

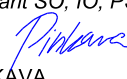




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	--

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MAREK PINKAVA Garant profese:
---	--	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. MAREK PINKAVA 	Vypracoval: ING. MAREK PINKAVA 	Kontroloval: ING. JIŘÍ SYROVÝ 

Název akce: MODERNIZACE ŽST ČESKÁ LÍPA	Číslo smlouvy: 13 312 201 Projektový stupeň: PD
Část: SOUHRNNÁ ČÁST SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Datum: 05/2014 Číslo částí: B.1

SUDOP PRAHA a.s.
Projektová, inženýrská a konzultační firma
Středisko 201 - žel. tratí a uzlů

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVBA: **Modernizace ŽST Česká Lípa**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **Přípravná dokumentace stavby (PD)**



Obsah:

1. POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE	6
1.1. ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	6
1.2. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	6
1.3. ZÁSADY URBANISTICKÉHO A ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	6
1.4. ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	7
<i>D.1 Železniční zabezpečovací zařízení</i>	<i>8</i>
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení	8
PS 14-01-01 ŽST Česká Lípa hl.n., SSZ	8
PS 02-01-01 výh. Žizníkov, SSZ	8
PS 04-01-01 ŽST Zákupy, SSZ	8
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení	9
PS 13-01-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., TZZ	9
PS 13-01-02 Srní u Č.L. - Žizníkov, TZZ	9
PS 15-01-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, TZZ	9
PS 11-01-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., TZZ	9
PS 01-01-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, TZZ	9
PS 03-01-01 Žizníkov - Zákupy, TZZ	10
PS 90-01-01 Zajištění přenosu kódu vlakového zabezpečovače	10
<i>D.2 Sdělovací zařízení</i>	<i>10</i>
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	11
PS 13-02-01 Srní u Č. L. - Česká Lípa hl.n., TK	11
PS 14-02-01 ŽST Česká Lípa hl.n., místní kabelizace	11
PS 14-02-02 ŽST Česká Lípa hl.n., úpravy stávajících kabelů	12
PS 15-02-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, DOK, TK	12
PS 11-02-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., DOK, TK	12
PS 02-02-01 výh. Žizníkov, místní kabelizace	13
PS 04-02-01 výh. Zákupy, místní kabelizace	13
PS 86-02-01 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, DOK, TK	14
PS 86-02-02 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, přenosový systém	14
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení	15
PS 14-02-10 ŽST Česká Lípa hl.n., TZ	15
PS 14-02-11 ŽST Česká Lípa hl.n., EZS	15
PS 14-02-12 ŽST Česká Lípa hl.n., ASHS	16
PS 14-02-13 ŽST Česká Lípa hl.n., sdělovací zařízení	16
PS 02-02-11 výh. Žizníkov, TZ	16
PS 02-02-12 výh. Žizníkov, EZS	17
PS 02-02-13 výh. Žizníkov, ASHS	17
PS 02-02-14 výh. Žizníkov, sdělovací zařízení	17
PS 04-02-11 výh. Zákupy, TZ	17
PS 04-02-12 výh. Zákupy, EZS	18
PS 04-02-13 výh. Zákupy, ASHS	18
PS 04-02-14 výh. Zákupy, sdělovací zařízení	19
D.2.3 Informační zařízení	19
PS 14-02-21 ŽST Česká Lípa hl.n., rozhlasové zařízení	19
PS 14-02-22 ŽST Česká Lípa hl.n., informační systém	19
PS 14-02-23 ŽST Česká Lípa hl.n., kamerový systém	20
PS 15-02-21 zast. Česká Lípa střežnice, rozhlasové zařízení	20
PS 15-02-22 zast. Česká Lípa střežnice, informační systém	20
PS 15-02-23 zast. Skalce u Č.L., rozhlasové zařízení	21
PS 11-02-22 zast. Česká Lípa - Holý vrch, informační systém	21
PS 02-02-23 výh. Žizníkov, kamerový systém	21
PS 02-02-51 výh. Žizníkov, demontáž stávajícího rozhlasového zařízení	22
PS 03-02-21 zast. Vlčí Důl - Dobranov, rozhlasové zařízení	22
PS 04-02-23 výh. Zákupy, kamerový systém	22
D.2.4 Rádiové spojení	22
PS 86-02-31 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, TRS, MRS	22



