

Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, Praha 1 110 00  
IČ: 709 94 234  
DIČ: CZ 709 94 234

## ZÁMĚR PROJEKTU

neinvestiční akce „Oprava trati v úseku Krásná Studánka – Mníšek u Liberce“

### 1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu<sup>1)</sup> 500 312 0047 (pro akce mimo TEN-T)  
název projektu: „Oprava trati v úseku Krásná Studánka – Mníšek u Liberce“  
číslo akce z plánu oprav a údržby: 640190078  
místo realizace (kraj): Liberecký

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		-
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> ( <i>SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB</i> )	0	0
Ostatní veřejné zdroje ( <i>uvést zdroj</i> )	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		2020
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> ( <i>SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB</i> )	198 500	240 185
Ostatní veřejné zdroje ( <i>uvést zdroj</i> )	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	198 500	240 185

<sup>1)</sup> uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

### 2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Udržení dobré míry provozuschopnosti, k čemuž opravy zařízení železniční infrastruktury slouží, je součástí dlouhodobé strategie Ministerstva dopravy, uvedené ve strategických materiálech „Dopravní politika pro období 2014-2020“, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 449 ze dne 12. 6. 2013, a následně v materiálu „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. 11. 2013.

Dle § 20, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

je vlastník dráhy povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Ve smyslu zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, přísluší hospodaření s majetkem České republiky, v podobě státní železniční infrastruktury, Správě železnic, státní organizaci.

### **3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:**

Železniční trať Liberec – Černousy je jednokolejná, neelektrifikovaná celostátní dráha. V knižním jízdním řádu je označena jako trať č. 037.

Číslování dle PoD: 502 00

Prostorová průchodnost: Liberec – Černousy: Z-GC

Traťová třída zatížení je v úseku Liberec – Černousy: C3

Předmětem komplexní opravy je oprava traťové koleje v km 168,745 – 170,653 včetně propustku v km 170,605, oprava PZZ, oprava 5 ks výhybek, 3 staničních kolejí, nástupiště, staničního zabezpečovacího zařízení a elektrotechnického a energetického zařízení v ŽST Mníšek u Liberce v km 170,653 – 171,401. Maximální traťová rychlost v úseku Liberec – Mníšek u Liberce je 100 km/h, v úseku, jehož se předmětná oprava týká, je max. traťová rychlost 70 km/hod. Zábřezdná vzdálenost je 700 m. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1.

Stávající technický stav se blíží hranici technických parametrů neumožňujících provozování stávajícího provozu. Při neuskutečnění realizace těchto opravných prací bude nutný zvýšený dohled a četnější provádění údržbových prací, z nichž některé budou obtížně realizovatelné z důvodu plánovaného odstranění kolizního zařízení ve správě SSZT (drátovodné trasy), případně by bylo nutné zavedení pomalých jízd. Revitalizace ani rekonstrukce trati a ŽST Mníšek u L. není v rámci investiční přípravy v nejbližších letech plánována. Tato komplexní oprava přímo navazuje na akci „Oprava trati v úseku Liberec – Mníšek u Liberce“ (km 163,094 – 168,745), která byla realizována v 07 - 08/2020 s obdobným účelem, jako tato připravovaná akce. Nutno koordinovat tuto stavbu s připravovanou stavbou na opravné a investiční práce na výpravní budově a veřejně přístupných prostor v žst. Mníšek u Liberce, uvedenou ve střednědobém plánu oprav a rekonstrukcí budov osobních nádraží (PRRON 2021 – 2024; Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží na rok 2021 až 2024) k realizaci v roce 2021 a 2022. Koordinace staveb musí probíhat v následném stupni projektové dokumentace i při realizaci obou staveb, které budou v roce 2022 realizovány v souběhu. Koordinační schéma akcí na trati Liberec – Mníšek u Liberce je na konci přílohy D.

