

## **Příloha č. 2**

# **Zvláštní technické podmínky**

## **Záměr projektu**

### **„Rekonstrukce ŽST Nový Bor“**

Datum vydání: 12.06.2020

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby .....	3
1.3 Umístění stavby .....	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	4
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování .....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>5</b>
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Zabezpečovací zařízení .....	5
4.4 Sdělovací zařízení .....	6
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	7
4.6 Železniční svršek a spodek .....	8
4.7 Nástupiště .....	9
4.8 Železniční přejezdy .....	9
4.9 Mosty, propustky, zdi .....	10
4.10 Ostatní objekty .....	11
4.11 Pozemní stavební objekty .....	11
4.12 Geodetická dokumentace.....	12
4.13 Životní prostředí .....	12
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>12</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>13</b>

## SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

## **1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA**

### **1.1 Předmět zadání**

- 1.1.1 Předmětem zadání je zpracování Záměru projektu včetně doprovodné dokumentace pro stavbu „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“.
- 1.1.2 Zhotovitel zpracuje Záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění a dle „Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“. Součástí bude návaznost na stavby ostatních druhů dopravy, P+R, B+R, K+R, integrované dopravní terminály, rekonstrukce přednádraží, apod. Dále bude zohledněna „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ MD 2019, „Národní strategie cyklistické dopravy“ MD 2013 a „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ MD 2010. Hodnocení ekonomické efektivnosti (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění. Stanovení nákladů stavby bude provedeno podle aktuálně platného sborníku SFDI pro ocenění dokumentací žel. staveb ve stupni záměr projektu.
- 1.1.3 Předmětem zadání je kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor, rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku pouze v místech přejezdů na traťovém úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor a realizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení z ŽST Nový Bor do ŽST Svor.

### **1.2 Hlavní cíle stavby**

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je úspora dopravních zaměstnanců a dále zejména zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad TK a centrálního přechodu, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění úspory energie a zajištění splnění požadavků platné legislativy – zejména interoperability.

### **1.3 Umístění stavby**

- 1.3.1 Kraj: Liberecký
- 1.3.2 Okres: Česká Lípa
- 1.3.3 Trať dle č. JŘ: č. 080 – Bakov nad Jizerou - Jedlová
- 1.3.4 Traťový úsek dle č. TÚ: č. 1101 – Bakov nad Jizerou - Jiříkov
- 1.3.5 Dopravní a traťové úseky v řešeném úseku dle č. TUDU:  
č. 1101 18 Skalice u České Lípy – ŽST Nový Bor  
č. 1101 J1 ŽST Nový Bor  
č. 1101 JA ŽST Nový Bor – vl. CRYSTALEX  
č. 1101 20 ŽST Nový Bor – Svor
- 1.3.6 Jde o jednokolejnou neelektrifikovanou trať provozovanou nezávislou trakcí. Doprava je řízena dle předpisu D1. V rámci akce bude provedena kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor, která se předpokládá od km cca 56,200 (kolej přímá) do km cca 57,400 (kolej přímá), dále rekonstrukce železničního svršku a spodku pouze v místech přejezdů na traťovém úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor a rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v úseku Nový Bor - Svor (přesný rozsah stavby bude upřesněn v rámci zpracování dokumentace). V úseku se nachází ŽST Nový Bor (včetně) a ŽST Svor (mimo).