D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	23
PS 14-02-40 ŽST Česká Lípa hl.n., dispečerské pracoviště	23
PS 86-02-41 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, dálková diagnostika DDTS ŽDC	24
PS 90-02-41 ED SŽDC Pardubice, doplnění DDTS ŽDC	24
D.3 Silnoproudá technologie a dálkové ovládání	24
D.3.1 Dispečerská řídicí technika	24
PS 14-03-11 ŽST Česká Lípa, DŘT	24
PS 14-03-12 ŽST Česká Lípa, TS22/0,4kV, DŘT	24
PS 02-03-11 Výh. Žizníkov, DŘT	25
PS 04-03-11 ŽST Zákupy, DŘT	25
PS 90-03-11 ED SŽDC Pardubice, doplnění DŘT	25
D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN	25
PS 14-03-01 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, technologie, část ČEZDi	25
PS 14-03-02 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, technologie, část SŽDC	25
PS 14-03-03 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, vlastní spotřeba	25
PS 14-03-04 ŽST Česká Lípa hl.n., rozvodna nn, technologie	25
PS 14-03-05 ŽST Česká Lípa hl.n., náhradní zdroj, technologie	25
PS 14-03-06 ŽST Česká Lípa hl.n., rozvaděč zajištěné sítě, technologie	25
D.4 Ostatní technologická zařízení	26
D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory	26
SO 14-04-01 ŽST Česká Lípa hl.n., výtahy	26
E.1 Inženýrské objekty	26
E.1.1 železniční svršek a spodek	26
SO 14-10-01 ŽST Česká Lípa hl.n., železniční svršek	26
SO 14-11-01 ŽST Česká Lípa hl.n., železniční spodek	27
Úpravy navazujících tratí obecně	28
SO 11-10-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., úpravy železničního svršku	28
SO 13-10-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., úpravy železničního svršku	28
SO 01-10-01 Česká Lípa hl.n. - výh. Žizníkov, úpravy železničního svršku	29
SO 03-10-01 Žizníkov - Zákupy, úpravy železničního svršku	29
SO 15-10-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, úpravy železničního svršku	29
SO 02-10-01 výh. Žizníkov, úpravy železničního svršku	29
SO 04-10-01 ŽST Zákupy, úpravy železničního svršku	29
SO 04-11-01 ŽST Zákupy, úpravy železničního spodku	29
E.1.2 Nástupiště	29
SO 14-14-01 ŽST Česká Lípa hl.n., nástupiště	29
SO 15-14-01 zast. Česká Lípa střešnice, úprava nástupiště	29
E.1.3 Železniční přejezdy	30
SO 13-13-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy přejezdů	30
SO 15-13-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, stavební úpravy přejezdů	30
SO 11-13-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy přejezdů	30
SO 01-13-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, stavební úpravy přejezdů	30
E.1.4 Mosty, propustky, zdi	30
SO 14-24-01 Podchod v km 45,087	30
SO 14-24-02 železniční most v ev. km 45,384	31
SO 14-24-03 železniční most v ev. km 45,470	31
SO 14-26-51 demolice lávky v ev. km 44,913	31
SO 13-20-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy mostů a propustků	32
SO 11-20-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy mostů a propustků	32
SO 01-20-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, stavební úpravy mostů a propustků	32
SO 03-20-01 Žizníkov - Zákupy, stavební úpravy mostů a propustků	32
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty	32
SO 90-80-01 Kácení mimolesní zeleně	32
E.1.6 Potrubní vedení	32
SO 14-70-01 ŽST Česká Lípa hl.n. staniční budova, napojení splaškové kanalizace	32
SO 14-70-02 ŽST Česká Lípa hl. n. staniční budova, napojení dešťové kanalizace	32
SO 14-71-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, napojení vodovodu	33
SO 14-71-51 ŽST Česká Lípa hl.n., demontáž vodovodů v kolejišti	33
SO 14-72-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, napojení plynovodu	33
E.1.8 Pozemní komunikace	33