Železniční spodek, železniční svršek, přejezdy, nástupiště:

V předmětném úseku je vložen železniční svršek S49 s nevyhovujícími betonovými pražci SB5 s dřevěnými hmoždinkami a s kolejnicemi S49, které vykazují v celém úseku vlnovitost temen hlav a další defektoskopické vady. V koleji je zřízena bezstyková kolej se svary zhotovenými starou technologií (mokrý formy). Kolejové lože je šterkové a silně znečištěné. Na 1. koleji v ŽST Mníšek u Liberce je použit svršek SB5 s dřevěnými hmoždinkami, v koleji č. 3 je použit svršek na dřevěných a betonových pražcích SB5, v koleji č. 5 jsou vloženy betonové pražce SB5 s dřevěnými hmoždinkami a dožilé dřevěné pražce s kolejnicemi tv. T a Xa. Výhybky č. 1 (J T5° L), č. 2 (J T6° L) a č. 3 (J S49 1:9



190 P) jsou na dřevěných pražcích a výhybka č. 4 (J A6° P) a č. 5 (J S49 1:9 190 P) jsou na ocelových korýtkových pražcích. Kolej je zřízena bezstyková ve všech staničních kolejích. Kolejové lože je šterkové, silně znečištěné. V koleji č. 1 se vyskytují v kolejovém loži blátivá místa pravděpodobně z důvodu nefunkčního příkopu.

V úseku je 5 úrovnových železničních přejezdů, a to P2825 v km 168,993, kde je přejezdová konstrukce na dřevěných pražcích s kolejnicovým žlábkem ze dvou kolejnic na zdvojené podkladnici a asfaltového recyklátu, přejezd P2826 v km 169,674, kde je přejezdová konstrukce na dřevěných pražcích s kolejnicovým žlábkem ze dvou kolejnic na zdvojené podkladnici a asfaltového betonu, přejezd P2827 v km 169,981, kde je přejezdová konstrukce na dřevěných pražcích s kolejnicovým žlábkem ze dvou kolejnic na zdvojené podkladnici a asfaltového betonu, P2828 v km 170,490, kde je vložena celopryžová přejezdová konstrukce Strail na dřevěných pražcích pouze uvnitř koleje a P2829 v km 171,327, kde je přejezdová konstrukce na betonových pražcích s kolejnicovým žlábkem z válcovaného profilu L a asfaltového recyklátu – přejezd je přes kolej č.1 a č.3. Stav přejezdových konstrukcí, resp. stav povrchů z asfaltového betonu včetně dřevěných pražců je na hranici životnosti, asfalt je vydrolený a popraskaný a pražce jsou zasaženy hnilobou, kolejnice a další skryté ocelové součásti jsou zasaženy silnou korozí.

Nástupiště jsou v žst. Mníšek u Liberce u koleje č. 1, kde je zřízeno nástupiště s pevnou nástupní hranou typu SUDOP s deskami K145 v délce 247 m a výšce nad TK 300 mm, a u koleje č. 3, kde je nástupiště rovněž s pevnou nástupní hranou typu TISCHER v délce 180 m a výšce nad TK 200 mm.

Skalní zářezy - km 169,420 – 169,760, oboustranně, délka 340 m, sklon svahů proměnný, svahy prorostlé vegetací, skalní masivy pokryté humusem a vegetací, skalní masivy zčásti soudržné, viditelné poruchy a odlomené části spadlé do příkopů; km 169,985 – 170,210, oboustranně, délka 225 m, sklon svahů proměnný, svahy prorostlé vegetací, skalní masivy pokryté humusem a vegetací, skalní masivy zčásti soudržné, viditelné poruchy a odlomené části spadlé do příkopů. Odvodňovací zařízení resp. příkopy ve všech zářezech jsou zanešené a zčásti nefunkční. Stezky jsou zarostlé, pokryté humusem a zčásti neschůdné.

Trat'ová zabezpečovací zařízení:

V úseku Liberec - Mníšek u Liberce je trat'ové zabezpečovací zařízení 1. kategorie telefonické dorozumívání. V úseku Mníšek u Liberce - Raspenava je trat'ové zabezpečovací zařízení 3. kategorie AHP-03D z roku 2017.

Přejezdová zabezpečovací zařízení od km 168,745:

PZS v km 168,993/P2825 „LM9“ je zařízení kategorie PZS 3SBI, typ AŽD 71 z roku 1975 ovládané automaticky jízdou vlaku pomocí jednopásových kolejových obvodů 50Hz s anulačním souborem ASE-2 ve směru od Mníšku u L. a ve směru od Liberce počítači náprav ACS-2000. Trať se kříží s účelovou komunikací. Ve směru od Liberce je výpočet přejezdu proveden pro rychlost 80km/hod a ve směru od Mníšku je proveden výpočet na 100km/hod. Technologie je umístěna v domku OPD (televize) s propadající se podlahou. Výstražníky jsou typu AŽD 97-PV. Kabelizace je provedena neplněnými kabely. Kontroly PZS jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Mníšek u L.