## 1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5, F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	465
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	540B
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	080
Číslo traťového a definičního úseku	1101, 1101 16, 1101 J1, 1101 JA, 1101 20
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	Do 70 km/hod
Trakční soustava	Nezávislá
Počet traťových kolejí	1

správce – OŘ Hradec Králové

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Nejsou

### 2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Zpracovaný ZP akce „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“ – neschváleno, k nahlédnutí u Zadavatele
- 2.2.2 Geodetické a mapové podklady zpracované SŽG Praha, 2015, obdrží vybraný Zhotovitel
- 2.2.3 Geotechnický průzkum, Zpracovatel KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o., obdrží vybraný Zhotovitel
- 2.2.4 Geotechnický průzkum, Zpracovatel AZ GEO s.r.o., obdrží vybraný Zhotovitel
- 2.2.5 Přírodovědný průzkum, Zpracovatel RNDr. Zdeňka Mrlíková, obdrží vybraný Zhotovitel
- 2.2.6 Průzkumné měření - vibrace, Zpracovatel REVITA Engineering, obdrží vybraný Zhotovitel

Podklady jsou zpracovány pro trať Česká Lípa (mimo) – Jedlová (mimo). Pro účely zpracování Záměru projektu a doprovodné dokumentace lze využít části týkající se předmětné stavby

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Rekonstrukce ŽST Česká Lípa – dokumentace skutečného provedení stavby
- 3.1.2 Koordinace s ostatními stavbami ostatních investorů – zajistí zpracovatel díla
- 3.1.3 Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk
- 3.1.4 Realizace suché nádrže na toku Šporka, investor: Povodí Ohře, státní podnik, projektant: Sweco Hydroprojekty, a. s., vedoucí projektant Ing. Radek Veselý, tel. 261 102 470, mobil 602 326 852, email: radek.vesely@sweco.cz

- 3.1.5 Obchvat obce Svor, investor ŘSD
- 3.1.6 SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec (rozpracovaná SP)
- 3.1.7 Oprava traťového úseku Česká Lípa - Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka

## **4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

### **4.1 Všeobecně**

- 4.1.1 Hlavní náplní Záměru projektu je navrhnout takové úpravy, které povedou k úspoře dopravních zaměstnanců, zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy při splnění ekonomické efektivity investice.
- 4.1.2 Zhotovitel zpracuje Ekonomické hodnocení včetně CBA tabulek.
- 4.1.3 Souhrnný rozpočet zpracovaný na základě SPOŽES, Záměr projektu a ekonomické hodnocení předloží zhotovitel před dokončením ke kontrole objednateli.
- 4.1.4 Práce zhotovitele bude ukončena schválením Záměru projektu v Centrální komisi Ministerstva dopravy nebo v případě jeho neschválení pokynem k ukončení díla zaslaným Zadavatelem.
- 4.1.5 V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice Správy železnic, státní organizace, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy Správy železnic, státní organizace, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

### **4.2 Dopravní technologie**

- 4.2.1 Součástí dokumentace bude zpracování dopravní technologie, ze které vzejdou požadavky na počet dopravních a manipulačních kolejí a počet a délku nástupních hran v dopravně. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic, státní organizace GŘ O6. Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.
- 4.2.2 Návrh dopravně technologického řešení bude zpracován v součinnosti s objednatelem dopravy v Libereckém kraji spol. KORID LK a koncepčně koordinován se zpracovávanou SP Praha – Mladá Boleslav - Liberec.

### **4.3 Zabezpečovací zařízení**

#### **4.3.1 Popis stávajícího stavu**

V mezistaničním úseku Česká Lípa hl.n. - Skalice u České Lípy a v mezistaničním úseku Skalice u České Lípy – Nový Bor bylo v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo s návěsným bodem na trati.

V ŽST Nový Bor je vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 13 z roku 1999. Do stanice byla zaústěna vlečka Crystalex Nový Bor a to výhybkou č.8. Tato vlečka č. 3146 byla k 30. 11. 2018 úředně zrušena.

V ŽST Svor je vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 10 z roku 1994.

V mezistaničním úseku Nový Bor - Svor je zřízeno od roku 2010 traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie, reléový poloautomatický blok RPB-88.

V předmětném úseku se nachází tato PZZ:

P3253	km 57,388	PZS 3ZNI
P3254	km 57,692	PZS 3ZNI
P3255	km 57,784	PZS 3ZNI
P3256	km 60,400	PZM 2

#### 4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 V rámci plnění bude v souladu se směrnicí SŽDC 86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“ projednána a zdokladována možnost zrušení přejezdů. Jedná se o přejezdy P3253, P3254, P3255 a P3256.

