

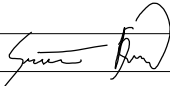
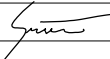


Společnost
VALBEK - PRODEX



Valbek **Prodex**

				Číslo soupravy
1	Zpracování připomínek	03/2021		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

<div>Investor</div> <div><div><div>SPRÁVA ŽELEZNIC</div><div>Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město</div></div></div>			<div></div>											
Odpov. projektant stavby	Ing. Aleš Sršeň, Ing. Ondřej Vránek		<div>VALBEK spol. s r.o., středisko Praha V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 tel.: +420 277 007 726 info.praha@valbek.cz</div> <table><tr><td>Zak. číslo zhotov.</td><td>20PH61014</td></tr><tr><td>Datum</td><td>03/2021</td></tr><tr><td>Stupeň</td><td>ZP</td></tr><tr><td>Měřítko</td><td>-</td></tr><tr><td>Část</td><td>Příloha</td></tr></table> <div><div>K.2</div><div>1</div></div>		Zak. číslo zhotov.	20PH61014	Datum	03/2021	Stupeň	ZP	Měřítko	-	Část	Příloha
Zak. číslo zhotov.	20PH61014													
Datum	03/2021													
Stupeň	ZP													
Měřítko	-													
Část	Příloha													
Odpov. projektant PS, SO, části	Dle jednotlivých částí													
Vypracoval	Dle jednotlivých částí													
Technická kontrola	Ing. Aleš Sršeň													
<div>Rekonstrukce ŽST Nový Bor</div> <div>Záměr projektu</div>														
<div>Souhrnná technická zpráva</div>														

**VALBEK spol. s r.o.,
Středisko Praha
V Olšinách 2300/75
100 00 Praha 10**

Rekonstrukce ŽST Nový Bor

Záměr projektu

K.2.1 - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

1.	Popis území stavby	3
2.	Celkový popis stavby	7
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	7
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
2.3	Celkové technické řešení	9
2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	14
2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	14
2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	21
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	37
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	37
2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	37
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	37
3.	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	38
4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	40
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	40
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	40
7.	Ochrana obyvatelstva.....	40
8.	Zásady organizace výstavby	43
9.	Celkové vodohospodářské řešení	43

1. Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území*

Posuzovaný úsek železniční trati, resp. stanice se nachází na území Libereckého kraje. Z geomorfologického hlediska se jedná o Českou vysočinu, subprovincii Česká tabule a celek Ralská pahorkatina.

Stavební pozemek je totožný se současnou stopou trati, resp. polohou železniční stanice Nový Bor. Řešená trať prochází zastavěným územím města Nový Bor, z něž míří severně zalesněnou krajinou až do ŽST Svor.

- b) *Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování*

Místně příslušné stavební úřady budou v rámci projektové přípravy požádány o vyjádření, že navrhovaná stavba je v souladu se záměry územního plánování podle §15 odst. 2 stavebního zákona. Stavba bude probíhat převážně na pozemcích dráhy – vlastník pozemků Česká republika, právo hospodaření Správa železnic, s. o. a České dráhy, a.s. Vzhledem k obsahové náplni stavby se předpokládá také dotčení a výkupy cizích pozemků a potřeba zřízení věcných břemen.

Stavba se nachází v obvodu dráhy a současně v ochranném pásmu dráhy a prochází převážně v řídce zastavěném území, zčásti pak v intravilánu města Nový Bor.

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

Bude prověřeno v dalším stupni.

- d) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů*

Dokumentace Záměr projektu osahuje dokladovou část, kde jsou záznamy z výrobních porad a zpracování připomínek. Dokumentace bude předložena dotčeným orgánům státní správy a vlastníkům inženýrských sítí až v dalším stupni.

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

Poměry morfologické – těleso železničního spodku – těleso železničního spodku je tvořeno všemi druhy materiálů (zeminy, horniny homogenní a různých stupňů zvětrání atd.) s různorodým zemním tělesem násypy a zářezy výšek i do 20,0 m od nivelety koleje. Vzhledem na charakter úseku tratě v podhorském a horském prostředí, jedná se převážně o svahovou

trasu, která je charakteristická kombinací vysokých násypů a hlubokých zářezů, včetně zářezů v horninovém podloží.

Poměry geologické – úsek železniční tratě Česká Lípa – Jedlová a její přilehlé okolí z regionálně geologického hlediska spadá pod českou křídovou pánev českého masivu. Nalézají se zde převážně horniny z období svrchního turonu – coniak, popřípadě santon.

Vyskytují se zde kvádrové pískovce, kaolinické a jílovité pískovce, místy s jílovitými a jílovito-písčitými vložkami, dále se mohou vyskytovat vápnité jílovce a slínovce, jílovité vápence, místy se mohou vyskytovat lavičky vápnitých pískovců. V oblasti České Lípy při severním okraji českolipské zlomové zóny, má svrchnoturono – spodnosenonská série velkou mocnost – přibližně přes 200 m. Přibližně v hloubce 203 m byly zjištěny pomocí vrtů kvádrové pískovce středního turonu. Sedimentární souvrství je zde tvořeno jemně písčito – jílovitými a vápnito – jílovitými sedimenty, které jsou zde proloženy velmi různě mocnými (až přes 15 m) lavicemi kaolinických a jílovitých pískovců a slabšími lavičkami tvrdých křemito-vápnitých pískovců, které poukazují dle svého charakteru na flyšoidní vývoj souvrství zdejšího coniak. Na jiných místech ale může mocnost spodních vápnito – jílovitých vrstev různě kolísat. Různá mocnost sedimentů byla zapříčiněna synsedimentárním pohybem mořského dna na některých tektonických krátech v období turonu – coniak (nejvíce jsou ovlivněny vrstvy svrchního turonu). Ve vyšších, převážně pískovcových vrstvách českolipského spodního senonu (*stratigrafické označení stupňů svrchní křídly – coniak, santon*) se vyskytují kaolinické pískovce, v nichž se mohou objevovat podružné vložky písčitých štěrčkových slepenců, dále polohy drobných i hrubých písčito – jílovitých závalků („*tzv. závalkové pískovce*“) uspořádané často v nepravidelných polohách. Ve vrstvách spodního senonu se vyskytují rovněž lavice tvrdých slínitých a vápnitých (*vápencových*) pískovců, obvykle s hojnou uhelnou drtí. Svrchní mocnosti slínů jsou charakterizované převážně jako zvětralé, nebo jako přepravené. Celý úsek železniční tratě lemují třetihorní neovulkanity (*s větší četností v severní části*). Převážně se zde vyskytují fonolitoidní a trachytoidní vulkanity, dále se vyskytují komínové brekcie a olivinické čediče. Z kvartérního pokryvu se zde vyskytují sprašové hlíny, smíšené sedimenty, fluviální a nivní sedimenty obsahující jíl, hlínu, písek a štěrk. V blízkosti či v průběhu železniční tratě se vyskytují sesuvná území, která jsou zaznamenána v registru svahových nestabilit (převážně jako potenciální sesuvy). Jako příklad může sloužit sesuv v oblasti Česká Lípa – Sever, Lada o ploše cca 25 ha, který je v „pohybu“ z důvodu celkového zamokření. Příkladná sesuvná oblast byla v letech 1963 sanována odvodněním. Dále za zmínku stojí větší sesuvné plochy u obcí Svor a Rousínov, které mají status – dočasně uklidněné.

Daná lokalita se nachází v oblasti, ve které je těleso železničního spodku trasováno ve členitém terénu (násypy, zářezy,). Zemní těleso je až na dvě lokality stabilní, ale není opatřeno konstrukční vrstvou tělesa železničního spodku. Odvodnění je povrchové, nezpevněné, značně amortizované. Ve velkém úseku tratě je povrchové odvodnění vodním tokem s významnou

plochou povodí, na které je nutné obezřetně nahlížet. Rozpad GPK je minimální, pouze lokálně vykazuje GPK opakované závady. Na lokalitách Česká Lípa Střelnice v km 47,900 – 48,100 a Častolovice v km 49,720 – 49,750 je zavedeno trvalé omezení traťové rychlosti, kde podloží tělesa železničního spodku vykazuje značnou nestabilitu. Jinak je zemní těleso podudržované s omezenou funkčností povrchového a podpovrchového odvodnění.

Hydrogeologie – zájmová lokalita se nachází v oblasti příznivého až velmi nepříznivého vodního režimu. HPV byla pracemi zasažena. Z hlediska hydrologického je nutné zdůraznit úseky tratě, kdy povrchové odvodnění je součástí vodních toků povodí (tzv. *lokalita Bahno*). Drážními příkopy teče soustavně voda s průtokem v době měření do 7,0 l/s.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

V rámci zpracování dokumentace byla provedena místní šetření (zápis v *dokladové části*), přírodovědný průzkum a proběhlo rovněž výchozí radiové plánování pro projekt GSM-R.

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

Záměr neleží v záplavového území. V zájmovém území se nenacházejí ložiska, prognózní zdroje ani průzkumná území. Záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území.

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

Nová konfigurace kolejiště uvažuje s trvalým zábořem části pozemků, na kterých se nacházelo dnes již neexistující kolejiště firmy Crystalex Nový Bor. V dalším stupni dokumentace musejí být této záboř projednány s majiteli pozemků. Stavbou nedojde k zábořu pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF). Odtokové poměry v území se nezmění.

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

Záměr neuvažuje s asanacemi.

Demolice

V rámci stavby dojde k demolicím. Jednotlivé demolice budou zahrnuty do samotných SO/PS.

Před zahájením bouracích prací budou odpojeny veškeré inženýrské sítě, ke kterým je objekt připojen. Dále budou vytyčeny veškeré inženýrské sítě, které se nacházejí v prostoru staveniště. Je nutné respektovat ochranná pásma podzemních vedení a podmínky správců sítí a zajistit ochranu stávajících inženýrských sítí.

Dílčí demoliční a bourací práce obsahuje každé SO/PS a podrobněji budou popsány v dalším stupni.

Kácení dřevin

Dřeviny, které bude nutné v rámci stavby odstranit, mají charakter především náletové vegetace na neudržovaných plochách v okolí trati. Jedná se o vzrostlé stromy s podrostem, který tvoří výmladky těchto dřevin a keře. Dendrologický průzkum v dalším stupni dokumentace ukáže rozsah kácení.