SO 14-31-01 ŽST Česká Lípa hl.n., úpravy komunikací	33
E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů	34
E.2.1 Pozemní objekty budov.....	34
SO 14-40-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, část pro odbavení cestujících	34
SO 14-40-02 ŽST Česká Lípa hl.n., stavební úpravy VB pro umístění technologií	34
SO 14-40-03 ŽST Česká Lípa hl.n., stavební úpravy trafostanice TS 22/0,4Kv	34
SO 14-40-04 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava nákladíště u koleje č.4	34
SO 02-40-01 výh. Žizník, stavební úpravy ve VB	34
E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích.....	35
SO 14-41-01 ŽST Česká Lípa hl.n., zastřešení nástupišť	35
E.2.4 Orientační systém	35
SO 14-43-01 ŽST Česká Lípa hl.n., orientační systém pro cestující	35
E.2.5 Demolice	35
SO 14-45-51 ŽST Česká Lípa hl.n., demolice skladů a ramp.....	35
SO 14-45-52 ŽST Česká Lípa hl.n., demolice stavědla č.1	35
E.3 Trakční a energetická zařízení	36
E.3.4 Ohřev výměn.....	36
SO 14-64-01 ŽST Česká Lípa hl.n., EOv	36
SO 02-64-01 výh. Žizník, EOv	36
SO 04-64-01 ŽST Zákupy, EOv	37
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	37
SO 13-62-01 Srní - Česká Lípa hl.n., přípojky nn pro RD	37
SO 14-62-01 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava rozvodu NN a osvětlení	38
SO 14-62-02 ŽST Česká Lípa hl.n., osvětlení podchodu	38
SO 14-62-03 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava kabel vedení 22kV ČEZ	39
SO 15-62-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, přípojky nn pro RD	39
SO 11-62-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., přípojky nn pro RD.....	39
SO 04-62-01 ŽST Zákupy, přípojka NN pro zab. zař.	40
E.3.7 Vnější uzemnění	40
SO 14-65-01 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, vnější uzemnění.....	40
1.5. ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	40
1.6. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU; ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO PRŮZKUMU	40
1.7. VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU	40
1.8. PODMÍNUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ	41
1.8.1. Přeložky inženýrských sítí.....	41
1.8.2. Podmínující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady.....	41
1.8.3. Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území	41
2. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY	42
2.1. ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH.....	42
2.1.1. Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech	42
2.1.2. Použité geodetické a mapové podklady	43
2.2. ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH	43
2.2.1. Dosavadní dotčená ochranná pásma	43
2.2.2. Chráněná území	45
Velkoplošná zvláště chráněná území	45
Maloplošná zvláště chráněná území	45
2.2.3. Posuzování vlivů na životní prostředí	47
2.2.4. Kulturní památky	47
2.2.5. Stanovení nových ochranných pásem.....	47
2.2.6. Údaje o chráněných ložiskových územích	48
2.3. POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ.....	48
2.4. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL	48
2.5. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	48
2.6. ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH	50
2.7. ÚDAJE O BILANCÍCH ZEMNÍCH PRACÍ	50
2.8. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	50



2.9.	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	50
2.10.	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	51
3.	ZÁVĚR	52



1. POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

1.1. Údaje o umístění stavby

Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby. Jejím obsahem je modernizace železničního uzlu Česká Lípa a menší úpravy na tratích, které do uzlu vstupují. Stavba je definována následujícími místy na trati:

trať	začátek	konec
080	od Bakova v km 39.027	ve směru Nový Bor v km 47.000
081	od Děčína v km 14.108	ŽST Česká Lípa
086	ŽST Česká Lípa	ve směru Liberec v km 93.496
087	od Lovosic v km 84.452	ŽST Česká Lípa

1.2. Zhodnocení staveniště

Staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese v obvodu dráhy. Návrh úprav kolejí byl proveden s cílem eliminovat zásahy do mimodrážních pozemků. Pozemky, které jsou v Geodetické a majetkoprávní části uvedeny jako zábor ploch, jsou ve valné většině dráhou využívány již dnes. Jedná se tak o nápravu majetkoprávních vztahů z minulosti. Tyto nesrovnalosti vznikly na sklonku 80-tých let 20. století za dob socialismu, při výstavbě přeložky trati ve směru Liberec. Nově jsou dotčeny pouze 4 pozemky pro umístění kabelových tras či reléového domku v úseku Stružnice – Česká Lípa.

Kromě stavebních úprav kolejiště bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště. Jedná se zejména o místa:

- nejbližší okolí v ŽST Česká Lípa hl. n. – úpravy stávající výpravní budovy, rekonstrukce trafostanice, úpravy v okolí výstupu z podchodu, výstavba nové budovy pro odbavení cestujících
- okolí některých přejezdů – zejména přejezdů P3238, P3239, P3240 a P3241.

1.3. Zásady urbanistického a architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Stavba vzhledem ke svému charakteru neovlivňuje krajinný ráz. Modernizace železniční stanice probíhá ve stávající poloze. Úpravy na okolních tratích jsou technického rázu – výměna kolejového roštu, dosazení technologických zařízení, rekonstrukce propustků a podobně.

▪ Okolí železniční stanice Česká Lípa hl. n.

Urbanismus města ovlivňuje změna umístění nástupišť v ŽST Česká Lípa. Oproti dnešnímu stavu o cca 250 severněji – blíže k centru města. S tím souvisí i výstavba podchodu a nové budovy pro odbavení cestujících.

Nový podchod bude budovaný skrz celou železniční stanici a nově tak spojí dnes oddělené části města – centrální část s městskou částí Dubice a přilehlou průmyslovou zónou. U výstupu z podchodu bude na straně k městu vystavěna nová budova pro odbavení cestujících. V budově budou umístěny pokladny s prodejem jízdenek, prostor pro čekání cestujících a sociální zázemí.