V rámci stavby bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie v ŽST Nový Bor a nové traťové zabezpečovací zařízení v úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor včetně úvazky do staničního zab. zař. ŽST Svor. ŽST Nový Bor bude dálkově řízena z pracoviště dispečera v ŽST Česká Lípa.

Při technickém návrhu je nutno respektovat všechny platné normy ČSN, EN a TNŽ, TKP, TSI a ostatní platné dokumenty. Z pohledu umístění nové technologie je uvažováno s umístěním do stávající výpravní budovy.

Pro potřeby nového SZZ, nového TZZ (Nový Bor – Svor) a nových PZS budou jako systém pro detekci vlaků použity počítače náprav splňující požadavky TSI (subsystém řízení a zabezpečení) a navazující dokumenty.

- 4.3.2.2 V případě budování centrálního přechodu na nástupiště bude přechod zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí.

- 4.3.2.3 V rámci zřízení nového TZZ bude provedeno zavázání přejezdových zabezpečovacích zařízení, jedná se o přejezdy P3253, P3254, P3255 a P3256, nedojde-li u nich ke zrušení či náhradě dle bodu 4.3.2.1 těchto ZTP.

- 4.3.2.4 Výhledově musí stavba umožnit případné budoucí navázání dálkové ovládní zab. zař. až do Rumburka.

- 4.3.2.5 Pracoviště bude zřízeno v souladu s pokynem SŽ PO-01/2019-GŘ ve znění opravy č. 1 a instalované systémy provozních aplikací musí splňovat Směrnici č. 101 z roku 2014. Měřicí a stavová diagnostika jednotlivých zařízení na trati a v dopravních bude v rozsahu Technických specifikací SŽDC TS 2/2007-Z, tj. v rozsahu koridorových tratí vyjma PZS, kde se předpokládá převážně stavová diagnostika. S ohledem na požadavek dálkového řízení úseku Česká Lípa - Svor je nutné splnit též TS č. 2/2006-ZS.

- 4.3.2.6 Všechny přejezdy v řešeném úseku, u nichž nebude prokazatelně možné nahradit, či zrušit přejezd v souladu s bodem 4.3.2.1 těchto ZTP, budou nově zabezpečeny PZS 3. Kategorie a vybaveny podle Metodického pokynu č.j. 53749/2019-SŽDC-GŘ-O14.

## 4.4 Sdělovací zařízení

#### 4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V ŽST Nový Bor se z hlediska sdělovacího zařízení nachází zapojovač od firmy ELSVO MOST MTZ 10/1, náhradní telefonní zapojovač svírkový, systém-hodinový opakovač včetně podružných hodin, rozhlas pro cestující Z300W ELSVO a rozhlas pro posun se soupravou FONIK a soupravou OP5. Nachází se zde také informační systém Pragotron.

Z hlediska kabelizace byl v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ položen optický kabel 36 vláken SM a metalický traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN 0,8 z ŽST Česká Lípa do ŽST Nový Bor. V celém úseku Česká Lípa – Jedlová je provozován stávající dálkový kabel DK 40 DCKQPV 1XV 1,3+10DM 0,9.

V Zast. Česká Lípa Střelnice je zřízen informační systém a rozhlasové zařízení, v Zast. Skalice u České Lípy je zřízeno rozhlasové zařízení. V ŽST Nový Bor je provozován systém MRS.

