo/ Česká republika do Kralup nad Vltavou.

Trať je dvoukolejná, elektrizovaná, součástí 1. tranzitního koridoru. Je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T (RFC 7 a RFC 8).

Svým charakterem jde o trať mezinárodního významu. Doprava na ní byla zahájena roku 1850, kdy byla vybudována jako součást Severní státní dráhy. V roce 1987 byla provedena elektrizace. Trať je napájena stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Na přelomu 20. a 21. století byla trať částečně modernizována. Celá trať vede po rovině v blízkosti řek Vltava a Labe.

Popisovaný úsek železniční infrastruktury je možné rozdělit do dvou dílčích úseků, dle použité metodiky označení železničních tratí na síti Správy železnic. Rozdělení tratí je možné provést na základě číslování jednotlivých tratí podle knižního jízdního řádu, určeného pro cestující veřejnost, nebo na základě číslování jednotlivých tratí podle nákretných jízdních řádů, určených pro služební potřeby. Třetí možností rozdělení posuzovaného úseku je číslování jednotlivých tratí dle Úředního povolení.

Rozhodující projektované parametry:

Počet stanic:	18
Celková délka úseku:	116 km
Nejvyšší traťová rychlost:	160 km/h
Třída zatížení:	D4
Zabezpečovací zařízení traťové:	ETCS s benefity

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Navržené řešení nepředpokládá souhlasy s odchylným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

f) Závazná stanoviska dotčených orgánů

Viz. kapitola 1.d) této zprávy.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Viz. kapitola 1.g) této zprávy.

h) Základní bilance stavby

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Podrobně bude tato problematika dořešena v dalších stupních dokumentace stavby.

i) Základní předpoklady výstavby

Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Příprava a realizace stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ se předpokládá dle zadání stavby, jejího rozsahu a dle požadavků a připomínek Ministerstva dopravy ČR v letech 06/2022 – 12/2026. Dle zpracovaného harmonogramu se k 1.1.2026 předpokládá splnění požadavků na provoz ETCS s benefity a dokončení realizace stavby v úseku Kralupy nad Vltavou (včetně) – Ústí nad Labem (včetně). Dokončení stavby v roce 2026 (do provozu k 31.12.2026) se týká úseku Ústí nad Labem (mimo) – st. hr. SRN.

Napojení na infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o rekonstrukci stávající provozované železniční trati, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. U komunikací nižších tříd, které nejsou určeny pro všechny druhy dopravy bude po stavbě potřebné uvedení do původního stavu. Obdobně není uvažováno s realizací nových připojení inženýrských sítí, využívat se budou standardní mobilní prostředky zhotovitele stavby.

Zařízení stavenišť

Zařízení staveniště (ZS) budou situována přednostně na drážních pozemcích. V maximální možné míře budou zařízení stavenišť navrhována do ploch, kde se vyskytovaly v minulosti. Zařízení stavenišť budou sloužit pro deponie vybouraných materiálů a nových konstrukčních prvků a současně jako zázemí pro pracovníky.

Přístupy na stavbu

Přístupy na staveniště jsou uvažovány ze stávajících komunikací I., II. III. tříd a dále i komunikací místního významu. Po stavbě se předpokládá uvedení všech přístupů do původního stavu.

Zásady organizace výstavby

Realizace stavby se předpokládá, včetně vypracování všech potřebných stupňů projektové dokumentace, v letech 06/2022 – 12/2026.

Rámcová schémata realizace stavby jsou uvedeny v části B.8 Organizace výstavby této Zjednodušené dokumentace ve stádiu 2.

Požadavky na výluky veřejné dopravy

Železnice

Při stanovení dopravních opatření po dobu výluk vyvolaných jednotlivými stavebními postupy je nutné dodržovat následující zásady:

- Všechna opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2019/2020. Před zahájením výluk bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky. Lze předpokládat, že GVD v době konání výluky bude přizpůsoben tak, aby dopady výlukové činnosti byly co nejmenší,
- Pro každý stavební postup, který ovlivní železniční dopravu (výluka TK, vypnutí ZZ), bude zpracován výlukový GVD,
- Přepravci budou o případných omezeních informováni dopravcem. Projednání s přepravci je nutné i v navazující dokumentaci,
- V mezistaničních úsecích bude zachován alespoň jednokolejný provoz,
- Výkopy a betonáž základů u Nelahozeveských tunelů a portálů Libochovany, Těchlovice si vyžádají nepřetržité výluky.
- Při tažení vodičů přes Labe je z důvodu bezpečnosti nutno uvažovat krátkodobě se zastaveným provozem. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusy, vlaky nákladní dopravy vyčkají ukončení výluky ve vhodných stanicích, případně budou vedeny odklonem,
- Při vypnutí zabezpečovacího zařízení bude provoz části kolejiště omezen. Na těchto kolejích bude nutné zaměstnancem s minimálně odbornou zkouškou D-03 zjišťována volnost vlakové cesty, konce vlaků, případně přestavovány z pokynu výpravčího výhybky.

j) Orientační náklady stavby

Náklady na realizaci stavby vycházejí ze schváleného záměru projektu a aktuálně jsou stanoveny na 9,505 mld. Kč.

2.2 ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Ačkoli se jedná o drážní stavbu, hlavní náplní této stavby je novostavba především technologické části stavby (zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení) s výstavbou nových technologických budov (převážně v kontejnerovém provedení). Stavba bude realizována především na pozemcích Správy železnic, státní organizace a Českých drah a.s. a to na stávající železniční infrastruktuře.

Na nové technologické objekty budou kladeny následující požadavky. Objekty musí být v provedení antivandal, musí být zajištěny dostatečné teplotní parametry pro technologické zařízení s klimatizačními jednotkami. Budovy se předpokládají se sedlovou střechou, případně řádně izolovaná pultová střecha. Objekty musí být odolné vůči povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

Dle uvedeného tak tato stavba nebude mít negativní vliv na architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.