Dispoziční řešení prostoru bylo navrženo v souladu s dlouhodobým záměrem města a kraje vybudovat v České Lípě společná dopravní terminál pro železniční a autobusovou dopravu. Autobusová část terminálu není součástí této stavby, nicméně jeho výstavba může na stavbu železniční části navázat.

Území v okolí stanice, jehož využití je podmíněno zpracováním Územní studie, není stavbou přímo zasaženo. Přesto byl záměr průběžně konzultován s Městem Česká Lípa tak, aby řešení železniční stanice bylo v souladu s představou o budoucím využití.

Místo nové budovy pro odbavení cestujících je navrženo tak, aby umožnilo výstavbu budoucí autobusové části terminálu ve stávajícím uličním prostoru. Nebude zásadně zasažen park v přednádraží ani nebudou potřebné zásadní úpravy vedení komunikací.

Přisunutím prostoru pro cestující dojde ke zkrácení docházkové vzdálenosti pro cestující směřující do centra města i přestupujících na návaznou autobusovou dopravu.

Nová budova bude jednopodlažní s vodorovnou střechou. Dispoziční návrh budovy umožňuje její rozšíření v budoucnu ať už pro komerční účely nebo jako rozšiřující část pro cestující autobusové dopravy.

▪ Okolí upravovaných přejezdů

Vlivem zabezpečení některých přejezdů v intravilánu města Česká Lípa budou provedeny některé stavební úpravy. Jsou motivovány zvýšením bezpečnosti na přejezdech. Základní filozofií návrhu je usměrnění zejména pěších dopravních proudů pomocí úpravy chodníků v okolí či zřízení zábradlí.

1.4. Zásady technického řešení

Stavbu lze z hlediska své náplně rozdělit do dvou oblastí:

- komplexní modernizace ŽST Česká Lípa
- úpravy na návazných tratích

Komplexní modernizace ŽST Česká Lípa hl.n. v sobě zahrnuje přestavbu železniční stanice na základě dnešních požadavků. Odstraňuje historický nedostatek této stanice – rozdělení na dvě části a tím danou komplikovanost jak provozní, tak zejména pro cestující veřejnost. Ve stanici budou vybudována nová ostrovní nástupiště přístupná podchodem, který navíc propojí i dvě části města na opačných stranách železniční stanice. Celý prostor pro cestující je přesunut blíže k centru města. Bude zde vybudována nová budova pro cestující. Ve stanici bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení, budou zde revitalizovány veškeré technologie (sdělovací, silnoproudé, ...).

Úpravy na návazných traťových úsecích vyplývají jednak z požadavků norem a předpisů na zabezpečení provozu. Dále z požadavků na zrychlení provozu vlaků, zejména na trase Děčín – Česká Lípa – Liberec. Jsou zde tedy zřizovány nové traťové zabezpečovací zařízení vč. některých přejezdových a s tím související úpravy dalších technologií (sdělovací, silnoproudé, ohřevy výhybek, ...) a úpravy železničního svršku. V souvislosti se zvýšením rychlosti jsou k rekonstrukci navrženy i některé propustky.

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. Níže je popsána koncepce technického řešení po jednotlivých profesích.

Koncepce stavby z pohledu technologie provozu dopravy je uvedena v samostatné části B.2.



D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1 STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 14-01-01 ŽST Česká Lípa hl.n., SSZ

V ŽST Česká Lípa bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které umožní stavění vlakových cest ze všech / na všechny dopravní koleje. Řídící úroveň stavědla bude umístěna v ŽST Česká Lípa. Stavění vlakových cest bude v základním režimu prováděno z dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa. V dopravně bude pro nouzové případy zřízena deska nouzových obsluh, která umožní stavění cest na určené koleje. Zařízení bude umístěno do adaptovaných prostor stávající výpravní budovy.

Pro indikaci průjezdu vlaku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Všechna návěstidla budou nová, světelná, platná pro příslušnou kolej. Výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny novými elektromotorickými přestavníky. Výhybky zajišťující boční ochranu budou rovněž vybaveny elektromotorickými přestavníky. Na všech železničních přejezdech v obvodu stanice bude zřízeno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Všechny přejezdy se nachází v intravilánu obce, a proto zde bude zřízeno zařízení typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevien. Konkrétně se jedná o železniční přejezdy P3236, P3385, P3237, P3238, P3239, P3240 a P3241.

PS 02-01-01 výh. Žizníkov, SSZ

Ve výhybně bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které umožní stavění vlakových cest ze všech / na všechny koleje. Řídící úroveň stavědla bude umístěna v ŽST Česká Lípa a bude společná i pro výhybnu Zákupy. Stavění vlakových cest bude v základním režimu prováděno z dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa, ze kterého bude ovládána i vlastní Česká Lípa. V dopravně bude navíc pro nouzové případy zřízena deska nouzových obsluh, která umožní stavění cest na všechny koleje. Zařízení bude umístěno do adaptovaných prostor stávající výpravní budovy.