#### 4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V úseku Nový Bor – Svor budou navrženy HDPE trubky (modrá provozní, černá rezervní), optický kabel 48 vláken SM a traťový kabel 15 XN 0,8 TCEPKPFLEZE.
- 4.4.2.2 Bude navržena místní kabelizace k jednotlivým prvkům v kolejišti, pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel.
- 4.4.2.3 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.4.2.4 Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů, ochrana technologických prostor proti požáru bude zajištěna ASHS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS v závislosti na zpracovaném PŘ.
- 4.4.2.5 Bude navržen informační systém pro cestující v souladu se směrnicí 118 a grafického manuálu k této směrnici. Panely informačního systému budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm.
- 4.4.2.6 Rozhlasové zařízení bude navrženo v IP provedení s hlášením dle jízdy vlaku, v ŽST Nový Bor bude navržen zapojovač v IP provedení ve zjednodušené formě, sdělovací rozvody a hodinové zařízení.
- 4.4.2.7 Pro sledování hran nástupiště a příp. centrálního přechodu bude navržen kamerový systém v souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018—SŽDC-O14.
- 4.4.2.8 Kamerový systém a záznam hlasové komunikace bude začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC).
- 4.4.2.9 V úseku Česká Lípa – Svor bude navržen, jako základní rádiové spojení, digitální traťový rádiový systém GSM-R.
- 4.4.2.10 V úseku Česká Lípa – Svor bude navržen přenosový systém IP/MPLS s emulací E1 s přístupovým prepínačem na třetí vrstvě v ŽST Nový Bor připojeným ke stávajícímu agregačnímu prepínači/směrovači v České Lípě.
- 4.4.2.11 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle ZS 2/2008-ZSE v platném znění. Diagnostické informace všech sdělovacích zařízení a ostatních technologií (např. EOv, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS, pro přenos diagnostických informací bude navržen v ŽST Nový Bor integrační koncentrátor.
- 4.4.2.12 Součástí dokumentace bude návrh doplnění dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa odpovídajícím sdělovacím zařízením.  
  
Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

### 4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

#### 4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 ŽST Nový Bor - elektrická přípojka je řešena z KS1 (rozvod ČEZ Distribuce) kabelem CYKY 4x50mm<sup>2</sup> přes elektroměrový rozváděč RE1 s hlavním jističem Hager B/50A/3 a elektroměr (ČEZ) do rozváděče RE4. Z RE4 je přes rozváděč RO1 napájeno venkovní osvětlení v kolejišti, které tvoří 34ks

osvětlovacích stožárů JŽ, ovládání osvětlení je ruční, rok výstavby venkovního osvětlení je 1969. Stávající staniční zabezpečovací zařízení reléového typu je též napájeno z RE4.

- 4.5.1.2 Všechny přejezdy v km 57,670 až do km 61,844 jsou bez elektrické přípojky NN. SEE nemá žádné zařízení ve správě. Pokud budou přejezdy osazeny technologickým zabezpečovacím zařízením je nutno řešit i elektrickou přípojku z rozvodu ČEZ Distribuce s jištěním a měřením a přepínačem pro možnost připojení mobilního náhradního zdroje.
- 4.5.1.3 EOv v ŽST Nový Bor není osazeno.
- 4.5.2 Požadavky na nový stav
- 4.5.2.1 S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů NN resp. VN, přípojek a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů.
- Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude proveden dle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Použijí se svítidla umístěná na trakčních podpěrách a na sklopných osvětlovacích stožárech.
- Rozsah vybavení výhybek EOv stanoví dopravní technolog a bude odsouhlasen v rámci výrobních porad. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOv bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS.
- Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení v platném znění.
- Bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- Součástí plnění je návrh a rozsah úprav a dovybavení ED Pardubice potřebnými komponenty. Programové vybavení bude respektovat provozovaný stav řízených technologických zařízení.