2.3 CELKOVÉ STAVEBNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

a) Popis stávajícího stavu

Traťové úseky a dopravní dotčené stavbou „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt. – úprava GSM-R“ se nachází na dráze celostátní. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do transevropské dopravní sítě TEN-T se zařazením do globální sítě nákladní dopravy. Trať je

mezinárodně označována jako koridor E Dresden – Prague – Vienna / Bratislava – Budapest – Constanta, národně ji bylo přiřazeno označení I. TŽK, případně IV. TŽK pro úsek Praha – České Budějovice a jako koridor RFC 9 Rhine – Danube (Rýnsko-dunajský dle 1316/2013) Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Norimberk – Wels resp. Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wels – Wien – Bratislava – Budapest – Arad – Braşov / Craiova – Bucureşti – Constanţa resp. Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice) – Košice – Žilina – Horní Lideč – Praha – München / Nürnberg, jehož součástí se stal bývalý Česko-slovenský koridor.

Dotčené tratě dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2020:

- 380 00 Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou
- 400 00 Kralupy nad Vltavou – Lovosice
- 420 00 Lovosice – Děčín hlavní nádraží
- 421 00 Děčín hlavní nádraží – Děčín státní hranice

Odbočné tratě dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2020:

- 160 00 Ústí nad Labem hlavní nádraží – Most
- 164 00 Děčín hlavní nádraží – Oldřichov u Duchcova
- 166 00 Řetenice – Lovosice
- 169 00 Ústí nad Labem hlavní nádraží jih – Ústí nad Labem západ
- 386 00 Kladno – Kralupy nad Vltavou
- 401 00 Kralupy nad Vltavou – Louny
- 403 00 Vraňany – Lužec nad Vltavou
- 404 00 Roudnice nad Labem – Straškov
- 405 00 Vraňany – Libochovice
- 407 00 Lovosice – Louny
- 422 00 Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb
- 423 00 Děčín hlavní nádraží – Děčín východ dolní nádraží
- 461 00 Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží
- 482 00 Kralupy nad Vltavou – Neratovice

Železniční stanice dotčené stavbou:

Středočeský kraj – Kralupy nad Vltavou, Nelahozeves, Vraňany, Dolní Beřkovice, Lužec n. Vlt.

Ústecký kraj – Hněvice, Roudnice nad Labem, Hrobce, Bohušovice nad Ohří, Lovosice, Prackovice nad Labem, Ústí nad Labem (obvod jih, osobní nádraží (os. n.), sever), Povrly, Děčín hlavní nádraží, Děčín – Prostřední Žleb, Dolní Žleb, Straškov.

Železniční zastávky dotčené stavbou:

Středočeský kraj – Nelahozeves zámek, Nové Ouholice, Mlčechvosty, Cítov, Horní Počaply

Ústecký kraj – Záluží, Dobříň, Oleško, Hrdly, Nové Kopisty, Lukavec, Lovosice město, Malé Žernoseky, Litochovice nad Labem, Dolní Zálezly, Neštětice, Mojžíř, Neštětice, Povrly-Roztoky, Dobkovice, Choratice, Vilsnice, Děčín-Přípeř, Děčín-Čertova Voda, Dolní Žleb zastávka, Horní Beřkovice, Kostomlaty pod Řípem, Ctiněves, Mnetěš, Roudnice nad Labem-Bezděkov, Roudnice nad Labem město, Roudnice nad Labem-Hracholusky, Kleneč, Vražkov.

Zabezpečovací zařízení

Organizování a provozování drážní dopravy je v celém dotčeném úseku tratě dle předpisu SŽDC D1.

Stávající stav zařízení je popsán v samostatné příloze E. Zde uvádíme jenom stručný přehled zařízení dotčeného stavbou.

Tabulka 12 – Stručný přehled stávajícího zabezpečovacího zařízení.

Traťový úsek/ŽST	Typ zařízení	Rok aktivace zařízení	Rok rekonstrukce zařízení	Počet v.j.
Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou	ABE	2003	-	-
Kralupy nad Vltavou	AŽD71-CV	1994	-	105
Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves	AB3-74	1985	2001	-
Nelahozeves	ESA11	2001	-	19
Nelahozeves – Vraňany	AB3-74	1985	2002	-
Vraňany	ESA11	2001	-	33
Vraňany – Dolní Bečkovice	AB3-74	1985	2001	-
Dolní Bečkovice	ETB	1998	-	24
Dolní Bečkovice – Hněvice	AB3-74	1985	2001	-
Hněvice	AŽD71-JOP	1974	1997	59
Hněvice – Roudnice nad Labem	AB3-74	1982	2001	-
Roudnice nad Labem	ESA44	2022	-	34
Roudnice nad Labem – Hrobce	AB3-74	1982	2001	-
Hrobce	ESA11	2001	-	18
Hrobce – Bohušovice nad Ohří	AB3-74	1982	2001	-
Bohušovice nad Ohří	ESA11	2001	-	24
Bohušovice nad Ohří – Lovosice	AB3-74	1982	2002	-
Lovosice	ESA44	2016	-	126
Lovosice – Prackovice nad Labem	AB3-74	1982	1999	-
Prackovice nad Labem	ETB	2000	-	12
Prackovice nad Labem – Ústí nad Labem hlavní nádraží-obvod jih	AB3-74	1982	2000	-
Ústí nad Labem hlavní nádraží-obvod jih	ESA11	2008	-	17
Ústí nad Labem hlavní nádraží-obvod jih – Ústí nad Labem hlavní nádraží	ITZ	2007	-	-
Ústí nad Labem hlavní nádraží	ESA11	2008	-	19
Ústí nad Labem hlavní nádraží-obvod sever	ESA11	2008	-	42
Ústí nad Labem hlavní nádraží-obvod sever – Povrly	ABE	2002	-	-
Povrly	ESA11	2002	-	12,5
Povrly – Děčín hlavní nádraží	ABE	2002	-	-
Děčín hlavní nádraží	ESA11	2002	-	120
Děčín hlavní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb	AB3-88	1998	-	-
Děčín-Prostřední Žleb	ETB	1998	-	29
Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb	AB3-88	1998	-	-
Dolní Žleb	ETB	1998	-	6

Sdělovací zařízení

Telekomunikační síť v uvedené trati je řešena stavbami modernizace traťových úseků a některých žel. stanic a úpravami sděl. zařízení, které byly vyvolány povodněmi v roce 2002. Dále proběhla stavba „Doplnění pil. projekt GSM-R I.NŽK“, která měla za úkol vybudovat v jednotlivých stanicích a dispečerských pracovištích terminály pro vstup do radiové sítě GSM-R. Terminály byly rozšířeny na funkci telefonních zapojovačů. Součástí stavby byla rekonstrukce přenosového systému. Řešená stavba „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (mimo)“ v sobě zahrnuje původní stavby „DOZ Kralupy n. VI. -Děčín-st. hr. SRN“ a „Zajištění EMC v úseku Praha – Děčín – st. hr. SRN.“. V této stavbě bude vybudován v celém úseku Kralupy n. VI. – Ústí n. L. nový dálkový optický kabel DOK uložený v zemi, který měl být původně vybudován v rámci uvedené stavby EMC.