Před zahájením stavební činnosti bude nutno dřeviny mimo zábor zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.

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

V rámci stavby nedojde k záborům ZPF ani PUPFL.

k) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Napojení stavby na stávající technické vybavení území zůstane nezměněné. Obsahem stavby se nemění napojení železniční stanice na stávající dopravní systém.

Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace jsou podrobněji popsány v kapitole 2.4 *Bezbariérové užívání stavby*.

l) Věcné a časové vazby stavby podmiňující vyvolané související investice

V dalším stupni dokumentace a před zahájením prací v příslušné lokalitě je potřeba vytýčit stávající inženýrské sítě.

Stavba se nachází v obvodu dráhy a současně v ochranném pásmu dráhy a přechází převážně v řídce zastavěném území v intravilánu města Nový Bor.

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

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Česká Lípa	621382	Česká Lípa	Liberecký
Častolovice u České Lípy	621609	Česká Lípa	
Skalice u České Lípy	747904	Skalice u České Lípy	
Nový Bor	707155	Nový Bor	
Arnultovice u Nového Boru	707147	Nový Bor	
Svor	761494	Svor	

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

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

2. Celkový popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba, změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Jedná se o novou stavbu.

Název stavby: Rekonstrukce ŽST Nový Bor

Stupeň dokumentace: Záměr projektu (ZP)

Charakter stavby: Liniová stavba, rekonstrukce trati

Odvětví: Železniční doprava

Místo stavby: Železniční trať č. 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová, úsek Česká Lípa (mimo) – Svor (mimo)

Kategorie trati: celostátní

Číslo SoD objednatele: E618-S-2908/2020/JCE

Číslo SoD zhotovitele: 20PH61014

ISPROFIN/ISPROFOND: 500 352 0033 / 327 321 4901

Začátek stavby: km 44,700 (BTS Česká Lípa)

Konec stavby: km 62,200 (úvazka TZZ do SZZ v ŽST Svor)

b) Účel užívání stavby

Hlavním cílem stavby je zvýšení kvality odbavení cestujících v oblasti osobní dopravy a dosažení standardů evropských železnic. Současně se stavbou nahradí či uvedou do požadovaného normového stavu také některá další dožitá nebo funkčně již nevyhovující provozní zařízení a objekty. Hlavní přínos stavby je především výrazné zvýšení kultury pro pobyt cestující veřejnosti a snížení provozních nákladů.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Dopravní a provozní technologie je vypracovaná v samostatné příloze K. *Provozní a dopravní technologie.*

e) Informace o vydaných rozhodnutích, o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků, zabezpečující bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělení výjimek, z platných předpisů, norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

V záměru projektu nejsou uvažovány žádné výjimky z platných předpisů a norem.

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace. V dokladové části se nacházejí záznamy z výrobních porad a zpracování připomínek.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavbu není třeba chránit podle jiných či zvláštních právních předpisů, vztahují se na ní všechny platné pro stavby tohoto typu a rozsahu.

h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

i) *Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy*

Tato problematika řešena v samostatné příloze 0. Záměr projektu.

j) *Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby*

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

k) *Orientační náklady stavby*

Náklady stavby jsou řešeny v samostatné části B. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

2.3 Celkové technické řešení

a) *popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech – včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření,*

Technologická část (PS)

Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-01-11 ŽST Nový Bor, SZZ

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 02-01-21 Nový Bor – Svor, TZZ

Železniční sdělovací zařízení

Místní kabelizace

PS 01-02-11 ŽST Nový Bor, místní kabelizace

PS 01-02-12 ŽST Nový Bor, ochrana stávajících inženýrských sítí

Rozhlasové zařízení

PS 01-02-21 ŽST Nový Bor, rozhlasové zařízení

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 01-02-41 ŽST Nový Bor, zajištění technologických prostor (PZTS)

DK, DOK, ZOK

PS 02-02-51 Nový Bor – Svor, traťový kabel

PS 02-02-52 Nový Bor – Svor, optický kabel

PS 02-02-53 Nový Bor – Svor, úprava kabelizace pro GSM-R

Informační systém pro cestující

PS 01-02-71 ŽST Nový Bor, informační systém

PS 01-02-72 ŽST Nový Bor, kamerový systém

Traťové radiové spojení

PS 00-02-81 Česká Lípa – Svor, GSM-R

Jiná sdělovací zařízení

PS 00-02-91 Česká Lípa – Svor, přenosový systém IP/MPLS

PS 01-02-91 ŽST Nový Bor, DDTS

Stavební část (SO)

Inženýrské objekty

Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

SO 01-10-01 ŽST Nový Bor, železniční svršek

SO 01-11-01 ŽST Nový Bor, železniční spodek

SO 01-12-01 ŽST Nový Bor, nástupiště a zpevněné plochy

SO 01-13-01 Železniční přejezd v km 57,692 (P3254)

SO 01-13-02 Železniční přejezd v km 57,784 (P3255)

SO 02-13-01 Železniční přejezd v km 60,400 (P3256)

SO 01-14-01 ŽST Nový Bor, výstroj trati

Mosty, propustky a zdi

SO 01-20-01 Most v ev. km 56,725

SO 01-21-01 Propustek v ev. km 56,270

SO 01-21-02 Propustek v ev. km 57,840

SO 02-21-01 Propustek v ev. km 59,972

SO 02-21-02 Propustek v ev. km 60,634

SO 02-21-03 Propustek v ev. km 61,075

SO 02-21-04 Propustek v ev. km 61,232

Zpevněné plochy a prostranství

SO 01-51-01 ŽST Nový Bor, služební stání

SO 01-51-02 ŽST Nový Bor, nakládková plocha

Pozemní stavební objekty

Pozemní stavební objekty

SO 01-71-01 ŽST Nový Bor, rekonstrukce VB

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-74-01 ŽST Nový Bor, zastřešení nástupišť

Orientační systém

SO 01-77-01 ŽST Nový Bor, orientační systém

Drobná architektura a oplocení

SO 01-79-01 ŽST Nový Bor, oplocení areálu dráhy

Trakční a energetická zařízení

Ohřev výměn

SO 01-84-01 ŽST Nový Bor, EOV

Předtápěcí zařízení

SO 01-85-01 ŽST Nový Bor, předtápěcí zařízení

Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-86-01 ŽST Nový Bor, napájení brusírny a strážní budovy

SO 01-86-02 ŽST Nový Bor, veřejné osvětlení nástupišť a kolejiště

SO 01-86-03 ŽST Nový Bor, napájení technologií

SO 01-86-04 ŽST Nový Bor, záložní zdroj pro napájení technologií

SO 01-86-05 ŽST Nový Bor, úprava napájení ŽST Nový Bor

SO 01-86-06 Napájení P3253 v km 57,388

SO 01-86-07 Napájení P3254 v km 57,692

SO 01-86-08 Napájení P3255 v km 57,784

SO 02-86-01 Napájení P3256 v km 60,400

SO 09-86-01 Napájení GSM-R Česká Lípa

SO 09-86-02 Napájení GSM-R Častolovice

SO 09-86-03 Napájení GSM-R Skalice

SO 09-86-04 Napájení GSM-R Arnultovice

SO 09-86-05 Napájení GSM-R Svor

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

c) celková spotřeba vody,

Předpokládá se, že spotřeba vody zůstane zachována.

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

Vzhledem k rekonstrukci nástupišť a posunu kolejí, tj. k vybrání kolejiště na zemní pláň, je třeba v další fázi přesně odhadnout množství dále zpracovatelného materiálu a materiálu určeného ke skládkování na základě vzorkování (šterk na recyklaci apod.), s ohledem na tato vizuální zjištění:

- viditelné úkapy z drážních vozidel v místech stání u nástupišť a ojediněle i podél celých nástupišť;
- na každou výhybku počítat standardně 15 m³ nebezpečného odpadu;
- kolej č. 2 – silné zauhelnění u manipulační plochy, možný výskyt popelovin a škváry, silné zazemnění koleje směrem k českolipskému zhlaví;
- kolej č. 1 – možný výskyt popelovin a škváry, silné zazemnění;
- koleje č. 3, 5 – silné zazemnění.

Při samotné rekonstrukci bude prováděna recyklace šterku z kolejového lože. Součásti kolejového roštu budou dle aktuální kategorizace roztříděny k dalšímu použití, regeneraci nebo odsouzeny k likvidaci.

Během provozu lze předpokládat vznik odpadů, které budou zařazeny do kategorie 20 03 01 Směsný komunální odpad, který bude vznikat provozní činností. Množství odpadu v tuto chvíli není možné přesně stanovit.

Během provádění stavby vznikne velké množství výzisku a odpadů kategorie ostatní a nebezpečné. Povinností zadavatele a vybraného zhotovitele stavby je nakládat s těmito odpady dle příslušných legislativních opatření platných na úseku odpadového hospodářství. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic, s.o.

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, (dále jen "zákon") v pozdějším znění, je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit, a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 k tomuto zákonu.

Původce má povinnost při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity nebo odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví, životní prostředí nebo zvířata a je v souladu se zákonem a k němu se vztahujícími právními předpisy. Na každého, kdo odpad od původce převezme, přecházejí povinnosti původce.

Původce je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo zneškodnění a je povinen zařadit odpad podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů (vydán vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb.).

Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikem, zcizením nebo znehodnocením. Původce je povinen si ověřit, že ten, komu odpady předává, má oprávnění k nakládání s odpady. Původce odpadu je povinen řídit se ustanoveními vyhlášky č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a vyhlášky 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.

Přechodné deponování odpadů na zařízeních stavenišť či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu. Při demoličních činnostech při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 21 nařízení vlády 361/2007 Sb.

Ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností zadavatele stavby je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle platných zákonů.

Rozsah odpadů bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace.

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

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. Řadíme sem i průvodce 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 pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby s těžce omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Bezbariérová přístupnost pro cestující 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 například na vodičích liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodičí linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodičí linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Navržené řešení v záměru projektu se uvažuje tak, aby bylo v souladu s požadavky příslušných předpisů a norem řešících ochranu před vlivy trakčních a energetických vedení.

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

Trať není elektrizovaná, nehrozí zde nebezpečí vlivu bludných proudů.