Pro indikaci průjezdu vlaku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Všechna návěstidla budou nová, světelná, platná pro příslušnou kolej. Všechny výhybky budou vybaveny novými elektromotorickými přestavníky. V obvodu stanice nebude zřizováno žádné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 04-01-01 ŽST Zákupy, SSZ

Ve výhybně bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které umožní stavění vlakových cest ze všech / na všechny koleje. Řídící úroveň stavědla bude umístěna v ŽST Česká Lípa a bude společná i pro výhybnu Žizníkov. Stavění vlakových cest bude v základním režimu prováděno z dispečerského pracoviště v ŽST Česká Lípa, ze kterého bude ovládána i vlastní Česká Lípa. V dopravně bude pro nouzové případy zřízena deska nouzových obsluh, která umožní stavění cest na všechny koleje. Zařízení bude umístěno do technologického kontejneru mimo prostory výpravní budovy.

Pro indikaci průjezdu vlaku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Všechna návěstidla budou nová, světelná, platná pro příslušnou kolej. Obě výhybky budou vybaveny novými elektromotorickými přestavníky. V obvodu stanice nebude zřizováno žádné přejezdové zabezpečovací zařízení. Ta jsou zřizována samostatnou stavbou na železničních přejezdech P3393 a P3394.



D.1.2 TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 13-01-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo bez hradla na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do stavědlových ústředí přilehlých dopraven.

Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Předvěsti vjezdových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Železniční přejezdy P3233, P3234 a P3235 budou zabezpečeny novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Na železničních přejezdech P3233 a P3235 budou navíc zřízeny závorová břevna s ohledem, že dvoukolejné přejezdy jsou vedeny přes různé tratě. Na železničním přejezdu P3234 bude zřízeno přejezdové zabezpečovací zařízení zvlášť pro každou z traťových kolejí.

PS 13-01-02 Srní u Č.L. - Žizníkov, TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo bez hradla na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do stavědlových ústředí přilehlých dopraven.

Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Předvěsti vjezdových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu P3233 bude zabezpečeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením v rámci PS 13-01-02.

PS 15-01-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo s hradlem na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do nového reléového domku v blízkosti zastávky Skalice u České Lípy a v navazujících stanicích bude zřízena jeho úvazka na staniční zabezpečovací zařízení.

Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Předvěsti vjezdových, oddílových návěstidel, včetně oddílových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Oddílová návěstidla budou situována v blízkosti zastávky Skalice u České Lípy. Na železničních přejezdech P3246, P3247, P3248, P3250 a P3252 je navrženo zřídit nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Na železničním přejezdu P3247 budou navíc zřízena závorová břevna. Na železničním přejezdu P3251 je navrženo zřídit mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení PZM 2 s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku v místě přejezdu. Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdech P3243, P3244 a P3245 bude zavázáno do nového TZZ.

PS 11-01-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo bez hradla na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do stavědlových ústředí přilehlých dopraven.

Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Ty budou zřízeny i na zhlaví ŽST Stružnice, čímž budou odstraněny nevyhovující kolejové obvody s nosnou frekvencí 50 Hz. Předvěsti vjezdových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Na železničním přejezdu P2650 bude zřízeno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Na přejezdu P2649 je navrženo mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení PZM 2 s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku v místě přejezdu. Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu P2648 bude zavázáno do nového TZZ.

PS 01-01-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo bez hradla na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do stavědlových ústředí přilehlých dopraven.



Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Předvěsti vjezdových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu P3235 bude zabezpečeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením v rámci PS 13-01-02. Na přejezdu P3234 bude tímto PS zřízeno nové samostatné světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Na železničním přejezdu P3234 bude zřízeno přejezdové zabezpečovací zařízení zvlášť pro každou z traťových kolejí.

PS 03-01-01 Žizníkov - Zákupy, TZZ

Mezistaniční úsek bude zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo bez hradla na trati. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do stavědlových ústředěn přilehlých dopraven.

Pro indikaci volnosti úseku budou zřízeny úseky počítačů náprav. Předvěsti vjezdových, oddílových návěstidel, včetně oddílových návěstidel budou zřízeny nové, světelné. Na přejezdu P3292 bude zřízeno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení.

PS 90-01-01 Zajištění přenosu kódu vlakového zabezpečovače

S ohledem na zvýšení maximální traťové rychlosti v úsecích Srní u České Lípy – Česká Lípa a Česká Lípa – Žizníkov – Zákupy na 120 km/h budou v těchto úsecích zřízeny kolejové obvody zajišťující přenos kódu vlakového zabezpečovače.