V následujících odstavcích je stručně charakterizováno stávající sdělovací zařízení. Na úvod je nutné konstatovat, že stavby modernizace či optimalizace trati, které byly realizovány v tomto traťovém úseku, neodpovídaly standardům, které se navrhuje v dnes připravovaných stavbách. Toto je dáno jednak rozsahem úsporných opatření aplikovaných v rámci výstavby modernizace trati a jednak vývojem v telekomunikačních informačních a řídicích systémech.

V rámci stavby „Doplnění pil. proj. GSM-R I.NŽK“, byly vybudované v jednotlivých železničních stanicích ovládací terminály pro vstup do radiového systému GSM-R. Tyto terminály byly v rámci této stavby rozšířeny o funkci telefonního zapojovače. Toto zařízení splňuje současné požadavky na integraci ovládání sdělovacího zařízení na stole výpravčího a jeho dálkové ovládání z centrálního dispečinku provozu. V rámci výše uvedené stavby byla z důvodů možnosti ovládání provedena náhrada rozhlasového zařízení, a to jak ve stanicích, tak i v zastávkách a zařízení místních radiových sítí (MRS).

Pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení a dálkové řízení trati je v daném traťovém úseku nevyhovující zejména:

- Zařízení EPS – staré systémy bez možnosti dálkového dohledu
- Zařízení ASHS – pouze v žst. Lovosice
- Zařízení EZS – staré systémy bez možnosti dálkového dohledu
- Kamerový systém – většinou v žst. chybí
- Nutná úprava přenosového systému
- Nutná úprava stávající sítě GSM-R (řešeno v samostatné související etapě stavby)
- Doplnění datových přepínačů pro kamerový systém a doplnění přenosového zařízení v ostatních technologických objektech
- Chybějící informační vizuální systém v žst s odbočnými tratěmi případně jeho výměna (náhrada Pragotronu) a vybudování aut. hlasového informačního systému
- Dálková diagnostika technologických systémů

Posledně jmenované zařízení v době modernizací nebylo požadováno. Požadavek vznikl směrnicí SŽDC TS2/2008.

Trakční a energetická vedení

V současném stavu je úsek Kralupy nad Vltavou – Děčín připojen na hladinu napětí 6 kV 75 Hz. Napájení je realizováno z trakčních měníren (TM) Vraňany, Roudnice nad Labem, Koštov, kde jsou instalovány měničové stanice (MS) 6 kV, 75 Hz. Dále Koštov, Děčín, Těchlovice a Libochovany kde jsou instalovány napájecí transformovny 6 kV 50 Hz.

Měničové stanice 6 kV 75 Hz mají instalovány statické měniče frekvence 50/75 Hz o výkonech 90, případně 130 kVA. Ty jsou zálohovány rotačními měniči (dieselgenerátory o výkonu nižším než jmenovitý výkon statických měničů. Měničové stanice jsou v současném stavu napájeny z trakčních měníren z rozvodu 6 kV 50 Hz (TM Roztoky, TM Koštov), nebo pomocí výkonových transformátorů 22/0,4 kV (TM Vraňany, TM Roudnice).

Z rozvodu 6 kV 75 Hz je v současném stavu provozováno napájení kolejových obvodů v železničních stanicích a PZZ.

Staniční zabezpečovací zařízení napájí dva na sebe nezávislé zdroje 400 V 50 Hz (distribuční síť a v případě ztráty napětí zaskakují dieselgenerátory.

b) Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení

Celková koncepce technického řešení stavby je složena z technických řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů řešící vždy samostatně fungující část stavby v dané profesi. V této kapitole je uveden stručný popis koncepce technického řešení vycházející ze zadávací dokumentace a vyhotovení ZP stavby a dodatečných podmínek a požadavků vzniklých v průběhu projednávání dokumentace s investorem stavby a dotčených organizačních složek Správa železnic, státní organizace a ČD.

c) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Viz. kapitola 2.1.h) Základní bilance stavby této zprávy.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o využití nebo odstranění odpadů v souladu s výše uvedeným zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Dále je třeba se řídit Směrnicí SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady, v aktuálním znění.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na odpady, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby a dále na odpady, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Mimo tyto odpady budou dále vznikat i odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků, zejména se bude jednat o komunální odpady.

Původce odpadů (zhotovitel stavby) zajistí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou předáním osobě oprávněné, k nakládání s odpady podle výše uvedeného zákona o odpadech. Odpady budou shromažďovány v místě vzniku odděleně podle druhu odpadu do sběrných nádob a odtud budou průběžně odstraňovány a odváženy do shromaždišť odpadů. Odtud budou odpady odváženy k odstranění. Zvláštní pozornost bude věnována skladování nebezpečných odpadů, pro které budou ve shromaždištích vymezeny oddělené, uzavřené plochy (zabezpečení proti neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady či odcizení, zamezení havarijního úniku atd.). Odpady budou shromažďovány do speciálně k tomuto účelu určených a označených nádob a kontejnerů, případně záchytných jímek, které budou odpovídat požadavkům pro sběr ostatních a nebezpečných odpadů.

Druhy odpadů, včetně jejich množství, budou podrobně specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR).

V případě výskytu azbestu se bude s tímto odpadem zacházet jako s nebezpečným. Zejména je nutné respektovat následující povinnosti uvedené:

- V § 85 zákona č. 541/2021 Sb., o odpadech a následně v § 42 a příloze 24 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- V § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- V nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude proveden stavebně technický průzkum na rekonstruovaných objektech. Kontaminace štěrkového lože se předpokládá v místě výhybek. Odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m³. Kontaminovaný štěrk z výhybek bude odtěžen přednostně.