PZS v km 169,674/P2826 „D“ je zařízení kategorie PZS 3SBI, typ AŽD 71 z roku 1975 ovládané automaticky jízdou vlaku pomocí jednopásových kolejových obvodů 50Hz, anulaci PZS vyhodnocuje anulační soubor ASE-2. Trať se kříží s místní komunikací. Přibližovací úseky vyhovují pouze na rychlost 70km/hod. Technologie je umístěna v



domku OPD (televize) s propadající se podlahou. Výstražníky jsou typu AŽD 97-PV. Kabelizace je provedena neplněnými kabely. Kontroly PZS jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Mníšek u L.

PZS v km 169,981/P2827 „E“ “ je zařízení kategorie PZS 3SBI, typ AŽD 71 z roku 1975 ovládané automaticky jízdou vlaku pomocí jednopásových kolejových obvodů 50Hz, anulaci PZS vyhodnocuje anulační soubor ASE-2. Trať se kříží s místní komunikací. Přibližovací úseky vyhovují pouze na rychlost 70km/hod. Technologie je umístěna v domku OPD (televize) s propadající se podlahou. Výstražníky jsou typu AŽD 97-PV. Kabelizace je provedena neplněnými kabely. Kontroly PZS jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Mníšek u L.

PZS v km 170,490/P2828 „F“ “ je zařízení kategorie PZS 3SBI, typ AŽD 71 z roku 1975 ovládané automaticky jízdou vlaku pomocí jednopásových kolejových obvodů 50Hz, anulaci PZS vyhodnocuje anulační soubor ASE-2, ovšem s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení ŽST Mníšek u L., neboť se nachází na libereckém záhlaví mezi vjezdovým návěstidlem L a odjezdovými návěstidly S1,S3. Trať se kříží se silnicí III. třídy. Přibližovací úseky vyhovují pouze na rychlost 70km/hod. Technologie je umístěna v domku OPD (televize) s propadající se podlahou. Výstražníky jsou typu AŽD 97-PV. Kabelizace je provedena neplněnými kabely. Kontroly PZS jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Mníšek u L.

PZS v km 171,327/P2829 „M2“ “ je zařízení kategorie PZS 3SNI, typ PZZ-RE z roku 2017 ovládané automaticky jízdou vlaku pomocí počítačů náprav ACS 2000 ve směru od Raspenavy a ve směru od Mníšku vazbou na staniční zabezpečovací zařízení ŽST Mníšek u L., neboť se nachází na raspenavském zhlaví mezi vjezdovým návěstidlem S a odjezdovými návěstidly L1,L3. Staniční koleje 1 a 3 se kříží s účelovou komunikací. Přibližovací úseky od Raspenavy vyhovují na rychlost 100km/hod, ze směru Mníšek je výpočet pro rychlost 70km/hod. Technologie je umístěna v domku ATE Cheb. Výstražníky jsou typu AŽD 97-PV. Kabelizace je provedena plněnými kabely. Kontroly PZS jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Mníšek u L.

Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Mníšek u Liberce.

Jedná se o mechanické zařízení 2. Kategorie s ústředním stavědlovým přístrojem vz.5007 s mechanickými vybavovači, v roce 1970 bylo doplněné o hlavní světelná návěstidla PŘL, L, S1, S3, L1, L3, S, PŘS a o seřaďovací návěstidla Se1 a Se2. Návěstidla jsou typu AŽD70. Mechanické přestavníky na výhybkách č. 1 a 6 jsou nahrazeny elektromotorickými přestavníky EP600. V lichém zhlaví jsou tři izolované kolejnice IK1, IK2, IK3 50Hz, v sudém zhlaví úseky SK a 6VK již tvoří počítače náprav ACS2000 vybudované s výstavbou TZZ AHP-03D. Výhybky 2, 3 a 4, 5 jsou zabezpečeny mechanickými závorníky ovládanými pomocí drátovodů z ústředního stavědlového přístroje. Výkolejka Vkl na 5. koleji je zabezpečena výkolejkovým jednoduchým zámek, klíč je v úschově výpravčího. Technologie SZZ je umístěna v malé místnosti uvnitř výpravní budovy. Kabelizace je tvořena převážně neplněnými kabely.