## 4.6 Železniční svršek a spodek

- 4.6.1 Popis stávajícího stavu
- |                           |   |
|---------------------------|---|
| Směrové poměry:           | v úseku se nachází poloměry menší než 300 m             |
| Traťová rychlost:         | max. 70km/hod.  |
| Materiál žel. svršku:     | kolejnice tvaru T a S49, pražce SB5, SB6, SB3 a dřevěné |
| Ostatní:                  | kolej je částečně svařená a částečně stykovaná          |
| Dopravny v řešeném úseku: | ŽST Nový Bor  |
- 4.6.2 Požadavky na nový stav
- 4.6.2.1 Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude provedena pouze v ŽST Nový Bor a v místech železničních přejezdů.
- 4.6.2.2 Všeobecně bude ve všech úsecích navrženo zřízení bezstykové koleje s úpravou šterkového lože do požadovaného tvaru dle předpisu SŽDC S3/2.
- 4.6.2.3 Návrh úprav železničního svršku a spodku bude pečlivě koordinován s úpravami dotčených souvisejících umělých staveb tak, aby vyvolané úpravy



těchto staveb přednostně respektovaly hranice pozemku dráhy a aby rozsah těchto úprav výrazně neovlivnil ekonomickou efektivitu celé stavby.

- 4.6.2.4 Výměna stávajícího svršku bude provedena v nezbytně nutné míře. Svršek bude nahrazen novým materiálem.
- 4.6.2.5 V místě rekonstrukce železničních přejezdů bude použit nový svrškový materiál v provedení s antikorozií úpravou.
- 4.6.2.6 V ŽST Nový Bor budou navrženy nezbytné kolejové úpravy umožňující navržené úpravy nástupišť na výšku 550 mm nad TK.
- 4.6.2.7 Rozsah rekonstrukce žel. spodku bude odpovídat rozsahu rekonstrukce žel. svršku. Návrh žel. spodku bude vycházet z průzkumů v předchozích a souvisejících dokumentacích. Dále bude provedena pochůzka se správcem se zaměřením na problematická místa žel. spodku. Výstupy z této pochůzky budou doloženy záznamem v dokladové části.

## 4.7 Nástupiště

### 4.7.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Nový Bor jsou provozována dvě jednostranná nástupiště o délkách 93 m a 120 m typu konstrukce Tischer s pevnou hranou.

### 4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 V ŽST Nový Bor bude navržen počet nástupišť, počet nástupních hran a jejich délka na základě výsledků a požadavků zpracované dopravní technologie. Délka nástupišť bude odsouhlasena jednotlivými objednateli osobní dopravy. Konstrukce rekonstruovaných či nově zřízených nástupišť bude mít výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku.

## 4.8 Železniční přejezdy

### 4.8.1 Popis stávajícího stavu

Přejezdové konstrukce jsou tvořeny krytem pryžovým, živičným a betonovým.

V rozsahu stavby se nacházejí tyto přejezdy:

Přejezd v km 57,388 (P3253, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Přejezd v km 57,692 (P3254, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Přejezd v km 57,784 (P3255, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Přejezd v km 60,400 (P3256, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM2.

#### 4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 U všech přejezdů v řešeném úseku bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradou pomocí souběžné komunikace k jinému přejezdu (z hlediska územního, investičního, dopadu do výsledků EH, ...). V případě kladného prověření budou tyto náhrady součástí stavby. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. Rozsah posouzení bude zpracován pro směrnice SM 86.

V případě, že nedojde ke zrušení žádného přejezdu, bude v místě přejezdů P3254, P3255 a P3256 navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku.

4.8.2.2 Železniční přejezd v Egermannově ulici v Novém Boru P3253 v km 57,388 je po generální opravě z roku 2014 (nezasahovat).

### 4.9 Mosty, propustky, zdi

#### 4.9.1 Popis stávajícího stavu

##### 4.9.1.1 Počet mostů: 1

V předpokládaném rozsahu kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor se nachází tyto mosty:

Most v km 56,725 o rozpětí 3,75 m, délky 10,5 m a šířky 5,67 m převádí trať přes nebezpečnou účelovou komunikaci. Nosná konstrukce je prostá železobetonová deska, spodní stavba je betonová. Most je z roku 1962.