V případě štěrkového lože v řešeném úseku stavby je nutné před zahájením stavby ověřit provedení laboratorních rozborů akreditovanou laboratoří, aby byl vyloučen nadlimitní obsah nebezpečných složek. V případě, že by rozbor tento nadlimitní obsah potvrdil, byly by tyto odpady uloženy na skládku nebezpečných odpadů. Při samotném odběru vzorků se bude vycházet z konkrétní situace a z informací od projektanta. Lokalizace sond bude upřesněna v geotechnickém průzkumu.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Viz. kapitola 1.1) Územně technické podmínky této zprávy.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K osobám se sníženou schopností pohybu řadíme i osoby s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úroňový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp či výtahu s úpravou pro zdravotně postižené, popřípadě vertikálně zdvihací plošiny.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev. Všechna nová nástupiště v žel. stanicích a zastávkách, přístupné cestujícím, budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

Stavba je navržena tak, aby splňovala Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému.

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se část navrhované stavby, nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, posuzuje podle §2, odst. (1) c) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Příloze 1 vztahující se k uvedenému druhu stavby.

Požadavky na technické parametry staveb a zařízení**Schodiště**

Schodiště budou splňovat následující parametry:

- pochozí plocha – součinitel smykového tření min 0,5,
- přední okraj schodišťového stupně do vzdálenosti 40 mm – součinitel smykového tření min 0,6 Dle ČSN 73 4130,
- madla budou kontrastní, odsazená 40 mm od zdi.

Zábradlí

Zábradlí byla zřizována v následujících případech (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí):

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravním apod.) použít jiných než vyhrazených cest,
- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled,
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší,
- zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště bude mít na pravém madle umístěn hmatový štítek.

Komunikace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přechody pro chodce budou doplněny bezbariérovými úpravami (varovný – 40 cm a signální – 80 cm pás) a budou nasvíceny speciálním přechodovým svítidlem. Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.

Materiály z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Železniční stanice (nástupiště, přístupové komunikace a přístřešek pro cestující) jsou veřejně přístupným prostorem a splňují všechny bezpečnostní podmínky pro přístup cestujících, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jsou vybaveny také orientačním systémem a z hlediska bezpečnosti pádu osob a zamezení vstupu do kolejiště jsou nástupiště ukončena zábradlím. Součástí mobiliáře jsou také boxy na posypový materiál potřebný k zabezpečení protiskluznosti plochy nástupiště v zimním období.

a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Vyhodnocení stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“ z hlediska zákona č. 309/2006 Sb. §15 a NV č. 591/2006 Sb. přílohy č.5.

Více zhotovitelů							Stavba a staveniště		
	1 zhotovitel	více zhotovitelů	Do 30 dnů a 20 osob	Do 500 dnů na 1 osobu	svépomocí	Nevyžaduje se povolení ani ohlášení	Od 30 dnů a 20 osob	Od 500 dnů na 1 osobu	Rizikové práce
koordinátor	ne	ano	ne	ne	ne	ne			
oznámení							ano	ano	
plán BOZP							ano	ano	ano

Zahájení stavby: 2022, konec stavby: 2026

Předpokládaný počet zhotovitelů: více než 1 + podzhotovitelé

Předpokládaný průměrný počet osob: 100

Předpokládaná doba stavby: 55 měsíců = 55 měsíců = 1150 pracovních dní, 1150 x 100 = 115 000 osobodní.

Práce a činnosti v rámci této stavby vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán BOZP na staveništi stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m – práce ve stavebních jámách
2. Práce související s používání nebezpečných vysoce toxických chemických látek a přípravků – stavební chemie a nátěrové hmoty pro SO pozemních objektů
4. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí – *platí především v případě zabezpečovacích prací na stavebních objektech ohrožených povodní*
5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m
6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení – práce na rekonstrukci trakčního vedení
7. Zemní práce prováděné protlačováním – předpokládá se při pracích na přeložkách inženýrských sítí
11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb – práce na SO železničního svršku, SO přeložek inženýrských sítí, SO pozemních objektů, SO trakčního vedení

Z výše uvedených důvodů bude zadavatelem stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“ písemně určen koordinátor BOZP na staveništi (při přípravě a realizaci). Pro stavbu bude zpracován plán BOZP na staveništi. Zadavatel stavby je povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému dle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Základní přehled prací, které budou prováděny na staveništi:

Kácení zeleně, zemní práce – strojní i ruční, železářské práce, betonářské práce, zednické práce, malířské a natěračské práce, montážní práce, bourací práce, svařování, natavování izolačních materiálů, práce s elektrickým zařízením, práce spojené s dopravou, skladováním a manipulací materiálu a stavebních prvků, práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky, práce v provozované dopravní cestě, práce v provozované dopravní cestě s nevyloženou drážní dopravou, práce se speciálními stroji pro práci na železniční dopravní cestě

Podmínky BOZP pro práci v prostorách Správy železnic, státní organizace a v provozované železniční dopravní cestě stanovuje předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (obecně)

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním

předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (Správa železnic, státní organizace, správci inženýrských sítí atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Činnost cizího právního subjektu (CPS) v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací

(1) Činnost CPS v prostorách Správy železnic, státní organizace musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů Správy železnic, státní organizace.

(2) CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách Správy železnic, státní organizace pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,
- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy Správy železnic, státní organizace,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům Správy železnic, státní organizace a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,

- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci Správy železnic, státní organizace vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která Správa železnic, státní organizace vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách Správy železnic, státní organizace, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení Správě železnic, státní organizace.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace upravuje předpis **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**.