2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

Předpokládané provozní soubory:

PS 01-01-11 ŽST Nový Bor, SZZ

Stávající stav

V ŽST Nový Bor je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je typu TEST 13 z roku 1999. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Převážná část výhybek je vybavena rozřeznými elektromotorickými přestavíky. Část výhybek do manipulačních kolejí je zabezpečena výměnovým zámkem se závislostí na příslušném odvratném prvku. Výsledný klíč závislosti je držen v elektromagnetickém zámku v místě závislosti. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny izolované kolejnice a úseky kolejových obvodů pro ovládání PZS.

V obvodu stanice se nachází přejezdy:

- Přejezd „A“ v km 57,388 (P3253, komunikace I. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNIL typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „B“ v km 57,692 (P3254, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNIL typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „C“ v km 57,784 (P3255, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNIL typu AŽD 71, s kontrolami v DK ŽST Nový Bor. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržený stav

V ŽST Nový Bor bude na novou konfiguraci kolejíště zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo decentralizovaného typu s řídicí částí v ŽST Česká Lípa hl.n. Výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky dle dopravní technologie. Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kolem kterých nejsou vedeny vlakové cesty, budou stožárová, seřaďovací návěstidla, kolem kterých jsou vedeny vlakové cesty, budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku budou zřízena jako stožárová. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen napájecí zdroj. Ovládání elektronického stavědla bude z pracoviště JOP v DK ŽST Česká Lípa hl.n. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavědlové ústředně.

V obvodu stanice budou po modernizaci tři přejezdy, které budou v rámci tohoto PS upraveny:

- Přejezd „A“ v km 57,388 (P3253, sběrná komunikace) bude nově značen jako „N1“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.
- Přejezd „B“ v km 57,692 (P3254, obslužná komunikace) bude nově značen jako „N2“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.
- Přejezd „C“ v km 57,784 (P3255, obslužná komunikace) bude nově značen jako „N3“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.

Ve stanici bude dále zřízen centrální přechod pro cestující zajištěné pomocí VZPK dle TS 1/2018-Z. Zřízení VZPK bude řešeno v rámci tohoto PS.

Stanice bude osazena také systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) s vazbou na GSM-R.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude vybaveno rozhraním pro budoucí doplnění modulu ETCS. Po realizaci ETCS se uvažuje s následujícími uvolňovacími rychlostmi:

Návěstidlo	Typ vlakové cesty	Uvolňovací rychlost RS (km/h)
L1	VC	20
L3	VC	20
L5	VC	20
Sc1	VC	10
Sc3	VC	20
S1a	VC	20
S5	VC	0
S5	VCP	20*

* Za současného splnění podmínek dle bodu č. 2.2.2 TS 1/2019-Z Vlaková cesta s prodlouženou ochranou dráhou.

Veškerá nově budovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou dle TS 2/2007-Z s přenosem diagnostických dat do míst soustředění údržby a na pracoviště DŽDC.

Navržený koncept realizace staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Nový Bor formou decentralizované úrovně s řídicí částí v ŽST Česká Lípa musí umožňovat použití různých záložních pracovišť v souladu s pokynem PO-01/2019-GŘ.

Traťové zabezpečovací zařízení

Předpokládané provozní soubory:

PS 02-01-21 Nový Bor – Svor, TZZ

Stávající stav

V traťovém úseku Nový Bor – Svor je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu reléový poloautomatický blok RPB-88. Úsek není souvisle vybaven prostředky indikace volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdech v ŽST Nový Bor jsou použity kolejové obvody. V úseku se nenachází žádná zastávka.

V traťovém úseku se nachází přejezd:

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

V ŽST Svor je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízením je typu TEST 10 z roku 1994. Ve stanici jsou zřízena skupinová světelná odjezdová návěstidla. Výhybky jsou vybaveny výměnovými zámkami. Výhybky č. 2 a 11 jsou vybaveny samovratným přestavníkem. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny izolované kolejnice. Ve stanici se nenachází žádný přejezd.

Navržený stav

V traťovém úseku Nový Bor – Svor bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – (integrováné) automatické hradlo bez hradla na trati. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna v ŽST Nový Bor ve stavědlové ústředně a je obsahem PS staničního zabezpečovacího zařízení a v ŽST Svor bude umístěna ve stávající technologické místnosti a bude součástí tohoto PS. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

V traťovém úseku bude po rekonstrukci jeden přejezd, který bude v rámci tohoto PS upraven:

- Přejezd v km 60,400 (P3256, komunikace IV. třídy) bude nově značen jako „NS1“, bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.

Vybudování nového TZZ v úseku Nový Bor – Svor si vyžádá nevyhnutelné úpravy staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Svor. Bude zřízena skříň nového TZZ a zřízena úvazka na SZZ. Umístění zařízení bude ve stávající technologické místnosti. Na indikační desku budou doplněny kontrolní a indikační prvky nového TZZ.

Nové traťové zabezpečovací zařízení bude vybaveno rozhraním pro budoucí doplnění modulu ETCS.

Železniční sdělovací zařízení

Stávající stav

V ŽST Nový Bor se z hlediska sdělovacího zařízení nachází:

- telefonní zapojovač ELSVO-MOST MTZ 10/1
- náhradní telefonní zapojovač svírkový

- systém – hodinový opakovač včetně podružných hodin
- rozhlas pro cestující ELSVO-MOST OR-5 (3 větve, 7 vnitřních a 4 venkovní reproduktory), v zast. Střelnice a Skalice je RÚ DCom
- rozhlas pro posun se soupravou FONIK a soupravou OP5
- informační systém pro cestující Pragotron (v zast. Střelnice je informační tabule Elektročas ovládané z DOZ Česká Lípa)
- systém MRS
- nácestný zesilovač VZ 12/24 (Rumburk – Česká Lípa)
- účastnické zařízení XESS 1080 N10

Z hlediska kabelizace byl v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ položen optický kabel 36 vláken SM a metalický traťový kabel 15XN 0,8 TCEPKPFLEZE 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.

Nový stav

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 01-02-11 ŽST Nový Bor, místní kabelizace

V ŽST Nový Bor bude navržena nová místní kabelizace k jednotlivým prvkům v kolejišti. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel. Veškerá nově instalovaná kabelizace bude zaústěna do nově zřízené místnosti pro sdělovací techniku, která bude připravena v rámci úprav staniční budovy. Nově vzniklá sdělovací místnost (SM) OP28 bude kabelově propojena se stávající SM OP36 (ČD-Telematika) včetně zakončení.

Stávající skříň Intranetu, umístěná v pokladnách, bude přemístěna do nové SM OP28.

PS 01-02-12 ŽST Nový Bor, ochrana stávajících inženýrských sítí

V rámci tohoto souboru dojde k případné ochraně stávajících sdělovacích inženýrských sítí, které nejsou v majetku Správy železnic.

PS 02-02-51 Nový Bor – Svor, traťový kabel

Stávající traťové kabely budou zachovány a nově doplněny o traťový kabel 15XN 0,8 TCEPKPFLEZE pro budoucí napojení na plánované záložní dispečerské pracoviště v Rumburku. Stávající kabely budou v průběhu stavebních úprav ochráněny proti poškození, případně dle potřeby přeloženy do nové polohy.

V trase Česká Lípa – Jedlová se nachází také DK zajišťující provoz sdělovací a zabezpečovací techniky v oblasti Šluknovského výběžku. Před zahájením zpracování dalšího stupně PD je nutné požádat o stanovisko ČD-Telematika a.s. a správce.

PS 02-02-52 Nový Bor – Svor, optický kabel

V traťovém úseku Nový Bor – Svor bude navržen nový optický kabel 48 vláken SM. Součástí pokládky budou zřízeny HDPE trubky (modrá provozní pro uložení instalovaného optického kabelu a černá rezervní pro případné budoucí využití).

PS 02-02-53 Nový Bor – Svor, úprava kabelizace pro GSM-R

Na základě radiového plánování GSM-R bude navrženo umístění BTS stanic v rámci traťového úseku Česká Lípa – Svor. V rámci tohoto objektu bude provedena úprava stávající kabelizace v úseku Česká Lípa – Svor pro napojení BTS stanic do optické komunikační sítě.

PS 00-02-91 Česká Lípa – Svor, přenosový systém IP/MPLS

V úseku Česká Lípa – Svor bude navržen přenosový systém IP/MPLS s emulací E1 s přístupovým přepínačem na třetí vrstvě v ŽST Nový Bor připojený ke stávajícímu agregačnímu přepínači/směrovači v České Lípě. Součástí bude také návrh na případné doplnění dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa odpovídajícím sdělovacím zařízením. Technologie IP/MPLS bude umístěna v nové SM 0P28. SM je potřeba osadit klimatizační jednotku pro zajištění stabilního provozního prostředí.

Klimatizační jednotka bude připojena k systému DDTS a bude umožňovat přenos provozních a poruchových stavů.

PS 01-02-91 ŽST Nový Bor, DDTS

Pro diagnostiku technologických zařízení bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle ZS 2/2008-ZSE v platném znění. Veškerá nově instalovaná technologická zařízení (sdělovací, zabezpečovací i ostatní technologie) budou připojena k nově navrženému integračnímu koncentrátoru, který bude umístěn v ŽST Nový Bor a připojen do dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa. Výstup integračního koncentrátoru bude také připojen k integračnímu serveru OŘ HKR umístěném v ED Pardubice. Na dispečerském pracovišti v České Lípě bude buď doplněn stávající klient o nové informace/povely z/do Nového Boru nebo bude doplněn nový klient v případě, že bude zřízeno nové řídicí pracoviště.

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 01-02-41 ŽST Nový Bor, zajištění technologických prostor (PZTS)

V rámci úprav staniční budovy budou vyhrazeny nové technologické prostory pro umístění sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Tyto technologické prostory, včetně nových technologických domků PZS, budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů, napojené na centrální databázi uživatelů a přenosem stavu do DDTS. Proti požáru bude technologický prostor zajištěn autonomním samočinným hasícím zařízením (ASHS) popř. optickokouřovými detektory zapojenými do PZTS

v závislosti na zpracovaném PBR, technologické místnosti musí být řešeny jako samostatné požární úseky.