##### 4.9.1.2 Počet propustků: 1

V předpokládaném rozsahu kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor se nachází tyto propustky:

Betonový trubní propustek v km 56,270 o rozpětí 0,6m, šířky 6,27m z roku 1962 převádí trvalý vodní tok.

4.9.1.3 V úseku Nový Bor – Svor (vč.) se nachází 6 mostů a 12 propustků.

#### 4.9.2 Požadavky na nový stav

4.9.2.1 U všech mostních objektů, které budou dotčeny stavbou a bude se na nich provádět stavební počin ve větším rozsahu než pokládka kabelového vedení, anebo dojde ke zvýšení traťové rychlosti, musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy C3/přidružená traťová rychlost. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“.

U těchto mostních objektů a zdí bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu a zdi.

V úseku pouhé pokládky kabelového vedení budou mostní objekty a zdi respektovány, stavební zásahy budou minimalizovány. Při stavebních pracích nesmí dojít k narušení mostních objektů a zdí nebo ke stavebním zásahům, které by současný stav těchto objektů zhoršily.

4.9.2.2 Případné nové či rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem ve smyslu MVL 110. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.9.2.3 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy.

- 4.9.2.4 V ZP bude stručně a přehledně uvedeno řešení vč. zdůvodnění všech mostních objektů a zdí v rozsahu veškerých navrhovaných prací dle čl. 1.3.6.

## 4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

## 4.11 Pozemní stavební objekty

### 4.11.1 Popis stávajícího stavu

V železniční stanici Nový Bor se nachází výpravní budova s č.p. 228 na p. č. 2387 v k.ú. Nový Bor. Objekt výpravní budovy je zděná třípodlažní, částečně podsklepená budova. Fasáda je opatřena omítkou. Budova je zastřešena kombinací valbové a sedlové střechy. Nosná konstrukce je dřevěná, střešní krytina je z cembritových šablon. Okna a dveře jsou plastové. V roce 2004 byla provedena rekonstrukce střešních konstrukcí a krytiny, nového obvodového pláště (fasáda + tepelné izolační omítka) s výměnou oken a vnějších dveří, haly a WC pro cestující. Do budovy a veřejně přístupných prostor je zabezpečen bezbariérový přístup. V 1. podzemním podlaží jsou sklepní místnosti, v 1. NP jsou provozní prostory (OP26, OP27, OP28, OP28A, OP32, OP33, OP34, OP35, OP36, OP37, OP38, OP41, OP42), prostory pro cestující (OP01, OP02, OP03, OP04, OP43, OP44, OP45, OP46, OP47, OP48), 1x bytová jednotka o velikosti 1+1 a prostory pro restauraci. V 2. NP se nacházejí 2 bytové jednotky o velikosti 3+1 a 2+1. V podkroví budovy je půda.

Stávající střešní krytina vykazuje známky degradace materiálu, krytina nebyla vhodně zvolena vzhledem ke klimatickým podmínkám v dané oblasti. Střešní krytina neustále pracuje a došlo již k lokálnímu zatečení.

### 4.11.2 Požadavky na nový stav

Objekty ve správě provozovatele dráhy, které budou navrženy pro umístění technologických zařízení, budou navrženy s nezbytnými stavebními úpravami včetně rekonstrukce střešních konstrukcí a zajištění odvodnění.

V ŽST Nový Bor bude prověřen stavebně technický stav stávající výpravní budovy pro umístění technologie. Případně bude navrženo vybudování nového technologického objektu.

Na základě zhodnocení stavebně technického stavu bude navržen rozsah rekonstrukce střechy výpravní budovy a peronního přístřešku. Bude použita falcovaná krytina, a to i na peronní přístřešek.