Předpis je ve stanoveném rozsahu závazný pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od Správy železnic, státní organizace, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách Správy železnic, státní organizace, na železniční dráze provozované Správou železnic, státní organizace nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

- Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
- Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění
- Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, v platném znění
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění
- NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění
- Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění
- Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění
- Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění
- Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění
- Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění
- Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění
- Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění
- Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění
- Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

Interní směrnice Správy železnic, státní organizace související s problematikou BOZP na stavbách v prostorách této organizace:

- SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace, v aktuálním znění (určeno jen pro zaměstnance SŽ)
- SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace, v aktuálním znění
- SŽDC D1- Dopravní a návěstní předpis, v aktuálním znění
- SŽDC D7/2 – Organizování výlukových činností, v aktuálním znění
- SŽDC E7 – Předpis pro provoz elektrických pevných napájecích zařízení drážních kolejových vozidel, v aktuálním znění

- SŽDC Ob1 díl II - Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt. v aktuálním znění
- SŽ S8 - Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel, v aktuálním znění
- SŽDC (ČD) S8/3 - Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů, v aktuálním znění
- SŽDC T1 – Telefonní provoz, v aktuálním znění
- SŽDC T7 – Rádiový provoz, v aktuálním znění
- SŽDC (ČD) Z11 - Předpis pro obsluhu rádiových zařízení, v aktuálním znění
- SŽ Zam1 - Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v aktuálním znění
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Podrobně bude řešeno v samostatné části v dalších stupních přípravy dokumentace stavby.

2.6 POŽADAVKY PLYNOUCÍ Z NÁRODNÍHO IMPLEMENTAČNÍHO PLÁNU ERTMS

Dotčená trať je výslovně uvedena v několika kapitolách Národního implementačního plánu ERTMS. Na základě ustanovení v kapitole 3.3.3. odstavců A a B je stavba připravována pro zprovoznění pouze pod dohledem systému ETCS ve výhradním provozu. Stávající systém třídy B typu LS **nebude stavbou obnovován.**

2.7 POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY (ITS)

Intelligentní dopravní systémy (ITS) mají za cíl zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a přepravního výkonu. Využívají integraci informačních a telekomunikačních technologií a zahrnují více druhů dopravy. V oblasti železniční dopravy jsou sledovány zejména následující typy systémů:

ERTMS – část ETCS, Level 2 - evropský řídicí systém vlakové dopravy, část ETCS – evropský vlakový zabezpečovací systém, úroveň L2, slouží k zabezpečení jízdy vlaku a zabezpečuje, že vlak neprojde definované body na trati bez povolení k jízdě. Dále zajišťuje, že nebude překročen rychlostní profil trati. Na dotčené trati se podle NIP ERTMS předpokládá nasazení ETCS ve výhradním provozu po roce 2023.

ERTMS – část GSM-R – Na dotčené trati je rádiový systém GSM-R v provozu. Jedná se o evropský řídicí systém vlakové dopravy, část GSM-R – globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace, slouží pro zajištění digitální bezdrátové komunikace mezi vlakem a dispečerskými centry, který zaručuje funkci při rychlostech do 500 km/h.

AVV – automatické vedení vlaku, slouží k automatickému vedení vlaku, tj. k zastavení na předem definovaných zastávkách a k optimalizaci jízdy vlaku z hlediska grafikonu a tím i k úspoře energie.

ATO over ETCS – je automatizační systém řízení kolejového vozidla, který slouží k automatickému vedení vlaku, tj. k zastavení na předem definovaných zastávkách a k optimalizaci jízdy vlaku z hlediska grafikonu a tím i k úspoře kapacity dráhy a trakční energie. Systém ATO over ETCS je kontrolován systémem ETCS. Traťová část ATO over ETCS poskytuje vlaku aktuální grafikon a mapu vlakových cest v reálném čase. Kompletně nahrazuje systém AVV.

DIS – dispečerský systém řízení provozu, je tvořen podsystemy pracujícími v reálném čase, se zaměřením na sběr prvotních údajů, na prezentaci, vyhodnocení kvality dosažených výsledků řízení železničního provozu a poskytování dat pro následné zpracování statistik dosažených výkonů a jejich odúčtování. Zdrojem prvotních údajů jsou železniční stanice, depa kolejových vozidel, dispečerské řízení železničního provozu a další účelové útvary.

PAVZZ – jedná se o počítačovou aplikaci určenou k podpoře řízení dopravních procesů na vymezeném úseku železniční sítě, slouží k tvorbě skutečného grafikonu. Informace jí poskytuje staniční zabezpečovací zařízení.

ASVC – automatické stavění vlakových cest, analyzuje konflikty v železniční dopravě stavení vlakové cesty a snaží se stanovit rozhodný okamžik pro postavení vlakové cesty. Aplikuje inteligentní algoritmus pro automatické postavení vlakové cesty a vyhodnocuje navržené alternativy cest. Je stavbou zavedeno v celém řešeném úseku. V konkrétních stanicích, kde nejsou splněny podmínky pro jeho zavedení podle čl.9 TS 1/20010-Z bude tento systém dočasně blokován, typicky až do jejich úpravy na plnou peronizaci s mimoúrovňovými přístupy ke všem nástupištím. Projektant dalšího stupně prověří možnost zapnutí ASVC v těchto stanicích alespoň z a na koleje bez poloperonizace.

Informační systémy pro cestující – zařízení, která poskytují vizuální informace (informační tabule) a hlasové informace (automatické hlášení rozhlasového zařízení). Tyto informace slouží pro informování cestujících.

Ze zadávací dokumentace a z technických specifikací na interoperabilitu trati byly v ZP požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů (ITS) zapracovány následujícím způsobem.

Tabulka 13 – Požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů.

ERTMS – část ETCS	Nově nasazené TZZ a SZZ budou umožňovat nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS v ČR. Vlastní zařízení traťové části ETCS je součástí této stavby.
ERTMS – část GSM-R	Na dotčené trati je rádiový systém GSM-R v provozu, v ZP je navržena výměna částí systému a následná úprava v závislosti na výsledků akceptačního měření TÚDC.
AVV	Je v provozu, v rámci stavby bude demontováno.
ATO over ETCS	Není v současnosti zavedeno. Se zavedením systému ATO over ETCS je stavbou uvažováno.
DIS	Začlenění do systému DOZ včetně doplnění CDP Praha je součástí stavby.
PAVZZ	Je v provozu, nové JOP ji bude zahrnovat. Byla instalována na pracovištích traťových dispečerů.
TPV	Bylo instalováno na pracovištích OŽD, bude zachováno a upraveno.
ASVC	Není v současnosti zavedeno. Se zavedením systému ASVC je uvažováno. Systém bude plně implementován v ŽST Kralupy n. Vlt., ŽST Lužec n. Vlt., ŽST Roudnice n. L., ŽST Lovosice, ŽST Ústí nad Labem hl. n., Děčín hl. n. a ŽST Dolní Žleb. V dalších žst. bude implementace prověřena v dalším stupni PD.
IS pro cestující	Je v provozu a bude upravován, případně doplněn s ohledem na vyvolané úpravy nástupišť.