Sdělovací zařízení:

Je tvořeno zapojovačem SMZ, hodinovým zařízením, místní radiovou sítí a TRS.



## Správa elektrotechniky a energetiky:

V uvedeném úseku trati se nachází přípojky NN přejezdová zabezpečovací zařízení, venkovní osvětlení a kabelové rozvody NN žst. Mníšek u Liberce a elektrický ohřev výhybek žst. Mníšek u Liberce. Venkovní osvětlení železniční stanice Mníšek u Liberce je napájeno z elektroměrového rozváděče RE1 kabelem CYKY 4x16 do rozváděče RE2, v rozváděči RE2 je umístěno jištění a měření kabelových vývodů pro jednotlivé odběry v rozvodech železniční stanice - RV2, RV6, RP2, RZZ1-SÚ, RZZ-RD TZZ a napájení RACK. Z rozváděče RV2 jsou kabelovými vývody CYKY 5x4 napájeny sklopné osvětlovací stožáry (celkem 24 ks) ABATEC typ T107/RLH výšky 10 metrů. Na stožárech jsou osazena svítidla s výbojkami SHC 150W, uzemnění stožárů je provedeno páskem FeZn 30x40 mm. Z rozváděče RV2 jsou napájeny kabelem AYKY 4x35 rozváděče pro elektrický ohřev výhybek REOV1 a REOV2 a kabelem CYKY 3x2,5 rozváděč MSU, který slouží pro dálkové ovládání a diagnostiku osvětlení a EOv.

Na výhybkách č. 1 a č. 6 je osazen elektrický ohřev výhybek firmy EŽ Praha.

### 4) Požadavky na technické řešení:

Záměrem projektu je komplexní oprava traťového úseku v úseku Krásná Studánka – Mníšek u Liberce včetně ŽST Mníšek u Liberce (oprava výhybek, kolejí, oprava nástupiště, oprava propustky, sanace skalních zářezů) a zajištění bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati. Oprava bude realizována v km 168,745 – 171,401. Součástí opravných prací bude oprava přejezdových konstrukcí (5 přejezdů) a úprava zabezpečení přejezdů P2826, P2827, P2828 a P2829, oprava SZZ, venkovního osvětlení a úprava EOv v ŽST Mníšek u Liberce.

Železniční svršek, spodek, přejezdy, nástupiště:

Začátek opravy km 168,745, konec opravy km 171,401. Bude provedeno strojní čištění kolejového lože, částečná sanace železničního spodku včetně zřízení odvodnění v rozsahu určeném projektovou dokumentací na základě výsledků statických zkoušek únosnosti zemní plně, úpravy stezek (rozšíření), bude provedena souvislá výměna dožilých betonových prahů SB5 a kolejnic S49, a to včetně koleje č. 1, 3, 5 a 5b a výhybek 1, 2, 3, 4, 5 v žst. Mníšek u L. Do traťové koleje a do koleje č. 1 a 3 bude vložen nový materiál (do kol. č. 3 případně užitý materiál), prahce min. délky 2,6 m a hmotnosti min. 300 kg s pružným upevněním, kolejnice 49E1 R260 dl. min. 75 m, výhybka č. 1 bude 49 II. generace na betonových prahcích s ČZ a se žlabovými prahci. V koleji č. 5 a 5b lze použít převážně materiál užitý. Ve všech kolejích a výhybkách bude zřízena BK. Na výh. č. 1, bude upraven stávající EOv. Z důvodu předpokládaného umístění poloostrovního nástupiště mezi koleje č. 1 a 3 je nutné mezi nimi zvětšit osovou vzdálenost a posunout kolej č. 3 blíže ke koleji číslo 5. Bude otočena jednoduchá kolejová spojka výh. č. 2 – výh. č. 3 mezi kolejemi č. 3 - 5 tak, aby při jízdě resp. posunu ve směru od Liberce nebyla nutná jízda na kol. č. 5 úvratí přes účelové kolejiště SŽ, ale přímo. Výhybky č. 2, 3, 4, 5 jsou ústředně závorovány ze stavědla u DK. V této souvislosti bude snesena drátovodná trasa podél koleje č. 1, aby bylo možné opravit odvodňovací zařízení podél této koleje a přilehlé svahy (drátovodná trasa již nebude obnovena, bude provedena změna zabezpečení těchto výhybek). Úrovně přejezdy P2825, P2826, P2827, P2828 a P2829 v uvedeném úseku budou zřízeny s rozebíratelnou celopryžovou přejezdovou konstrukcí včetně vnějších dílů a závěrných zídek a na všech bude zřízena ZKPP včetně odvodnění. Nástupiště bude opraveno z nástupištních dílců L nebo H na poloostrovní (pokud to umožní dispoziční uspořádání kolejiště) s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK s centrálním přístupem naproti DK. Ve jmenovaném úseku bude provedena sanace skalních