Dále budou navrženy zpevněné plochy parkovacích stání pro služební účely a nové dva vstupy pro cestující na nástupiště u vnější koleje přilehlé k výpravní budově. Dále bude navržen nový pletivový plot mezi výpravní budovou a budovou skladiště v délce cca 40 m z důvodu zamezení přístupu veřejnosti do obvodu dráhy. V plotě musí být vybudována brána pro vjezd mechanizace a nákladních aut do prostoru nákladíště.

V rámci navrhovaného řešení ZP bude posouzena nutnost klimatizování veřejně přístupných prostor, včetně zhodnocení dopadů na náklady za provoz a budoucí údržbu.

Návrh budoucího stavu osobního nádraží bude respektovat stávající nájemní smlouvy a minimalizovat dopady stavby na stávající nájemníky. Bytová jednotka v 1.NP bude rekonstruována na kancelářské místnosti (se sociálním zařízením) pro potřeby OŘ Hradec Králové, ST Liberec. Místnosti OP29 a OP31 budou uvažovány jako skladovací prostory pro OŘ Hradec Králové, ST Liberec.

V železniční stanici bude prověřeno splnění požadavků platné legislativy na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy a případně budou navržena příslušná opatření (včetně výstavby nových přístřešků pro cestující nebo zastřešení nástupišť).

Součástí nových přístřešků bude také základní vybavení (mobiliář) a informační tabule pro vyvěšení jízdních řádů.

Součástí dokumentace bude návrh nového komplexního orientačního systému pro cestující v dotčené železniční stanici včetně umístění do výpravních budov i prvků pro orientaci nevidomých a slabozrakých s případným využitím hlasových orientačních majáčků dle směrnice SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

## **4.12 Geodetická dokumentace**

4.12.1 V rámci zpracování Záměru projektu bude zohledněn rozsah zpracování geodetické dokumentace a rozsah trvalých záborů pozemků a věcných břemen (odhad).

## **4.13 Životní prostředí**

4.13.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V 2/2012 a seřazena následovně:

- ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, ZCHÚ, VKP, ÚSES apod. řešené oblasti
- vodohospodářsky chráněná území
- hluk a vibrace: případné změny hlukového zatížení na základě kvalifikovaného odpadu
- odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě dostupných archivních podkladů a informací od místně příslušných správců. Prověřena bude zejm. existence kontaminací, havarijních úniků a materiálů s obsahem azbestu, příp. jiných materiálů s nebezpečnými vlastnostmi.

4.13.2 Upozorňujeme, že záměr zasahuje do II. a IV. zóny CHKO Lužické hory, OPVZ Nový Bor prameniště, CHOPAV Severočeská křída a nachází se v těsné blízkosti EVL Nový Bor.

## **5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY**

5.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

Do 4 měsíců po podpisu smlouvy bude předložena Doprovodná dokumentace. Součástí odevzdané Doprovodné dokumentace bude minimálně: dopravní technologie, situace ŽST Nový Bor, situace celé stavby (všech předpokládaných stavebních prací Nový Bor - Svor) vč. vyznačení všech stavbou dotčených přejezdů, mostů, propustků atp., rámcový technický popis jednotlivých SO a PS, posouzení dopadů z prověření zvýšení traťové rychlosti v traťových úsecích. Dále zhotovitel předloží rámcový odhad CİN a pracovní návrh ekonomického hodnocení. Pro potřeby EH bude rámcově zpracována organizace výstavby vč. předpokládaného rozsahu náhradní autobusové dopravy. Na základě projednání těchto dokumentů s dotčenými složkami Správy železnic, státní organizace rozhodne objednatel o výběru technického řešení a věcného rozsahu stavby k dopracování ZP.

## **6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY**

- 6.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železnic, státní organizace**

**Centrum telematiky a diagnostiky,**

**Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Malletova 10/2363

190 00 Praha 9 – Libeň

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz)

www: [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz) nebo [www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz) v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

Vypracoval: Ing. David Svoboda

Dne: 12.06.2020

Dne:

Schválil: Ing. Radim Brejcha, Ph.D.  
náměstek ředitele pro techniku