2.8 VAZBA NA JEDNOTNÉ ZÁZNAMOVÉ PROSTŘEDÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY (JZP ŽDC)

Tato stavba ve vztahu ke koncepci JZP obsahuje obvyklé drážní technologie: zabezpečovací zařízení, telefonní zapojovače a dispečerské terminály, GSM-R (řešeno v samostatné související etapě této stavby), dálkovou diagnostiku technologických systémů a kamerové systémy.

Ve stavbě „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt. – úprava GSM-R“ byly konkrétně identifikovány níže uvedené subsystémy s relevantní vazbou na Koncepci JZP:

Systém GSM-R – obecně GSM-R vytváří relevantní záznamy (nahrávky, logy), které budou ukládány do „Užitné úložné oblasti – řízení a organizace dopravy“, u zvukových záznamů se navíc jedná o kategorii podléhající pravidlům GDPR. Z pohledu integrace do koncepce JZP se jedná o generický systém, který je již z pohledu záznamů kompletně řešen ve stávajícím systému KAC (Kontrolně analytické centrum řízení dopravy).

V rámci stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt. – úprava GSM-R“ se jedná jen o doplnění (rozšíření) dílčího subsystému technologie GSM-R, kde již z principu nelze uvažovat o jiném, než plně integrovatelném subsystému s dosavadním centrálním řízením. V tomto případě není uvažováno o alternativním řešení. Část GSM-R je řešena v samostatné související etapě stavby.

Ve stavbě „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt. – úprava GSM-R“ nebyly identifikovány žádné další systémy s potenciální vazbou na koncepci JZP.

2.9 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Rozhodujícími provozními soubory a stavebními objekty v rámci stavby jsou především soubory technologických profesí zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, trakčního napájení, silnoproudé technologie a kabelových vedení. V menší míře se stavba dotkne zařízení pro provoz dráhy, železničního svršku i spodku, pozemních objektů a mostních objektů.

a) D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

1. D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2. D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

3. D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZZ)

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

4. D.1.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

5. D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

b) D.1.2 Železniční sdělovací zařízení**1. D.1.2.1 Místní kabelizace****Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., místní kabelizace****Roudnice n. L.–st. hr. SRN, místní kabelizace**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2. D.1.2.2 Rozhlasové zařízení**Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., rozhlasové zařízení****Roudnice n. L.–st. hr. SRN, rozhlasové zařízení**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

3. D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení**Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., telefonní zapojovač****Roudnice n. L. – st. hr. SRN, telefonní zapojovač**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., sdělovací zařízení**Roudnice n. L. – st. hr. SRN, sdělovací zařízení**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Sdělovací zařízení ve výtahu

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

4. D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace, poplachové zabezpečovací a tísňové systémy, systémy kontroly vstupů a videodohledové systémy**Kralupy n. Vlt.–Roudnice n. L., PZTS****Roudnice n. L.–st. hr. SRN, PZTS**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Kralupy n. Vlt.–Roudnice n. L., kamerový systém**Roudnice n. L.–st. hr. SRN, kamerový systém**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Kralupy N. VLT. – Roudnice n. L., kamerový systém na železničních přejezdech**Roudnice n. L. – st. hr. SRN, kamerový systém na železničních přejezdech**

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

5. D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), Dálkový optický kabel (DOK), Závěsný optický kabel (ZOK)

Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., DOK, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Roudnice n. L. – Straškov, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Vraňany – Straškov, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Lovosice – Chotiměř, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Roudnice n. L. – Ústí n. L., DOK, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Ústí n. L. – st. hr. SRN DOK, TOK a TK

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

6. D.1.2.6 Informační systém pro cestující

Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., informační systém

Roudnice n. L. - st. hr. SRN, informační systém

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

7. D.1.2.7 Jiná sdělovací zařízení

Vybudování dohledového pracoviště DŽDC

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

Vybavení CDP Praha pro trať Kralupy n. Vlt. – st. hr. SRN

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

8. D.1.2.8 Přenosový systém

Kralupy n. Vlt. – st. hr. SRN., Přenosový systém

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

9. D.1.2.9 Radiové systémy

Kralupy n. Vlt. – st. hr. SRN., GSM-R

V rámci stavby bude vyměněna technologie základnových stanic (BTS) systému GSM-R v úseku Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – Dolní Žleb. Součástí výměny základnových stanic jsou i lokality na pravém břehu Labe, kde jsou BTS pokrývající levobřežní koridor. Konkrétně lokality Brná nad Labem, Ústí nad Labem – Střekov, Svádov, Velké Březno a Těchlovice. U všech těchto BTS se počítá s výměnou původní technologie Nortel, která byla instalována v roce 2005 na technologii novou. Kromě vlastní technologie GSM-R se provede i výměna anténních svodů a antén. Dále bude nutné upravit konfiguraci všech používaných dohledových nástrojů (OMC-R, Smarthouse). Z důvodu nutnosti pokrytí odbočných tratí pro systém ETCS je nutné instalovat novou základnovou stanici BTS Vraňany. V rámci stavby budou všechny oblasti řešeny jakožto oblasti s automatickými vstupy s výjimkou ze strany od SRN bude manuální. Na základě připomínkového řízení bylo rozhodnuto, že z trati Děčín – Oldřichov u Duchcova není požadován automatický vstup do oblasti ETCS.

V rámci modernizace přenosového zařízení se pro síť GSM-R vybuduje nová přenosová technologie MPLS, která nahradí současnou technologii SDH. MPLS síť pro GSM-R/ETCS provoz bude oddělená od přenosové sítě ostatních prvků a bude budována odděleně.