zářezů v rozsahu, který určí projektant-geotechnik. PZZ a SZZ v opravovaném úseku budou upravena tak, aby umožňovala zvýšení traťové rychlosti na max. 100 km/hod.

Popis prací ŽSp, ŽSv, přejezdy:

- strojní čištění kolejového lože

- souvislá výměna betonových prahů SB5 za nové prahce betonové s pružným upevněním délky 2,6 m a min. hmotnosti 300 kg, rozdělení „u“, v přejezdových konstrukcích budou použita upevňovací s antikorozií úpravou

- oprava směrového a výškového uspořádání kolejí a výhybek

- souvislá výměna kolejnic tv. S49 za nové 49E1 R260 min. délky 75m, svaření do dlouhých kolejnicových pásů bude provedeno elektrickým odporovým svařováním

- zřízení BK v celém úseku

- doplnění kolejového lože kamenivem a úprava KL do předepsaného profilu

- úprava stezek

- oprava odvodnění

- oprava přejezdů včetně zřízení ZKPP a odvodnění a vložení nových celopryžových přejezdových konstrukcí včetně vnějších dílů a závěrných zídek, přejezdová konstrukce bude plynule navazovat na přilehlé komunikace v souladu s ČSN 736380

- oprava výhybek č. 1, 2 (stávající výh. č. 3), 5 a přípojných polí materiálem novým (S49 I. generace na dřevěných prahcích, 49 II. generace na betonových prahcích bude pouze výh. č. 1), oprava výhybek č. 3 (stávající výh. č. 2) a 4 materiálem užitým nebo novým (dřevěné prahce)

- oprava dopravních kolejí č. 1 a 3 materiálem novým (včetně sanace železničního spodku určené PS), manipulační koleje č. 5 a 5b materiálem užitým včetně zřízení BK na všech čtyřech kolejích

- oprava nástupiště na poloostrovni mezi kolejí č. 1 a 3 s přístupem v úrovni kolejí přes centrální přechod naproti DK

- úprava stávajícího EOV na vjezdové výhybce č. 1

- sanace skalních zářezů km 169,420 – 169,760 oboustranně, délka 340 m; km 169,985 – 170,210 oboustranně, délka 225 m; bude provedeno odstranění veškeré vegetace, očištění od nánosů humusu apod., odtěžení a odvoz materiálu z příkopů na skládku, zajištění skalních masivů ochrannými sítěmi a kotvením, vše v rozsahu určeném projektovou dokumentací

- výměna výstroje trati a ZZ

- DSPS.

Mostní objekty:

SMT OŘ Hradec Králové má v daném úseku ve správě propustky v km 168,779; 168,938; 170,605 a mosty v km 169,278; 169,807; 170,293 a 171,374.

Všechny objekty mají vyšší přesypávku a opravou koleje nesmí být dotčeny.

Součástí stavby bude oprava propustky v km 170,605.

Stávající stav:

Kamenný klenbový propustek pod traťovou kolejí, světlost 2,0 m, šířka 20 m. Nefunkční izolace, vypadlé spárování, trhliny ve zdivu klenby. Objekt je prodloužen betonovými



nevyztuženými troubami o průměru 800 mm pod nákladištěm s kolejemi. Trouby jsou vzájemně posunuté, některé prasklé a propadlé. Délka zatrubnění je cca 65 m, výška přesypávky je cca 8 m, plocha povodí je přibližně 350 000 m<sup>2</sup>. Dochází k protékání vody náspem mimo trouby, mohou vznikat kaverny v náspu nebo může nastat jeho sesuv.