V případě potřeby budou veřejné prostory vybaveny možností dálkového uzamykání prostor včetně akustické výstrahy.

Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 01-02-21 ŽST Nový Bor, rozhlasové zařízení

V ŽST Nový Bor bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení a s hlášením dle jízdy vlaku. Dále bude navržen nový telefonní zapojovač v IP provedení ve zjednodušené formě, sdělovací rozvody a hodinové zařízení. Stanice bude také vybavena náhradní zapojovačem. Veškerá nově instalovaná zařízení budou kompatibilní se zařízením osazeným v úseku DOZ Česká Lípa – ČL Střelnice.

PS 01-02-71 ŽST Nový Bor, informační systém

Nový informační systém pro cestující bude navržen v plném rozsahu dle kategorie „D“ UIC SM122 a v souladu se směrnicí SM118 a grafického manuálu této směrnice. Panely informačního systému budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm a minimálním rastrem 84x84 bodů.

Osazeno bude také zařízení jednotného času dle nové specifikace SM118 v nových korporátních barvách.

PS 01-02-72 ŽST Nový Bor, kamerový systém

V ŽST Nový Bor bude navržen nový kamerový systém s kompresní algoritmem H.265 pro sledování hran nástupiště, centrálního přechodu k nástupišti a prostor pro cestující, včetně přechodu a terminálu pro náhradní autobusovou dopravu, v souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018-SŽDC-O14. Výstup kamerového systému a záznam hlasové komunikace bude začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC). Kamerový systém a záznam hlasové komunikace budou navrženy v souladu s „Koncepčním záměrem projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC“ schváleným CK MD dne 24.3.2020. Záznamové zařízení bude kompatibilní s MGMT serverem Milestone.

Rádiové spojení

PS 00-02-81 Česká Lípa – Svor, GSM-R

Na základě rádiového plánování GSM-R je navrženo umístění BTS stanic v rámci celého traťového úseku Česká Lípa – Svor. V rámci souvisejícího PS bude provedeno napojení nově zřízených BTS stanic do přenosového systému.

Součástí zpracování tohoto provozního souboru bude také doplnění sdělovacího zařízení na dispečerském pracovišti ŽST Česká Lípa a doplnění terminálu GSM-R v ŽST Svor.

2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

Inženýrské objekty

Železniční svršek a spodek, výstroj trati

SO 01-10-01 ŽST Nový Bor, železniční svršek

SO 01-11-01 ŽST Nový Bor, železniční spodek

SO 01-14-01 ŽST Nový Bor, výstroj trati

Stávající stav

Stávající ŽST Nový Bor je mezilehlá stanice v km 57,089 celostátní trati č. 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová. Rychlost v hlavní staniční koleji je 40 km/h. Současnou rychlost omezuje zejména nevyhovující stav železničního svršku ve stanici, neumožňující dosažení vyšší rychlosti a na českolipském zhlaví navíc nevyhovující směrové poměry (složený oblouk s poloměry R=380-400-310-636-409 m s nedostatečným převýšením).

V současnosti se zde nacházejí 3 dopravní (č. 1, 3 a 5) a 2 manipulační koleje (č. 2 a 2a). Svršek v hlavní koleji z roku 1978, jedná se o betonové pražce SB8 a kolejnice tv. 49E1. Tabulka níže uvádí stávající výhybky:

Výh. č.	Staničení [km]	Tvar výhybky
1	56,713	Obl J S49 1:12-500 (636/279) L, p, d
2	56,755	Obl J S49 1:12-500 (2255/409) L, p, d
3	56,795	JS49 1:9-190 L, l, d
7	57,282	J T6° L, l, d
8	57,320	JS49 1:9-190 L, p, d
9	57,347	JS49 1:9-190 L, p, d
10	57,347	JS49 1:9-190 L, l, d
11	57,380	JS49 1:9-300 P, p, d

Do staniční koleje č. 5 je zaústěna v km 57,320 výhybkou č. 8 vlečka „Crystalex CZ, s.r.o.“, která je v současnosti zrušena.

U koleje č. 2 se nachází boční rampa a sklad. V obvodu stanice se nacházejí tři železniční přejezdy, a sice v km 57,388, 57,692 a 57,784.

Dle IGP je zemní těleso v předmětném úseku stabilní, bez konstrukčních vrstev. K rozpadu GPK nedochází.

Návrhový stav

V návrhu řešení je respektováno stávající zemní těleso v co největší míře. Rychlost bude zvýšena díky uvedení kolejového svršku do stavu bez poruch GPK a odpovídající předpisu SŽDC S3 a dále pomocí využití vyšších hodnot nedostatku převýšení.

Kolej vchází do stanice složeným obloukem o poloměrech $R=384-330-420-380$ m. Hlavní staniční kolej č. 1 zůstane ve stávající stopě a ostatní dopravní koleje jsou nově všechny v liché skupině nalevo od ní. Nová konfigurace kolejiště vycházející z potřeb provozu a dopravní technologie. Rekonstrukce v rámci tohoto stavebního objektu začíná v přímé v km 56,200 a končí v km 57,382 ve stávajícím ZV č. 11, která bude demontována. V rámci SO budou stávající staniční koleje sneseny včetně příslušných výhybek, šterkové lože bude odtěženo ve všech demontovaných kolejích, kde bude pokládán nový kolejový rošt. Kolejové lože stávajících kolejí, kde kolejový rošt pokládán nebude, bude po vytržení kolejových polí pouze rozhrnuto a vyrovnáno.

Parametry kolejí v novém stavu budou následující:

- kolej č. 1: 130 m, kolej 1a: 120 m, obě dopravní pro rychlost $V_{100}=70$ km/h, $V_{130}=75$ km/h;
- kolej č. 2a: 130 m, kolej 2b: 40 m, kolej 2c: 70 m, manipulační, $V=40$ km/h;
- kolej č. 3: 148 m, dopravní, $V=50$ km/h;
- kolej č. 5: 400 m, dopravní, $V=50$ km/h.

Osová vzdálenost kolejí 3 a 5 je navržena 5,00 m, mezi 1. a 3. kolejí pak 8,39 m kvůli dosažení prostoru pro poloostrovní nástupiště. Mezi kolejemi 1a a 2a je zachována osová vzdálenost 4,80 m s ohledem na stávající manipulační místo a jeho rozměry pro účely RID.

S ohledem na skutečnost, že vlečka Crystalex Nový Bor již byla ke dni 30. 11. 2018 úředně zrušena, není již s jejím zapojením do kolejiště uvažováno.

V dopravních kolejích je navržen kompletně nový železniční svršek tvaru 49E1, pražce betonové B91S/2 s upevněním W14. Rozdělení pražců bude „u“ (600 mm). Rozdělení pražců bude „c“. Všechny staniční koleje budou svařeny do BK. Kolejové lože bude zapuštěné, tvořené novým šterkem fr. 32/63 a bude upraveno do tvaru dle předpisu SŽDC S3 a S3/2.

Tabulka níže obsahuje seznam nových výhybek:

Výh. č.	Staničení [km]	Tvar výhybky
1	56,744	Obl-j49-1:12-500(420,000/227,791)-I, L, I, b
2	56,932	J49-1:12-500-L, I, b
3	56,974	J49-1:9-190-L, I, b
4	57,345	J49-1:9-300-L, p, b

5	57,260	J49-1:9-300-P, p, b
6	57,310	J49-1:12-500-I-L, l, b
7	57,363	J49-1:12-500-I-P, p, b

Výhybky v hlavní koleji budou opatřeny žlabovými pražci. Mimo výhybky č. 3 do VNPK budou všechny ostatní opatřeny elektrickým ohřevem.

Bude provedena rekonstrukce železničního spodku. Zemní pláň i PTŽS budou zřízeny jako jednostranně skloněné. Z předběžného průzkumu vychází doporučení rekonstrukce spodku s konstrukčními vrstvami tak, aby byly vytvořeny podmínky pro únosnost zemní pláně dle Předpisu SŽ S4 - $E_0 = 15 \text{ MPa}$ a pláň tělesa železničního spodku $E_{PL} = 30 \text{ MPa}$ - a současně byl splněn požadavek na ochranu proti nepříznivým účinkům mrazu. V dalším stupni je nutné data geotechnického průzkumu zpřesnit a navržená řešení podrobně specifikovat. Odvodnění stanice bude řešeno přednostně trativody.

Dle posouzení kusých kolejí podle MP č. j. 3632/2019-SŽDC-GŘ-O13 nebude nutné tyto vybavovat pohyblivými zarážedly:

koeficient							
P	vyjadřuje pravděpodobnost výskytu mimořádné události						
D	vyjadřuje závažnost následků mimořádné události						
O	vyjadřuje pravděpodobnost vzniku mimořádné události						
PRČ	PRČ = P . D . O prioritní rizikové číslo						
Při míře rizika střední a vysoké se navrhují pohyblivá zarážedla.							
koeficient	P	D	O	PRČ	míra rizika	typ zarážedla	
kolej č.							
2a	1.5	1.0	2.0	3.0	nízká	kolejnicové	manip. kolej délky nad 100 m s obloukem, vjezd méně než 2x za den
2b	1.5	1.0	2.0	3.0	nízká	kolejnicové	manip. kolej délky do 100 m v přímé, vjezd 2x za den
2c	1.5	1.0	2.0	3.0	nízká	kolejnicové	manip. kolej délky do 100 m v přímé, vjezd méně než 2x za den

Nástupiště

SO 01-12-01 ŽST Nový Bor, nástupiště

Stávající stav

V ŽST Nový Bor je u koleje č. 1 úrovněvé nástupiště č. I délky 100 m, u koleje č. 3 pak úrovněvé nástupiště č. II délky 120 m. Obě nástupiště jsou typu Tischer s pevnou hranou. Přístup na nástupiště je přes tři úrovněvé přechody přes koleje č. 2 a 1.