Po výměně technologie GSM-R bude třeba provést kompletní optimalizaci systému GSM-R; tzn. Kontrolu směru a klopení antén, optimalizaci předání hovorů v „dedicated“ režimu i předání mezi buňkami v „idle“ režimu. Dále bude nutné řešit v oblastech souběhu tratí na pravém a levém břehu konfiguraci buněk systému s ohledem na výhradní provoz ETCS a revidovat nastavení oblastí GCA a LDA (a to i s ohledem na dvě nové BTS).

Součástí výměny technologie GSM-R bude i doplnění centrální části sítě GSM-R na CDP Praha a CDP Přerov. Systém GSM-R musí obsahovat vazbu na VNPN. Celá výměna technologie v uvedeném úseku bude zakončena akceptačním měřením systému a vyhodnocením výsledků podle příslušných specifikací EIRENE zvláště s ohledem na provoz ETCS.

Kralupy n. Vlt. – st. hr. SRN, MRS

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

10.D.1.2.10 DOZ a další nadstavbové systémy (DDTS ŽDC, ...)

Kralupy n. Vlt. – Roudnice n. L., DDTS

Roudnice n.L – st. hr. SRN, DDTS

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

c) D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

d) D.1.4 Ostatní technologická zařízení

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2.10 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

a) D.2.1 Inženýrské objekty

1. D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2. D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

3. Požadavky na další stupně dokumentace

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

4. D.2.1.8 Pozemní komunikace

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

5. D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

b) D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

1. Výpravní budovy

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2. Technologické objekty

Z důvodů stavu objektů a jejich prostorových možností pro osazení nové technologie je uvažováno v prostoru ŽST umístit technologie do nových technologických objektů. V případě výstavby nových technologických objektů budou tyto montované. Použit bude především systém železobetonových prefabrikovaných kontejnerů (podrobné řešení bude součástí navazujících dokumentací). V místech, kde nebudou nároky na architektonické začlenění stavby do území je v omezené míře možnost i použití kontejnerů ocelových. U ocelových kontejnerů se jedná o žárově zinkovanou ocelovou konstrukci, opláštěnou na stěnách i střeše profilovaným lakovaným plechem s vloženou tepelnou izolací, podlaha ocelová s vodovzdornou překližkou, PVC a tepelnou izolací. Dveře budou ocelové, izolované, v protipožárním provedení. Objekty budou založeny na plošných betonových základech. Tyto objekty budou umístěny dle potřeby v železničních stanicích a zastávkách. Výměry požadovaných ploch, počet objektů, předpokládané rozměry a využití technologickými profesemi jsou uvedeny v samostatné příloze D.2.2 0101 Přehled stavebních objektů pozemních staveb a komunikací.

3. Požárně bezpečnostní řešení

V rámci následné přípravy stavby a její navazující realizace zajistí zpracovatel projektové dokumentace a následně zhotovitel stavby následující:

- V rámci zpracování podrobného technického návrhu zpracovatel dokumentace prověří, zda předpokládané změny využití stávajících prostor neodpovídají ustanovení čl. ČSN 73 0834 s tím.
- Součástí následných stupňů dokumentace bude Požárně bezpečnostní řešení stavby (PBR). Samostatně bude zpracováno PBR i k nově budovaným objektům a reléovým domkům (posouzení odstupových vzdáleností, přístup HZS v případě požáru, stanovit požadavky na konkrétní požadavky na požární odolnost konstrukčních systémů a požárních uzávěrů, vybavení požárně bezpečnostními systémy a jejich funkčnosti v případě souběhu dvou a více vzájemně se ovlivňujících a jejich koordinaci, vybavení a umístění has. přístroje/součástí dodávky stavby/, atd. a doložení potřebných osvědčení o shodě, certifikáty atd.).
- V případě instalované klimatizace bude posouzeno, zda její provoz neovlivní instalovaná PBZ (požární čidla, EPS atd.) Případně, že je takové nebezpečí, je požadavek na zabezpečení automatického vypnutí v případě iniciace požáru.
- Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Stavební změny nesmí negativně ovlivnit funkce instalovaných požárně bezpečnostních zařízení.
- Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování v platném znění a Předpisu SŽDC Ob 14 v platném znění.
- Zhotovitel byl zavázán, že do dokumentace požární ochrany správce zajistí předání dokladů o kontrolách provozuschopnosti všech instalovaných požárně bezpečnostních zařízení obsahující náležitosti §7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

4. Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

c) D.2.3 Trakční a energetická zařízení

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

1. D.2.3.1 Trakční vedení

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2. D.2.3.4 Ohřev výhybek (elektrický – EOV, plynový - POV)

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

3. D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

4. D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

Tato kapitola je řešena v samostatné související etapě předmětné stavby „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n. Vlt.“.

2.11 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY

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 a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o

technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

Podrobně bude tato problematika zpracována v dalších stupních přípravy dokumentace stavby.

2.12 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Kritéria tepelně technického hodnocení se netýká předmětné stavby.

2.13 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Zásady řešení parametrů stavby jsou součástí návrhu jednotlivých SO a PS. Toto se týká především pracovního prostředí provozních zaměstnanců provozovatele dopravní infrastruktury. Ve stavbě jsou navrhovány provozy či zařízení s denní obsluhou, kanceláře zaměstnanců provozu a údržby dráhy v prostoru stávající výpravní budovy. Ve stavbě dále nejsou navrhovány provozy či zařízení se stálou obsluhou (24 hod.), všechna technologická zařízení budou ve výhledovém stavu ovládána dálkově. Proto je pracovní prostředí technologických místností v nových provozních objektech navrhováno na občasnou přítomnost servisních pracovníků. Technologická zařízení budou umístěna ve stávající výpravní budově.

Z hlediska vnějšího prostředí je rozhodující stav železničního svršku. Nový železniční svršek a nové moderní soupravy s diskovými brzdami zlepší stav hlukového zatížení stávající obytné zástavby a zajistí dodržení hygienického limitu. Obdobně příznivý vliv bude mít nový železniční svršek i na vibrace.

Po dobu realizace stavby lze očekávat zvýšenou prašnost v lokalitě stavby. Toto bude eliminováno požadavky na technické a organizační opatření zhotovitele stavby. V cílovém stavu nebude stavba zdrojem zvýšení emisí v okolí železniční tratě.