Požadavek na nový stav:

Přestavba na trubní propustek, provedení hydrotechnického výpočtu.

Sdělovací a zabezpečovací zařízení:

Vycházíme z předpokládaných prací na železničním svršku a spodku a z požadavku zvýšení rychlosti od km 168,745 na rychlost 100 km/hod. Pro splnění cílů opravy je třeba realizovat tyto opravy technologií ve správě SSZT.

Po stavbě budou kolejové obvody (dále jen KO) v upravovaném úseku kompletně nahrazeny počítači náprav (dále jen PCN) včetně žst. Mníšek u Liberce v nové konfiguraci kolejiště. Bude řešena funkcionalita VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) dle TS 2/2014-S,Z. Současně s tím budou zrušeny izolované kolejnice (IK1- IK3) a v rámci úpravy přejezdů budou zrušeny i soubory ASE na přejezdech.

Dále:

Oprava PZS v km 168,993/P2825 „LM9“ úprava na 100 km/hod od Liberce nyní 80 km/hod, zvýšení rychlosti na 100 km/hod, realizace opravy, předpokládaná v roce 2021-2022, nebude součástí tohoto projektu.

Ve stavbě „Oprava trati v úseku Krásná Studánka - Mníšek u Liberce“ pro splnění cílů je třeba dále realizovat tyto práce:

Oprava PZS v km 169,674/P2826 „D“ úprava na 100 km/hod, nyní 70 km/hod, výměna vnitřní technologie, náhrada kolejových obvodů 50Hz za PCN, oprava kabelizace.

Oprava PZS v km 169,981/P2827 „E“ úprava na 100 km/hod, nyní 70 km/hod, výměna vnitřní technologie, náhrada KO za PCN, oprava kabelizace.

Oprava PZS v km 170,490/P2828 „F“ úprava na 100 km/hod, nyní 70 km/hod, výměna vnitřní technologie, náhrada KO za PCN, oprava kabelizace.

Oprava PZS v km 171,327/P2829 „M2“ úprava na 100 km/hod, nyní 70 km/hod od Liberce, úprava technologie pro zvýšení rychlosti.

Oprava SZZ ŽST Mníšek dle navržené konfigurace kolejiště a nástupišť je třeba nové zabezpečení dopravních kolejí č. 1 a 3. Stavbou budou zrušeny drátovodné trasy k výhybkám 2,3,4,5. Stávající mechanický ústřední přístroj ze 70. let je nutné nahradit elektronickým stavědlem. Ovládání elektronického stavědla bude z JOP, které bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři. V cílovém stavu bude provedena výměna KO za PCN, takže zjišťování volnosti bude zajištěno PCN v celém obvodu stanice nikoliv jako nyní pouze na sudém zhlaví. V souvislosti se zřízením poloostrovního nástupiště s centrálním přechodem je nutné řešit zabezpečení přechodu dle TS 1/2018-Z.

Technologie zabezpečovací a sdělovací techniky budou umístěny do nového technologického objektu. Traťové zabezpečovací zařízení ve směru od/do Liberce nebude v této stavbě řešeno, zůstane telefonické dorozumívání, bude připravena pouze místní část TZZ jako součást elektronického stavědla. Dálková diagnostika elektronického stavědla bude řešena přes diagnostický server ve Frýdlantu v Čechách. V rámci sdělovacího zařízení bude stavbou řešený IP zapojovač a EZS technologického objektu. Pro ostatní sdělovací zařízení jako je informační systém pro cestující a kamerový systém bude zřízena a připravena kabelizace pro případný budoucí přechod na DOZ.

V celém úseku stavby budou položeny dvě trubky HDPE pro budoucí zatažení optického kabelu a traťový kabel 10XN. HDPE trubky a kabel budou ukončeny v novém

technologickém objektu v ŽST Mníšek u Liberce a v trati do Liberce budou ukončeny v kabelové komoře.

Správa elektrotechniky a energetiky:

Přípojky NN pro přejezdová zabezpečovací zařízení musí být ve stavbě ochráněny, případné opravy nebo přeložky kabelových tras budou provedeny v rámci stavby.