Návrhový stav

Stavebních úprav doznají i nástupiště v ŽST Nový Bor. Stávající nástupiště budou kompletně rozebrána a snesena. Nově vznikne jedno vnější nástupiště délky 110 m s výškou nástupní hrany 550 mm a jedno jednostranné poloostrovní nástupiště dlouhé rovněž 110 m a výšky 550 m nad TK. Obě mají shodně navrženou šířku 3,5 m. Délky nástupních hran vycházejí z provozní a dopravní technologie. Na nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup centrálním přechodem s výstražným zařízením a šikmými chodníky. Přístup na obě nástupiště

je zřízen z prostoru výpravní budovy. Spolu s tím se nabízí varianta zřízení přístupu na vnější nástupiště šikmým chodníkem i od strany z města, jelikož v budoucnu je městem zamýšleno přesunout k železniční stanici autobusový terminál a přístup z této strany se jeví jako logický. Toto bude prověřeno v další projektové přípravě na základě stavu a rozpracovanosti projektu autobusového terminálu.

V rámci realizace zpevněných ploch bude zřízena na boční straně VB u kusé koleje 2b zpevněná plocha pro potřeby správy tratí (u vchodu do nového útulku ST Liberec). Plocha bude oplocena a opatřena uzamykatelnou brankou.

Železniční přejezdy

Železniční přejezd v km 57,388 (P3253) – **informativně, není samostatný SO**

Stávající stav

Stávající přejezd místní komunikace (MK) v km 57,388 leží v přímé, těsně za koncem ŽST Nový Bor (výhybka č. 11). Přejezd je šířky cca 16,16 m. Úhel křížení je cca 90°. Konstrukce přejezdu je celopryžová. Z vnější strany je k panelům přejezdové konstrukce dotažen asfaltový koberec MK.

Blátivá místa ani jiná problematická místa se v oblasti přejezdu nevyskytují. Výstroj dráhy v místě přejezdu je osazena dle příslušných drážních předpisů.

Traťová rychlost na přejezdu je v současné době omezena na $V=40$ km/h. Omezení rychlosti je od km 56,603 přes celou stanici Nový Bor až do km 57,404, traťová rychlost v navazujících úsecích před a za stanicí od uvedené kilometráže je $V=70$ km/h ve směru na Českou Lípou a $V=65$ km/h ve směru na Jedlovou.

MK přecházející trať je asfaltová šířky cca 9,5m, po obou stranách ji lemují chodníky ze zámkové dlažby (na straně blíže k ŽST šířky 3,0 m, na opačné straně šířky 2,0 m).

Úrovňový přejezd MK je chráněný přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI.

Traťový úsek v oblasti přejezdu je veden na kolejovém roštu z kolejnic S49 na betonových pražcích SB8 (1978), v hlavních kolejích ve stanici je zřízená BK, kolej za stanicí tedy i v oblasti přejezdu je stykovaná. Jak již bylo zmíněno, kolej na přejezdu je v přímé bez převýšení. Štěrkové lože po obou stranách přejezdu je relativně čisté. Výstroj dráhy v oblasti přejezdu je osazena v rozsahu dle příslušných drážních předpisů. Traťová kolej zařazena do traťové třídy C3.

Železniční přejezd v Egermannově ulici v Novém Boru je po generální opravě v r. 2014. Přejezdová konstrukce bude rozebrána z důvodu směrové a výškové úpravy, následně osazena

zpět a doplněna o vnější panely na závěrných zídkách. Dle stavu kolejového roštu budou vyměněny jeho nevyhovující součásti v rámci SO rekonstrukce žel. svršku v ŽST Nový Bor.

SO 01-13-01 Železniční přejezd v km 57,692 (P3254)

Stávající stav

Stávající přejezd místní komunikace (MK) v km 57,692 leží v přímé. Přejezd je šířky cca 10,3 m. Úhel křížení je cca 60°. Konstrukce přejezdu je asfaltová. Z vnější strany je asfaltový koberec MK dotažen až ke kolejnici a žlábek pro okolek kolejového vozidla je tvořen přídržnou kolejnicí.

Blátivá místa ani jiná problematická místa se v oblasti přejezdu nevyskytují. Výstroj dráhy v místě přejezdu je osazena dle příslušných drážních předpisů.

Traťová rychlost na přejezdu je v současné době omezena na $V=65$ km/h. Tato rychlost platí od km 57,404 až do km 59,130, traťová rychlost v navazujících úsecích od uvedené kilometráže je $V=40$ km/h ve směru na Českou Lípou a $V=70$ km/h ve směru na Jedlovou.

MK přecházející trať je asfaltová šířky cca 5,0 m, po levé straně ji lemuje chodník ze zámkové dlažby v místě přejezdu lokálně zúžen na 1,0 m. V těsné blízkosti přejezdu v nepříliš dobrém stavu (asfalt popraskaný s výtlučky), dále od přejezdu na obě strany asfaltový koberec v dobrém stavu. V těsné blízkosti za přejezdem ve směru staničení (cca 10,9 m) se nachází krátký mostní objekt (evidenční km 57,710) světlé délky cca 3,68m a volné výšky cca 1,54 m.

Úrovňový přejezd MK je chráněný přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI.

Traťový úsek v oblasti přejezdu je veden na kolejovém roštu z kolejnic S49 na betonových pražcích SB5 (1978) a je zde zřízená BK. Jak již bylo zmíněno, kolej na přejezdu je v přímé bez převýšení. Šterkové lože po obou stranách přejezdu je relativně čisté. Výstroj dráhy v oblasti přejezdu je osazena v rozsahu dle příslušných drážních předpisů. Traťová kolej zařazena do traťové třídy C3.

Návrhový stav

V rámci zpracován ZP bylo prověřováno zrušení tohoto přejezdu s ohledem na jeho polohu blízko následujícího přejezdu P3255. Přejezd po projednání s městem Nový Bor zůstane zachován, jelikož místní komunikace je důležitou spojnici centra Nového Boru s místní částí Arnultovice.

V místě přejezdu je výškový průběh nivelety koleje dán současným stavem. Proveďte se výškové vyrovnání pouze s minimálními odchylkami od stávajícího stavu.

Přejezdová konstrukce musí být v případě provádění údržby GPK snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd je proto navržena celopryžová přejezdová konstrukce, která se

snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Úprava přejezdu však spočívá nejen v rekonstrukci krytu, ale také bude v jeho oblasti provedená zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) s využitím vyzískaného materiálu z kolejového lože frakce 0/63 mm s prolitím cementovým mlékem sahající do délky 10 m za krajní panel přejezdové konstrukce na obě strany. Na začátku a na konci přejezdu budou na prvky konstrukce v ose koleje připevněny náběhové klíny z ocelového plechu.

Rekonstrukce traťové koleje v místě přejezdu je navržena materiálem novým, kolejnice 49E1, pražce SB8, rozdělení „u“, bezpodkladnicové pružné upevnění (v přejezdu s antikorozií úpravou), šterkové lože nové tloušťky 0,35 m pod spodní plochou betonového pražce. V celém rozsahu rekonstrukce bude zřízena bezstyková kolej. Svary kolejnic budou umístěny mimo oblast přejezdu.

V rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude provedena i rekonstrukce železničního spodku včetně zřízení odvodnění spodku.

SO 01-13-02 Železniční přejezd v km 57,784 (P3255)

Stávající stav

Stávající přejezd místní komunikace (MK) v km 57,784 leží na začátku směrového oblouku $R=380$ m ($D=84$ mm). Přejezd je šířky cca 7,0 m. Úhel křížení je cca $70,7^\circ$. Konstrukce přejezdu je asfaltová. Z vnější strany je asfaltový koberec MK dotažen až ke kolejnici a žlábek pro okolek kolejového vozidla je tvořen přídržnou kolejnicí.

Blátivá místa ani jiná problematická místa se v oblasti přejezdu nevyskytují. Výstroj dráhy v místě přejezdu je osazena dle příslušných drážních předpisů.

Taťová rychlost na přejezdu je v současné době omezena na $V=65$ km/h. Tato rychlost platí od km 57,404 až do km 59,130, traťová rychlost v navazujících úsecích od uvedené kilometráže je $V=40$ km/h ve směru na Českou Lípou a $V=70$ km/h ve směru na Jedlovou.

MK přecházející trať je asfaltová šířky cca 5,0 m, po levé straně ji lemuje chodník ze zámkové dlažby v místě přejezdu lokálně zúžen na 1,0 m, v těsné blízkosti přejezdu v nepříliš dobrém stavu (asfalt popraskaný s výtluky), dále od přejezdu na obě strany asfaltový koberec v dobrém stavu.

Úrovňový přejezd MK je chráněn přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI.

Taťový úsek v oblasti přejezdu je veden na kolejovém roštu z kolejnic S49 na betonových pražcích SB5 (1978) v těsné blízkosti před přejezdem je kolej lokálně svařena do BK, ale na přejezdu je už stykovaná. Šterkové lože po obou stranách přejezdu je relativně čisté. Výstroj dráhy v oblasti přejezdu je osazena v rozsahu dle příslušných drážních předpisů. Traťová kolej zařazena do traťové třídy C3.

Návrhový stav

Přejezd zůstane rovněž zachován, podobně jako u přejezdu P3254 zasahuje zástavba v intravilánu až k přejezdu a není možné jej nahradit nadjezdem či podjezdem. Prověřováno a konzultováno s městem Nový Bor bylo rovněž jeho zrušení a svedení dopravy souběžnými komunikacemi k přejezdu P3254, což se však, s ohledem na stav těchto komunikací, jejich šířkové uspořádání a nedostatečnou únosnost mostních objektů, které tyto komunikace převádějí přes vodoteče, nejeví jako vhodné řešení. Přejezd je nadto využíván cyklisty a turisty, je přes něj vedena cyklotrasa č. 3056 a dvě turistické značené trasy, a vést tyto přes jeden společný přejezd s celkově vyšší intenzitou dopravy by vedlo k vyššímu riziku. Dále je Žižkova ulice využívána jako objízdná trasa při uzavírkách ul. Gen. Svobody. Situace přejezdu (včetně sousedního P3254) je součástí doprovodné dokumentace.

V místě přejezdu je výškový průběh nivelety koleje dán současným stavem. Proveďte se výškové vyrovnání pouze s minimálními odchylkami od stávajícího stavu.