D.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Smyslem modernizace v žst. Česká Lípa a v navazující trati Česká Lípa – Liberec je vybavit jednotlivé žst. v trati tak, aby bylo možné přejít z místního ovládání jednotlivých žst na dispečerský způsob řízení z jednoho pracoviště. Pro umístění řídicího pracoviště byla vybrána železniční stanice Česká Lípa, kde v rámci stavby Bakov n.J. – Česká Lípa bylo již dispečerské pracoviště vybaveno a je provozováno.

Pro zabezpečení dálkového ovládání se navrhuje nově řešit sdělovací zařízení tak, aby umožnilo jak lokální ovládání v jednotlivých žst., tak řízení z dispečerského pracoviště, tj. maximální kumulaci ovládacích funkcí sdělovacího zařízení do minimálního počtu ovládacích prvků – terminálů. Stručně lze obsah sdělovacího zařízení řešeného touto stavbou charakterizovat následujícími body:

- pokládka a ukončení dvojice HDPE chrániček v traťových úsecích Č. Lípa – Zákupy – Božíkov, Č. Lípa – Nový Bor a Č. Lípa - Stružnice
- zafouknutí, vyvedení a ukončení DOK 36 vl. SM v traťových úsecích Č. Lípa – Zákupy, Č. Lípa – Nový Bor a Č. Lípa - Stružnice
- pokládka, vyvedení a ukončení nového traťového kabelu – metalický armovaný kabel 15XN pokládáný v traťovém úseku Č. Lípa – Božíkov, Č. Lípa – Nový Bor, Č. Lípa – Stružnice a Č. Lípa – Srní u Č. Lípy
- doplnění stávajícího přenosového systému v žst. Česká Lípa o potřebná rozhraní a instalace přenosových prvků ve výhybnách Žizníkov a Zákupy
- demontáž stávajících analogových a dodávka nových IP telefonních zapojovačů s možností dálkového ovládání a řízení v žst. Česká Lípa, výhybně Žizníkov a Zákupy
- demontáž stávající technologie rozhlasu pro cestující a v kolejišti a dodávka nové v systému IP pro informování cestujících v žst. Česká Lípa, výhybně Zákupy a na zastávkách Holý Vrch, Střelnice, Skalce a Vlčí Důl
- výstavba kamerových systémů v žst. Česká Lípa, výhybna Žizníkov a Zákupy a na zastávkách Holý Vrch a Střelnice a začlenění dalších v navazujících dopravních vč. dálkového ovládání a dohledování



- výstavba informačního systému v žst. Česká Lípa, v zast. Holý Vrch a Střelnice a začlenění dalších v navazujících dopravních vč. dálkového ovládání a dohledování
- začlenit ovládání stávající radiostanice TRS pro žst. Česká Lípa do komunikačního systému nového IP zapojovače na pracovišti výpravčího – dispečera a výstavba části nového rádiového systému TRS v traťovém úseku Č. Lípa – Zákupy (navazuje na další budovaný úsek směrem na Liberec)
- ovládání stávajícího rádiového systému MRTS (sít' technologických sítí) v jednotlivých dopravních Č. Lípa, Žizníkov a Zákupy začlenit do komunikačního systému IP zapojovačů
- zabezpečení požární ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení systému stabilních hasicích zařízení (ASHS) v dotčených dopravních a začlenění pod jednotný dohled
- zabezpečení ochrany dopravně opuštěných technologických prostor výstavbou systémů EZS v dotčených dopravních vč. dálkového dohledování
- napojení tohoto úseku trati na nové dispečerské pracoviště a doplnění stávajícího dispečerského pracoviště pro spolupráci s nově budovanou technologií IP

V souvislosti s instalovanou novou technologií, se navrhuje vzhledem ke zvýšení ztrátových výkonů instalovat do nových prostor pro umístění sděl. zař. klimatizaci.

D.2.1 KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ

PS 13-02-01 Srní u Č. L. - Česká Lípa hl.n., TK

Pro zabezpečení potřeb stavby modernizace trati se navrhuje položit v souběhu s kabely zab. traťový metalický kabel v úseku žst. Česká Lípa – Srní u Č. Lípy. Ukončení TK bude provedeno v obou dopravních zářezovou technologií plným profilem. Na traťovém kabelu bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. Pro kabel se navrhuje profil 15XN0,8 v armovaném FLEZE provedení kvůli vlivům VVN.

Tento provozní soubor řeší také napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení budované v rámci tohoto PS (VTO v trati, RD na přejezdech apod.) a osazení translátorů v místech vyvedení.