V železniční stanici Mníšek u Liberce bude v rozsahu opravy železničního svršku, spodku a nástupiště upraveno osvětlení kolejiště a nástupiště včetně přístupů na nástupiště. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11, platného od 1. 8. 2016. Osvětlení požadujeme zajistit svítidly s energeticky úspornými zdroji LED, která mají schválené technické podmínky pro použití u Správy železnic, státní organizace. Svítidla budou umístěna na sklopných stožárech. Z provedených úprav osvětlení vyplývá i nutnost následného provedení úprav v systému dálkové diagnostiky technologických systémů Správy železnic, které musí být financovány z nákladů stavby.

Na opravovaných výhybkách bude proveden návrh úpravy EOv, včetně parametrizace v systému dálkové diagnostiky technologických systémů.

#### **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

Stavba bude rozdělena do samostatných stavebních objektů a provozních souborů v rámci vyhotovení projektové dokumentace.

Jedná se o opravné práce na železničním spodku a železničním svršku, umělých stavbách, zabezpečovacím zařízení a na elektrotechnickém a energetickém zařízení.

#### **6) Územně technické podmínky:**

Jedná se o opravné práce železničního svršku, spodku a přejezdů na stávajícím tělese a pozemcích dráhy, bez nároku na zábor pozemků, bez napojení na ostatní infrastrukturu. O rušení úrovnových železničních přejezdů P2825, P2826, P2827, P2828 a P2829 se v rámci tohoto projektu neuvažuje.

#### **7) Majetkoprávní vztahy**

Stávající hmotný investiční majetek železničního svršku, spodku, přejezdů, nástupišť, mostů, propustků, zabezpečovacího zařízení, elektrotechnického a energetického zařízení je ve správě Správy železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové. Po opravě ke změnám ve správě objektů nedojde.

#### **8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:**

Neobsazeno (v souladu s článkem 4.2 Směrnice č. V-2/2012).

#### **9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:**

Provedenou opravou nedojde ke změně jednotlivých správců a institucí zajišťujících údržbu objektů. Vzhledem k tomu, že nedochází k rozšíření stávající železniční sítě, nevzniká ani potřeba nárůstu pracovníků údržby.



#### **10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu**

Vzhledem k charakteru prováděných prací (opravné práce) je posouzení efektivity projektu řešeno dle kapitoly IV, odstavce 2, bodu o), Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury k dokumentu Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (schváleno Ministerstvem dopravy dne 31. 10. 2017).

##### **Bez projektu**

Stávající technický stav se blíží hranici technických parametrů neumožňujících bezpečné provozování stávajícího drážního provozu.

Bez realizace vyvstane nutnost zvýšeného dohledu a čtenější provádění údržbových prací, z nichž některé budou obtížně realizovatelné z důvodu plánovaného odstranění kolizního zařízení ve správě SSZT (drátovodné trasy), případně by bylo nutné zavedení pomalých jízd.

##### **S projektem**

Opravná práce zajistí plynulost provozu a předejde zavádění pomalých jízd. Odstraní se propad traťové rychlosti v téměř celém opravovaném úseku. Dále se také sníží náklady na údržbu daného úseku a zvýší se komfort pro cestující. Opravy přejezdů zlepší celkovou situaci na úrovňovém křížení tělesa dráhy a pozemní komunikace. V neposlední řadě bude jízda vlaků komfortnější a dojde ke snížení hluku s ohledem na současný stav.

Výluky jsou zatím plánovány v délce 25N 11.7. - 4.8.2022 v souladu s ročním plánem výluk na rok 2022. Na výše uvedený rozsah prací bude nutné výluky navýšit na celkem 50N. Zavedení NAD bude projednáno na výlukových poradách s dopravcem.

## 11) Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	6 500
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	135 000
4	Technologie	55 000
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu výstavby	2 000
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>198 500</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	41 685
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>240 185</b>

- |    |   |
|----|---|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.           |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.                             |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná  |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná |

## 12) Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80, 82, 83

příloha B: Neobsazeno

příloha C: Neobsazeno

příloha D: Orientační výkres se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

příloha E: Doložení současného stavu

příloha F: Prohlášení zhotovitele záměru projektu

příloha G: Neobsazeno

příloha H: Neobsazeno

příloha I: Neobsazeno

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Neobsazeno

Záměr projektu zpracoval, dne: 19.11. 2020

Robert Bayer, DiS.

Schválil, dne: 27. 11. 2020

Ing. Lubor Hrubeš  
ředitel OŘ Hradec Králové