Přejezdová konstrukce musí vyhovět umístění ve směrovém oblouku a v případě provádění údržby GPK musí být snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd je proto navržena celopryžová přejezdová konstrukce, která se snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Úprava přejezdu však spočívá nejen v rekonstrukci krytu, ale také bude v jeho oblasti provedena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) s využitím vyzískaného materiálu z kolejového lože frakce 0/63 mm s prolitím cementovým mlékem sahající do délky 10 m za krajní panel přejezdové konstrukce na obě strany. Na začátku a na konci přejezdu budou na prvky konstrukce v ose koleje připevněny náběhové klíny z ocelového plechu.

Rekonstrukce traťové koleje v místě přejezdu je navržena materiálem novým, kolejnice 49E1, pražce SB8, rozdělení „u“, bezpodkladnicové pružné upevnění (v přejezdu s antikorozií úpravou), šterkové lože nové tloušťky 0,35m pod spodní plochou betonového pražce. V celém rozsahu rekonstrukce bude zřízena bezстыková kolej. Svary kolejnic budou umístěny mimo oblast přejezdu.

V rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude provedena i rekonstrukce železničního spodku včetně zřízení odvodnění spodku.

SO 02-13-01 Železniční přejezd v km 60,400 (P3256)

Stávající stav

Stávající přejezd Účelové komunikace (ÚK) v km 60,400 leží ve směrovém oblouku $R=380$ m ($D=84$ mm). Přejezd je šířky cca 6,0m. Úhel křížení je cca 27°. Konstrukce přejezdu je panelová. Z vnější strany je k panelům přejezdové konstrukce dotažen asfaltový koberec ÚK. Traťová rychlost na přejezdu je $V=70$ km/h.

Blátivá místa ani jiná problematická místa se v oblasti přejezdu nevyskytují. Výstroj dráhy v místě přejezdu je osazena dle příslušných drážních předpisů.

ÚK přecházející trať je asfaltová šířky cca 5,0m, bez krajnic, v těsné blízkosti přejezdu v nepřiliš dobrém stavu (asfalt popraskaný s výtluky), dále od přejezdu na obě strany asfaltový koberec v dobrém stavu.

Úrovňový přejezd MK je chráněný přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM 2U.

Traťový úsek v oblasti přejezdu je veden na kolejovém roštu z kolejnic S49 na betonových pražcích SB5 (1978), kolej je stykovaná. Štěrkové lože po obou stranách přejezdu je relativně čisté. Výstroj dráhy v oblasti přejezdu je osazena v rozsahu dle příslušných drážních předpisů. Traťová kolej zařazena do traťové třídy C3.

Návrhový stav

Přejezd zůstane zachován. Bylo projednáváno jeho zrušení bez náhrady, avšak jedná se o jediný přístup k lesním pozemkům, jelikož druhý přejezd na téže účelové komunikaci již byl v minulosti zrušen a vlastník komunikace s jeho zrušením nesouhlasí. S ohledem na okolní terén jej ani není možné nahradit nadjezdem/podjezdem. Přejezd bude rekonstruován a v rámci místních terénních podmínek upraven úhel křížení komunikace s železnicí. Situace přejezdu je součástí doprovodné dokumentace.

V místě přejezdu je výškový průběh nivelety koleje dán současným stavem. Provede se výškové vyrovnaní pouze s minimálními odchylkami od stávajícího stavu.

Přejezdová konstrukce musí vyhovět umístění ve směrovém oblouku a v případě provádění údržby GPK musí být snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd je proto navržená přejezdová konstrukce z betonových panelů. Úprava přejezdu však spočívá nejen v rekonstrukci krytu, ale také bude v jeho oblasti provedena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) s využitím vyzískaného materiálu z kolejového lože frakce 0/63 mm s prolitím cementovým mlékem sahající do délky 10 m za krajní panel přejezdové konstrukce na obě strany. Na začátku a na konci přejezdu budou na prvky konstrukce v ose koleje připevněny náběhové klíny z ocelového plechu.

Rekonstrukce traťové koleje v místě přejezdu je navržena materiálem novým, kolejnice 49E1, pražce SB8, rozdělení „u“, bezpodkladnicové pružné upevnění (v přejezdu s antikorozní úpravou), štěrkové lože nové tloušťky 0,35m pod spodní plochou betonového pražce. V celém rozsahu rekonstrukce bude zřízena bezstyková kolej. Svary kolejnic budou umístěny mimo oblast přejezdu.

V rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude provedena i rekonstrukce železničního spodku včetně zřízení odvodnění spodku.

Mosty, propustky a zdi

V předmětném úseku Nový Bor (včetně) – Svor (včetně) se nachází 7 mostů a 14 propustků. Objekty v ŽST Nový Bor jsou dotčeny úpravou železničního svršku a spodku, ostatní objekty budou dotčeny pouze nově položenou kabelizací případně úpravou přejezdů. Se zvýšením traťové rychlosti se uvažuje pouze v ŽST Nový Bor, v mezistaničním úseku a v ŽST Svor zůstane rychlost zachována. Technické řešení mostních objektů, s ohledem na úpravu koleje a vedení kabelové trasy, je uvedeno v doprovodné dokumentaci v příloze K.2.8 - *Tabulka objektů (mosty, propustky, nadejzdy)*. V řešeném úseku se dále nachází nízká zárubní kamenná zídka za odvodňovacím příkopem. Technické řešení zdí, s ohledem na úpravu koleje a vedení kabelové trasy, je uvedeno v příloze K.2.9 - *Tabulka objektů (zdi)*.

- SO 01-20-01** Most v ev. km 56,725
- SO 01-21-01** Propustek v ev. km 56,270
- SO 01-21-02** Propustek v ev. km 57,840
- SO 02-21-01** Propustek v ev. km 59,972
- SO 02-21-02** Propustek v ev. km 60,634
- SO 02-21-03** Propustek v ev. km 61,075
- SO 02-21-04** Propustek v ev. km 61,232

Stavebními zásahy do výše uvedených mostů a propustků, ať už formou oprav či kompletní rekonstrukce, nedojde ke snížení jejich migrační propustnosti. Naopak lze díky uvedení těchto zařízení do funkčního stavu či jejich přestavbě očekávat zlepšení situace a budou dodržena pravidla pro propustnost živočichů dle aktuálních metodik, jako např. *Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů (AOPK ČR, 1995)* či *Mosty přes vodní toky. Ekologické aspekty a požadavky (Hlaváč V., Anděl P., 2008)* a jiné.

Zpevněné plochy a prostranství

- SO 01-51-01** ŽST Nový Bor, služební stání

Stávající stav

V současnosti se nachází vedle výpravní budovy částečně zpevněná plocha sloužící k parkování.

Návrhový stav

Výše uvedená plocha bude rekonstruována ve stávajícím rozsahu, použita bude zámková betonová dlažba ukončená obrubníky.

- SO 01-51-02** ŽST Nový Bor, nakládková plocha

Stávající stav

V současnosti se nachází u koleje č. 2 dlážděná plocha sloužící k nakládce a manipulaci.

Návrhový stav

Výše uvedená plocha bude směrem k českolipskému zhlaví prodloužena o 45 metrů, aby bylo možné po obsazení části stávající plochy pro účely ST a technologické rezervy posunu nadále realizovat nakládku v plném rozsahu.

Pozemní stavební objekty

Pozemní stavební objekty

SO 01-71-01 ŽST Nový Bor, rekonstrukce VB

Stávající stav

Výpravní budova je třípodlažní. 1.NP je rozděleno do tří sekcí, a sice pro účely:

služební: technologické zařízení, dopravní kancelář, šatna, kuchyňka, sprcha, WC, výdejna lístků, neobsazená kancelář a sklady;

pro veřejnost: čekárna, sociální zařízení rozdělené pro ženy a muže;

prostory k pronájmu: restaurace se zádveřím, kuchyně, šatna, sklad, úklidová místnost, WC pro personál restaurace a WC pro zákazníky i bytu 1+1 s před síní, chodbou, spíží, WC, koupelnou, kuchyní a pokojem). Byt nebylo možné vidět z důvodu obsazenosti nájemníky.

V 2.NP se nachází byty, které jsou obsazeny nájemci, 3.NP je půda, která se nevyužívá. Objekt má sedlovou střechu opatřenou nevyhovující vrstvou Cembit krytiny i jednou střešní folií, která je v kontaktu s bedněním (prkenný záklop) na krovu. Přes nevhodně zvolenou krytinu a střešní folii na více místech zatéká a dochází k poškození prkenného záklopu a krovu, který vykazuje známky časté vlhkosti. Peronní přístřešek u první koleje a zbývající ploché střechy nad 1.NP jsou opatřeny krytinou z asfaltové lepenky.

Informace o budově z PRRON:

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2020 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2020	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)
567891	stanice	Nový Bor	400-599	D	NE	201	0,841	571	3	28,05 %

Nový stav

Změny jsou vyvolané rekonstrukcí stanice a dalšími úpravami na trati Česká Lípa – Jedlová, především zavedením dálkového obslužného systému a ukončením obsluhy stanice výpravčím.

Místnost č. 28 (úschovna zavazadel) a 28A (denní místnost pro výpravčí) se spojí v jednu místnost č. 28, zde vznikne prostor pro SSZT sdělovací technologie.

Místnost č. 29 (sklad ST), č. 31 (sklad), č. 32 (šatna pro personál), č. 33 (WC), č. 34 (umývárna), č. 35 (kuchyň) všechny se spojí v jednu místnost č. 31, zde vznikne prostor pro SSZT zabezpečovací technologii.

Místnost č. 36 nadále bude složit ČD Telematice.

Místnost č. 38 (reléová místnost) bude v ní demontované zařízení SSZT, opraví se a vznikne v ní sklad SSZT.

Místnost č. 27 (dopravní kancelář) zanikne vybudováním nové sdělovací a zabezpečovací technologie v místnostech č. 28 a 31, nově bude přepažena s využitím pro prostory dopravce v šatnu, nově vznikne místnost č. 52 umývárna, č. 53 sprcha, č. 54 WC.

Místnost č. 25 (osob. pokladna), č. 26 (chodba), č. 37 (chodba) všechny místnosti jsou určeny pro provozní prostory a budou neměnné k užívání.

Místnost č. 41 (chodba) a 42 (chodba) je společná pro provozní prostory a nájemcům bytů v 2.NP.

Místnost č. 39 je využívána pro nájemce bytů v 2.NP a občasnou kontrolou půdního prostoru OŘ HK SPS.