PS 14-02-01 ŽST Česká Lípa hl.n., místní kabelizace

Vzhledem k plánovaným úpravám kolejiště a na základě potřeb nové výstavby žst. Česká Lípa se navrhuje nově položit místní metalické kabely typu TCEPKPFLE XN0,6 v obvodu železniční stanice. V maximální míře bude využíváno tras TK resp. zab. zař. kabelizace k propojení telefonních objektů k návěstidlům, objektům zab. zař. a popřípadě dalším stavebním objektům. Dále se v žst. Česká Lípa navrhuje v rámci MK přiložit i HDPE chráničku a zafouknout MOK 12vl. pro napojení nové výpravní budovy, objektu DEPA, pro napojení rozvaděčů osvětlovacích věží, ohřevů výměn a trafostanice. Profily a typy kabelů metalického a optického budou upřesněny v dalším stupni dokumentace na základě aktuální situace.

Ukončení MK bude provedeno zářezovou technologií a MOK v podružných ODF. Na metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. OK budou měřeny po montáži standardním způsobem ve dvou oknech.

V rámci přípravné dokumentace se uvažuje i s demontáží stávajících a dodávkou nových venkovních telefonních objektů u vjezdů a v objektech sděl. a zab. zař.



Tento provozní soubor řeší také zapojení MK do provozu, tj. zprovoznění okruhů a přechodný stav přepojování okruhů na nový kabel. Dále pak napojení vyváděných okruhů na stávající a nově budované sdělovací zařízení budované v rámci navazujících souborů, osazení translátorů v místech vyvedení MK.

V místech ukončení a vyvedení MK, v kterých budou ukončeny kabely a bude vyvedeno sdělovací zařízení budou osazeny oddělovací translátory s elektrickou pevností 4kV, přes které se provede propojení okruhů z místního kabelu na sdělovací zařízení.

Trasa místních kabelů a HDPE bude vedena v kynetě 35/60-80cm převážně ve společné trase s kabely zabezpečovacími a TK, uložení v kabelových žlabech.

PS 14-02-02 ŽST Česká Lípa hl.n., úpravy stávajících kabelů

S ohledem na plánované kolejové úpravy a demontáž postradatelných zařízení v žst. Česká Lípa, jsou uvažovány i nezbytné úpravy stávajících dálkových metalických kabelů vzhledem k tomu, že místní kabelizace se navrhuje převážně nová. V žst. Česká Lípa se tedy bude jednat převážně o úpravy stávajících kabelů spojené s přeložením trasy stávajícího DK nebo s úpravou místa ukončení MK. Součástí prací bude rovněž zachování nezbytného provozu během stavby pomocí provizorních stavů, které budou přesněji řešeny v dalším stupni projektové dokumentace dle postupů výstavby.

PS 15-02-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, DOK, TK

Pro zabezpečení potřeb stavby modernizace trati se navrhuje položit traťový metalický kabel a dvě ochranné trubky HDPE 40/33 pro dálkový optický kabel DOK v uvedeném traťovém úseku. Pro pokládku se navrhuje využít souběhu s trasou zabzř. kabelů. Ukončení TK bude provedeno v obou dopravních zářezovou technologií plným profilem. Na traťovém kabelu bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. Pro kabel se navrhuje profil 15XN0,8 v armovaném FLEZE provedení kvůli vlivům VVN.

Tento provozní soubor řeší také napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení budované v rámci tohoto PS (VTO v trati, RD na přejezdech a zastávkách apod.) a osazení translátorů v místech vyvedení.

Profil optického kabelu se navrhuje 36vl. SM. Ukončení optického kabelu v obou železničních stanicích (Č. Lípa a Nový Bor) bude řešeno dle předpisu SŽDC

- 24 vláken v ODF v místnosti sděl. zařízení (z toho 12 řešící přímé propojení koncových bodů)
- 12 vláken v ODF ve stavědlové ústředně
- 12 vláken pro propojení obou rozváděčů

Tento provozní soubor řeší také ponechání rezerv na zastávkách, pro napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení, budované v rámci navazujících provozních souborů (rozhlas, informační systém, rádiový systém).

PS 11-02-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., DOK, TK

Pro zabezpečení potřeb stavby modernizace trati se navrhuje položit traťový metalický kabel a dvě ochranné trubky HDPE 40/33 pro dálkový optický kabel DOK v uvedeném traťovém úseku. Pro pokládku se navrhuje využít souběhu s trasou zabzř. kabelů. Ukončení TK bude provedeno v obou dopravních zářezovou technologií plným profilem. Na traťovém kabelu bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. Pro kabel se navrhuje profil 15XN0,8 v armovaném FLEZE provedení kvůli vlivům VVN.

Tento provozní soubor řeší také napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení budované v rámci tohoto PS (VTO v trati, RD na přejezdech a zastávkách apod.) a osazení translátorů v místech vyvedení.