2.14 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavební konstrukce a materiály jsou navrženy tak, aby odolávaly vnějším vlivům (dáno samotnou konstrukcí a životností, na kterou jsou navrženy). Obecně lze říci, že charakterem stavby (liniová dopravní stavba) je dáno, že se jí standardně uvažovaná ochrana netýká, a že tyto objekty a zařízení podléhají drážním normám, OTP, TKP a dalším předpisům, ze kterých plynou jak podmínky pro zřízení, tak i podmínky pro následující údržbu zabezpečující jejich ochranu před negativními účinky vnějšího prostředí.

a) Ochrana před pronikáním radonu

Podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

b) Ochrana před hlukem a vibracemi

Pro vyloučení vlivu hlukové zátěže v období výstavby a souvisejících vibrací bude provedeno měření hluku a vibrací u nejbližší obytné zástavby v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) v místech, kde dojde ke zvýšení rychlostního profilu.

O tom, zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu a zda bude dodržen hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž podél železniční tratě (pro denní dobu 70 dB a

noční dobu 65 dB) vyplýne z výsledků hlukové studie, která bude zpracována v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR).

c) Ochrana před bludnými proudy

Podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

d) Ochrana před technickou seizmicitou

Podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

e) Ovzduší

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. V rámci stavby je uvažováno s recyklací štěrkového lože s využitím instalované mobilní recyklační základny. V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracována rozptylová studie pro recyklační základnu. Množství recyklovaného štěrkového lože bude ověřeno v dalším stupni projektové dokumentace, kdy bude znám předběžný geotechnický průzkum.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti,
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny,
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny,
- nákladní automobily převážející zeminu a sypké stavební materiály budou řádně zaplachtovány,
- zařízení staveniště a případné deponie sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

Znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

f) Protipovodňová opatření

Havarijní a povodňový plán

Návrh zásad pro nakládání se závadnými látkami, bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR). V navazujícím stupni, tzn. DSP, bude zpracován Havarijní plán, který bude dále doplněn a aktualizován zhotovitelem stavby.

Relevantnost zpracování povodňového plánu bude projednána se správcem povodí v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR). Ve stupni DSP bude zpracován vlastní povodňový plán.

g) Ochrana před ostatními účinky

Údaje o sesuvech, tektonice a poddolovaném území jsou popsány v kapitole B.1.e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika této zprávy.

h) Staré ekologické zátěže

Dopady případných starých ekologických zátěží bude podrobně prověřena v dalších stupních dokumentace stavby.

2.15 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Viz. kapitola této zprávy B.1.l) Územně technické podmínky.

2.16 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie

Viz. kapitola této zprávy 2.1.d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby.

Podrobnější popis včetně POV je uveden v části B.4.1 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Viz. kapitola této zprávy 1.l) Územně technické podmínky.

c) Doprava v klidu

Doprava v klidu není prioritně předmětem této stavby. Součástí stavby je vybudování parkovacích stání pro zaměstnance Správy železnic, státní organice v prostoru nových technologických budov.

d) Pěší a cyklistické stezky

Pěší a cyklistické stezky nejsou prioritně předmětem stavby.

2.17 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Kácení mimolesní zeleně

Problematika kácení mimolesní zeleně bude včetně tabelárních a grafických příloh řešena v navazujícím stupni dokumentace stavby.

Cílem dokumentace bude určit dřeviny, které bude třeba v rámci řešené stavby, a to ze stavebních důvodů (dřeviny v rozsahu záboru) odstranit.

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních, a to pro:

Zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa.

Zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin – stromů do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu.

Obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění ve stavbou dotčených lokalitách.

Úpravy mostů a propustků ve stavbou dotčených lokalitách.

Zajištění přístupu k trati v rámci stavby.

Zajištění přístupu trati v rámci stavby.

Kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací, pokládky kabelových vedení.

V rámci projektu bude požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný obecní úřad, případně bude toto povolení prodlouženo. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny §4 vyhlášky č. 189/2013 Sb. Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad - březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb., není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v §3 uvádí: Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku nebo stromořadí, se nevyžaduje:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²,
- c) pro dřeviny pěstované na pozemcích vedených v katastru nemovitostí ve způsobu využití jako plantáž dřevin,
- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň.

Mimolesní zeleň na plochách zařízení staveníště (dále jen „ZS“) bude **selektivně kácena pouze v nezbytně nutném míře**, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby.

Terénní úpravy

Lokality pro případnou náhradní výsadbu budou stanoveny dodatečně dle požadavků orgánů ochrany přírody.

V rámci stavby nejsou navrhovány terénní úpravy s cílem měnit reliéf okolního území stavby. Všechny nové zemní svahy, vzniklé v důsledku stavební činnosti, budou opatřeny vegetační ochranou, budou tedy ozeleněny.

2.18 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

S ohledem na rozsah liniové stavby bude problematika podrobně dořešena a dokladována v samostatné části dokumentace. Stručný popis problematiky je uveden v kapitole této zprávy B.1.i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.

2.19 OCHRANA OBYVATELSTVA

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné zařízení CO. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva se nedotýkají stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“. Řešení zásad prevence závažných havárií a zón havarijního plánování bude řešeno v případě potřeby v dalším stupni projektové přípravy. Obecně je nutno pro eliminaci vzniku možných havarijních situací dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.

2.20 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stručný popis problematiky viz. kapitola 2.1.i) Základní předpoklady stavby. S ohledem na rozsah liniové stavby a stupeň dokumentace bude problematika podrobně řešena v dalších stupních dokumentace stavby.

2.21 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Cílem odvodnění stavby je v maximální možné míře minimalizovat vliv stavby na své okolí tj. co nejméně narušit stávající odtokové poměry. Cílem těchto opatření je likvidovat srážkové vody vsakem v místě dopadu, případně pomocí odvodňovacích zařízení je svést mimo oblasti intravilánu, nebo pomocí trativodů do vsakovacích objektů, aby nedocházelo k ohrožení majetku.

Pokud bude přistoupeno k napojení vod do kanalizace, bude toto řešení řádně projednáno s jejím správcem. V případě napojení do kanalizace se ve stavbě jedná o rekonstrukci, případně doplnění stávajícího napojení.