Místnost č. 24 (kancelář) není využívána, bude nabídnuta pro potřeby OŘ HK.

Místnost č. 01 (vestibul), 04 (sociální zařízení) a 43–48 (sociální zařízení) veřejně přístupné prostory, celý prostor bude dálkově ovládán z centrálního panelu – elektrika, otevírání a zavírání, tlumení a zesílení topení vestibulu.

Byt se přebuduje na zázemí ST Liberec. Místnosti se přebudují z kuchyně na kancelář pro dělníky, pokoj – sklad náradí, spíž – na sociální zázemí s WC, koupelna – šatna pro mistra ostatní místnosti předsíň, chodba se opraví včetně nových omítek a vymalují se. Předzahrádka k bytu se změní na skladování a nakládku pro potřeby ST.

Restaurační zařízení s veškerým zázemím se nebude měnit.

Bezpečnostní projekt výpravní budovy nebude řešen, vzhledem zařazení objektu do bezpečnostní kategorie IV, budou okna zajištěny bezpečnostní folií PIA ČSN EN 356 a vstupní dveře se zajistí bezpečnostním systémem RC3 podle ČSN EN1627. Vstupní dveře do vestibulu budou dálkově uzamykatelné z pracoviště v České Lípě.

Střecha se opraví, bude opatřena novou skladbou, protože je nevhodně řešena Cembit krytinou i jednou střešní folií. Vzhledem dlouhodobějšímu zatékání střechou bude zapotřebí kompletní výměna krytiny, folie a zcela nebo částečně pobočí (prkna) i kontrola krovu. Krov vykazuje v některých místech trvalou vlhkost s možností dřevokazných organismů. V případě

výměny části krovu budou v dalším stupni projektové dokumentace vyznačena místa výskytu vlhkosti dřeva. Projektant se při realizaci opravy střechy přiklání k celé demontáži bednění (pobití prken) a zjistí rozsah poškození krovu, který se vymění za nový. Vyhovující krov by se očistil a ošetřil proti škůdcům.

Nová falcovaná krytina bude s novým souvrstvím včetně pobití (prken).

Na základě požadavku OŘ HK bude provedeno odizolování stěny za odpočinkovou místností, detailnější řešení a metoda vyplyne na základě místního průzkumu.

V souladu s pravidly systému managementu hospodaření s energií (EnMS) dle ČSN EN ISO 50001 bude osazeno dálkově odečitatelné měření všech druhů energií (elektrická energie, plyn, vyrobená tepelná energie atd.) a vody v návaznosti na rozúčtování.

V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracováno Energetické posouzení dle „SŽDC MP Energetické posouzení rekonstrukce budovy/objektu“.

Přílohou této zprávy jsou tabulky dle Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON.

Řešení P+R, B+R:

Dle Pokynu SŽ PO-11/2020-GŘ ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R bylo prověřeno, že stávající počet parkovacích stání, včetně vyhrazených pro invalidy a taxislužbu vyhovuje:

$$N_{\text{ŽST}} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

přičemž koeficient O_o je s ohledem na rekonstrukci služebního stání v areálu stanice roven nule a P_{K+R} je s přihlédnutím ke skutečnosti, že ŽST Nový Bor není dle tab. 3 uvedeného pokynu významný přestupní uzel, rovněž nulový. Počet parkovacích stání tak vychází ze součtinu:

$$P_o = P_c \cdot k_A \cdot k_I = 277 \cdot 1/15 \cdot 0,8$$

Po zaokrouhlení tak vychází počet 15 parkovacích stání, což současná situace 15 stání (z toho 1 vyhrazené stání pro invalidy) + 3 vozy taxislužby + 4 služební stání splňuje.

Co se týče stání pro cyklisty, jejich počet vychází ze vztahu:

$$P_{ZK} = N \cdot K_c \cdot K_K = 277 \cdot 0,1 \cdot 0,33$$

Stání pro kola v počtu 10 ks bude řešeno umístěním stojanů na jízdní kola ve výše uvedeném počtu.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-74-01 ŽST Nový Bor, zastřešení nástupišť

Stávající stav

Stávající nástupiště v ŽST Nový Bor nejsou zastřešena, k dispozici je cestujícím čekárna ve výpravní budově, případně peronní přístřešek přiléhající k výpravní budově.

Nový stav

V novém stavu budou na nástupištích zřízeny přístřešky pro cestující. Jejich typ a vizuál by měl odpovídat ostatním přístřeškům realizovaným na řešené trati v nedávné minulosti, aby byly architektonicky sjednocené.

Pro výpočet plochy přístřešků byla použita data ze sčítání cestujících z června 2018. Pozdější data nebyla z důvodu snížené přepravní poptávky v důsledku pandemie COVID-19 použita. Předpokládá se, že přístřešek budou využívat pouze odjíždějící (tedy nastupující) cestující. V rámci sčítací kampaně za červen 2018 byla zaznamenána maximální frekvence nastupujících cestujících v ŽST Nový Bor hodnoty 62 cestujících na vlak. Průměrná hodnota nástupu činí 12 nastupujících cestujících na vlak. Rozdíl mezi průměrnou a maximální hodnotou je značný. Z důvodu optimalizace investičních výdajů bylo přistoupeno ke stanovení hodnoty 9. decilu nastupujících cestujících, která činí 29 cestujících na vlak. Tímto přístupem nebude plocha přístřešku předimenzována. Uvedené hodnoty je třeba navýšit o koeficient výhledového růstu cestujících. Tento koeficient představuje v období 2018–2057 hodnotu 1,159. Plocha přístřešku pro cestujících je tedy dimenzována pro 34 nastupujících cestujících na vlak. Nadále zůstává cestujícím zachována funkční čekárna v prostorách VB a zastřešená plocha před VB při vstupu do kolejiště.

Dále musí řešení přístřešků odpovídat následující legislativě:

- TNŽ 73 4955
- PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář
- SŽ PO-22/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Standardy pro hygienická zařízení v aktuálním znění
- SŽDC PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Železniční zastávky/přístřešky

Orientační systém

SO 01-77-01 ŽST Nový Bor, orientační systém

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je orientační systém vybudován pouze částečně a neodpovídá platné legislativě.

Nový stav

V ŽST Nový Bor bude vybudován orientační systém sloužící k navigaci a orientaci pro cestující a také cestující s omezenou schopností orientace. Orientační systém spolu s informačním systémem pro cestující pomocí potřebných informačních tabulí s piktogramy usměrní postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.

Orientační systém bude navržen v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

Drobná architektura a oplocení

SO 01-79-01 ŽST Nový Bor, oplocení areálu dráhy

Stávající stav

Dnes je areál mezi výpravní budovou a skladištěm oplocen kovovým plotem ve špatném stavu

Nový stav

Výše uvedený plot bude rekonstruován a doplněn o bránu umožňující vjezd služebních vozidel do areálu. Dále bude oplocena nová zpevněná plocha pro čely ST Liberec.

Demolice

V rámci stavby dojde k demolicím. Jednotlivé demolice budou zahrnuty do samotných SO/PS.

Před zahájením bouracích prací budou odpojeny veškeré inženýrské sítě, ke kterým je objekt připojen. Dále budou vytýčeny veškeré inženýrské sítě, které se nacházejí v prostoru staveniště. Je nutné respektovat ochranná pásma podzemních vedení a podmínky správců sítí a zajistit ochranu stávajících inženýrských sítí.

Dílčí demoliční a bourací práce obsahuje každé SO/PS a podrobněji budou popsány v dalším stupni.

Trakční a energetická zařízení

Stávající stav

ŽST Nový Bor – elektrická přípojka je řešena z KS1 (rozvod ČEZ Distribuce) kabelem CYKY 4x50mm² 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 je tvořeno 24 ks osvětlovacích stožárů JŽ, ovládání osvětlení je ruční, rok výstavby venkovního osvětlení je 1969. Osvětlení na nádražní budově je osvětleno 14 ks fluorescenčními svítidly + 3 reflektory.

Dále se vedle stanice nachází jedno osvětlení na sloupu u parkoviště.

Stávající staniční zabezpečovací zařízení reléového typu je též napájeno z RE4.

V blízkosti ŽST Nový Bor se nachází starý strážní domek s elektrickou přípojkou v kabelové skříni a brusírna také s přípojkou v kabelové skříni uvnitř budovy, dále se tu nachází kabelová skříň pro osvětlení. Všechny přejezdy v km 57,670 až do km 61,844 jsou bez elektrické přípojky NN. SEE nemá žádné zařízení ve správě.

V současné době není v ŽST Nový Bor osazen EOVS.

Nový stav

Předpokládané stavební objekty:

Ohřev výměn (elektrický – EOVS, plynový – POVS)

SO 01-84-01 ŽST Nový Bor, EOVS

Budou osazeny nové ohřevy výhybek a nového rozvaděče REOV. Předpokládaný počet EOVS, které budou nainstalovány v ŽST Nový Bor, je 6 ks. Rozvaděč REOV bude napájen z hlavního rozvaděče ve výpravní budově. EOVS bude zakomponován do systému DDTS. Detaily napájení a ovládání včetně zařazení do systému DDTS budou předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace.

Elektrické předtápěcí zařízení

SO 01-85-01 ŽST Nový Bor, temperování souprav vagónů

U kusé koleje 2c, sloužící k odstavování souprav vozů osobní dopravy bude osazen přípojný zásuvkový stojan pro dopravce na temperování vlakových souprav. Detaily technického řešení a přesné umístění budou předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace.

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-86-01 ŽST Nový Bor, napájení brusírny a strážní budovy

V rámci těchto SO bude instalováno nové kabelové vedení k napájení brusírny a strážního domku. Tyto objekty budou napojeny na jedno kabelové vedení přes smyčku. Rozvaděč pro brusírnu a strážní budovu bude napájen z hlavního rozvaděče ve výpravní budově. Detaily technického řešení a umístění budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 01-86-02 ŽST Nový Bor, veřejné osvětlení nástupišť a kolejiště

Bude instalováno celkem 33 ks nových sklopných stožárů s LED zdroji. Rozvaděč RVO bude napájen z hlavního rozvaděče ve výpravní budově. VO nástupiště a kolejiště budou zakomponovány do systému DDTS.

Návrh osvětlení se bude řídit předpisem SŽ E11 a případně i příslušných TKP. Dále se bude řídit platnými normami ČSN EN 12464-1 a ČSN EN 12464-2 pro osvětlení pracovních prostorů.

Detaily napájení a ovládání včetně zařazení do systému DDTS budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 01-86-03 ŽST Nový Bor, napájení technologií

Z rozváděče NN bude vyveden napájecí kabel do rozváděče zabezpečovacího zařízení. Rozvaděč pro zab. zař. bude napájen z hlavního rozvaděče ve výpravní budově. Na záložní zdroj budou napojeny všechny technologie určené k bezpečnému provozu u ŽST Nový Bor v případě výpadku dodávky elektřiny. Detaily napájení a umístění budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 01-86-04 ŽST Nový Bor, záložní zdroj pro napájení technologií

Technologické místnosti budou mít instalován dieselaagregátový záložní zdroj k napájení v případě výpadku el. energie dle směrnice E8 SŽ, s. o. Dieselaagregát bude umístěn tak, aby se minimalizoval zdroj hluku, který může být nežádoucí pro okolí. Detaily napojení a umístění budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 01-86-05 ŽST Nový Bor, úprava napájení

Pro ŽST Nový Bor bude přiveden nový napájecí kabel pro napájení nových zařízení – nové EOVS, osvětlení, napájení zabezpečovacího zařízení, nádražních budov aj. Z nejbližší trafostanice spol. ČEZ Distribuce a.s. bude využit rezervní vývod pro navýšení energetické bilance, tím pádem nebude potřeba budovat novou trafostanici. Detaily napájení budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

SO 01-86-06 Napájení P3253 v km 57,388

SO 01-86-07 Napájení P3254 v km 57,692

SO 01-86-08 Napájení P3255 v km 57,784

SO 02-86-01 Napájení P3256 v km 60,400

Z rozváděče NN bude vyveden napájecí kabel pro přejezd P3256 do rozváděče pro železniční přejezdy. Napájení bude projednáno s ČEZ z nejbližších přípojných bodů v jeho správě. Přejezd P3256 bude v případě dostatečně dimenzovaného vodiče přírodního vedení připojen k nejbližší přípojce u chaty v blízkosti přejezdu ve správě ČEZ Distribuce a.s. V případě nedostatečného průřezu bude vyveden nový kabel od nádraží z rozváděče pro železniční přejezdy umístěný v nádražní budově pro jednotlivé přejezdy, v případě, že nebude možnost využít zařízení ve správě ČEZ Distribuce a.s.

SO 09-86-01 Napájení GSM-R Česká Lípa

SO 09-86-02 Napájení GSM-R Častolovice

SO 09-86-03 Napájení GSM-R Skalice

SO 09-86-04 Napájení GSM-R Arnultovice

SO 09-86-05 Napájení GSM-R Svor

Tyto SO řeší napájení GSM-R od nejbližšího zařízení ČEZ Distribuce a.s. Napájení bude v další projektové přípravě projednáno s ČEZ z nejbližších přípojných bodů do půl kilometru v jeho správě. Pokud nebude umožněno napájení ze zařízení spol. ČEZ Distribuce a.s., budou v nádražních budovách vybudovány rozváděče a jednotlivé GSM-R napájecí kabely vyvedeny z nich.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Osvětlení stanice bude nově provedeno pomocí úspornějších LED zdrojů, čímž dojde k úspoře elektrické energie.

2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Stavba se nachází převážně v oblasti s nízkým radonovým indexem (dle <http://www.geologicke-mapy.cz/radon/>).

b) ochrana před bludnými proudy,

PROTIKOROZNÍ OCHRANA OCELI

Konstrukce bude proti korozi chráněna nátěrovými systémy, dle předpisu SŽDC (ČD) S5/4. Životnost nátěrů velmi vysoká, tj. více jak 15letá, stupeň korozní agresivity atmosféry C4.

Konkrétní nátěrový systém musí být:

- opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám.

- schválen stavebním dozorem investora.

OPATŘENÍ PROTI BLUDNÝM PROUDŮM

Vzhledem k tomu, že se stavební objekty nachází na neelektrizované železniční trati, nepředpokládá se výskyt bludných proudů

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Ochrana před seizmicitou je řešena dodržáním obecných podmínek kladených na stavbu.

d) ochrana před hlukem,

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 – 8 dB (A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14tíhodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb. Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

OBDOBÍ PROVOZU

Po realizaci stavby nedojde k navýšení hlukových emisí.

e) protipovodňová opatření,

Stavba se nenachází v záplavovém území.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba se nenachází nad poddolovaným územím.

3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Napojení stavby na stávající technické vybavení území zůstane nezměněné. Obsahem stavby se nemění napojení železničních stanic na stávající dopravní systém.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Jsou popsány v jednotlivých SO/PS.

c) popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu.

Předkládaná dokumentace respektuje vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která stanovuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

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

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby těžce omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Upravovaná nástupiště v ŽST Nový Bor jsou v rámci stavby řešena s nástupní hranou 0,550 m nad temenem kolejnice přilehlé koleje. K nástupišťům bude bezbariérový přístup pomocí šikmých chodníků a centrálního přechodu. Bezbariérově budou řešeny také všechny chodníky, případně plochy, které budou sloužit cestujícím veřejnosti. Ostatní prostor řešený předmětnou stavbou není veřejně přístupný a bezbariérovou přístupností pro cestující s omezenou schopností pohybu se zde není potřeba zabývat.

Bezbariérová přístupnost pro cestující 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 například na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými

charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Upravovaná nástupiště budou v rámci stavby opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace

Dále bude vybudován také orientační systém sloužící k navigaci a orientaci pro cestující s omezenou schopností orientace. Orientační systém spolu s informačním systémem pro cestující pomocí potřebných informačních tabulí s piktogramy usměrní postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.

4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Podrobněji v *K. Provozní a dopravní technologie*.

5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Dřeviny, které bude nutné v rámci stavby odstranit, mají charakter především náletové vegetace na neudržovaných plochách v okolí trati. Jedná se o vzrostlé stromy s podrostem, který tvoří výmladky těchto dřevin a keře. Dendrologický průzkum v dalším stupni dokumentace ukáže rozsah kácení. Některé z hodnocených dřevin budou podléhat vydání povolení ke kácení. Podle vyhlášky č. 189/2013 Sb. se jedná o dřeviny, které jsou součástí významného krajinného prvku, stromořadí nebo náhradních výsadeb. Povolení je dále vyžadováno pro dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí a pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha káceného porostu přesahuje 40 m².

Před zahájením stavební činnosti bude nutno dřeviny mimo zábor zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.

6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

7. Ochrana obyvatelstva

HLUK

období výstavby

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB (A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14tíhodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.

Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

období provozu

Po realizaci stavby nedojde k navýšení hlukových emisí.

VIBRACE

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podloží přenáší do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Rekonstrukcí železniční stanice se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími, čímž dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace. Tento kvalitativní posunlepší i funkci kolejové dráhy jako celku a sníží se hodnoty vibrací šířících se do okolí.

RADONOVÉ RIZIKO

Zájmové území se nachází převážně v oblasti s nízkým radonovým indexem (dle <http://www.geologicke-mapy.cz/radon/>).

ELEKTROMAGNETICKÉ ZÁŘENÍ

Vlastní provádění rekonstrukce kolejí železniční stanice a vybudování nástupišť pro cestující není zdrojem radioaktivního či elektromagnetického záření. Technologická zařízení, která mohou produkovat elektromagnetické záření, jsou umístěna v odpovídajících prostorách na vhodných pozemcích s přístupem pouze pro obsluhu (např. sdělovací a zabezpečovací technika). Ohrožení veřejnosti zářením ve stanicích i jinde je vyloučeno.

VLIVY NA OVZDUŠÍ

období výstavby

Dočasným negativním působením v průběhu stavby bude zvýšená prašnost a emise ze stavebních strojů v bezprostředním okolí staveniště. V intravilánu města a obcí bude nutné negativní vlivy tohoto projevu eliminovat např. vhodnou organizací práce (koordinací přesunů stavební techniky, optimalizací dopravních tras a vytížeností nákladních aut), očistou vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a klopením kritických míst.

období provozu

Po dokončení stavby se nepředpokládá zhoršení stávající kvality ovzduší z provozu železnice. Na upravenou trať budou postupně nasazovány modernější a ekologičtější motorové jednotky, jejichž provozem se emise do ovzduší sníží.

8. Zásady organizace výstavby

Pro účely ekonomického hodnocení záměru projektu byl vypracován rámcový postup výstavby. Dle předchozích zkušeností SŽ je pravděpodobná možnost realizace celé stanice během 90denní nickolejné výluky, což bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy na základě detailnějšího zpracování dokumentace.

Tab.: Organizace výstavby

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
	366 dny	01.03.2027	29.02.2028
Zahájení stavby	0 dny	01.03.2027	01.03.2027
ŽST Nový Bor	217 dny	01.03.2027	03.10.2027
Přípravné práce	60 dnů	01.03.2027	29.04.2027
SP1 – výstavba provizorních nástupišť a provizorního přístupu k nim	7 dnů	30.04.2027	06.05.2027
SP2 – výstavba nových kolejí č. 1, 1a, 2a vč. výhybek nč. 2, 4 a 5 a nového nástupiště u nové koleje č. 1 vč. přístupu	60 dnů	07.05.2027	05.07.2027
SP3 – výstavba části TK č. 1 směr Č. Lípa, TK č. 1 směr Jedlová, staničních kolejí č. 3 a 5 vč. nových výhybek č. 1, 3, 6 a 7 a vč. Nového nástupiště u nové koleje č. 3 vč. přístupu k němu	90 dnů	06.07.2027	03.10.2027
Výstavba SZZ	217 dny	01.03.2027	03.10.2027
Stavební úpravy ve VB	90 dnů	01.03.2027	29.05.2027
Instalace technologie SZZ	120 dnů	30.05.2027	26.09.2027
Zkoušení SZZ	21 dnů	27.09.2027	17.10.2027
Dokončovací práce	135 dnů	17.10.2027	29.02.2028
Ukončení stavby	0 dny	29.02.2028	29.02.2028

9. Celkové vodohospodářské řešení

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.