Profil optického kabelu se navrhuje 36vl. SM. Ukončení optického kabelu v obou železničních stanicích (Č. Lípa a Stružnice) bude řešeno dle předpisu SŽDC



- 24 vláken v ODF v místnosti sděl. zařízení (z toho 12 řešící přímé propojení koncových bodů)
- 12 vláken v ODF ve stavební ústředně
- 12 vláken pro propojení obou rozváděčů

Tento provozní soubor řeší také ponechání rezerv na zastávkách, pro napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení, budované v rámci navazujících provozních souborů (rozhlas, informační systém, rádiový systém).

PS 02-02-01 výh. Žizníkov, místní kabelizace

Vzhledem k plánovaným úpravám a na základě potřeb nové výstavby se navrhuje nově položit místní metalické kabely typu TCEPKPFLE XN0,6 v obvodu výhybny. V maximální míře bude využíváno tras TK resp. zab.zař. kabelizace k propojení telefonních objektů k návěstidlům, objektům zab.zař. a popřípadě dalším stavebním objektům. Dále se navrhuje v rámci MK přiložit i HDPE chráničku a zafouknout MOK 12vl. pro napojení rozváděčů ohřevů výměn. Profily a typy kabelů metalického a optického budou upřesněny v dalším stupni dokumentace na základě aktuální situace.

Ukončení MK bude provedeno zářezovou technologií a MOK v podružných ODF. Na metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. OK budou měřeny po montáži standardním způsobem ve dvou oknech.

V rámci přípravné dokumentace se uvažuje i s demontáží stávajících a dodávkou nových venkovních telefonních objektů u vjezdů a v objektech sděl. a zab. zař.

Tento provozní soubor řeší také zapojení MK do provozu, tj. zprovoznění okruhů a přechodný stav přepojování okruhů na nový kabel. Dále pak napojení vyváděných okruhů na stávající a nově budované sdělovací zařízení budované v rámci navazujících souborů, osazení translátorů v místech vyvedení MK.

V místech ukončení a vyvedení MK, v kterých budou ukončeny kabely a bude vyvedeno sdělovací zařízení budou osazeny oddělovací translátory s elektrickou pevností 4kV, přes které se provede propojení okruhů z místního kabelu na sdělovací zařízení.

Trasa místních kabelů a HDPE bude vedena v kynetě 35/60-80cm převážně ve společné trase s kabely zabezpečovacími a TK, uložení v kabelových žlábech.

PS 04-02-01 výh. Zákupy, místní kabelizace

Vzhledem k plánovaným úpravám a na základě potřeb nové výstavby se navrhuje nově položit místní metalické kabely typu TCEPKPFLE XN0,6 v obvodu dopravní. V maximální míře bude využíváno tras TK resp. zab.zař. kabelizace k propojení telefonních objektů k návěstidlům, objektům zab.zař. a popřípadě dalším stavebním objektům. Dále se navrhuje v rámci MK přiložit i HDPE chráničku a zafouknout MOK 12vl. pro napojení rozváděčů ohřevů výměn. Profily a typy kabelů metalického a optického budou upřesněny v dalším stupni dokumentace na základě aktuální situace.

Ukončení MK bude provedeno zářezovou technologií a MOK v podružných ODF. Na metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. OK budou měřeny po montáži standardním způsobem ve dvou oknech.

V rámci přípravné dokumentace se uvažuje i s demontáží stávajících a dodávkou nových venkovních telefonních objektů u vjezdů a v objektech sděl. a zab. zař.

Tento provozní soubor řeší také zapojení MK do provozu, tj. zprovoznění okruhů a přechodný stav přepojování okruhů na nový kabel. Dále pak napojení vyváděných okruhů na stávající a nově budované sdělovací zařízení budované v rámci navazujících souborů, osazení translátorů v místech vyvedení MK.



V místech ukončení a vyvedení MK, v kterých budou ukončeny kabely a bude vyvedeno sdělovací zařízení budou osazeny oddělovací translátory s elektrickou pevností 4kV, přes které se provede propojení okruhů z místního kabelu na sdělovací zařízení.

Trasa místních kabelů a HDPE bude vedena v kynetě 35/60-80cm převážně ve společné trase s kabely zabezpečovacími a TK, uložení v kabelových žlabech.

PS 86-02-01 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, DOK, TK

Pro zabezpečení potřeb stavby modernizace trati se navrhuje položit traťový metalický kabel a dvě ochranné trubky HDPE 40/33 pro dálkový optický kabel DOK v uvedeném traťovém úseku. Pro pokládku se navrhuje využít souběhu s trasou zabzř. kabelů až do km 95,355. Ukončení TK bude provedeno v obou dopravních zářezovou technologií plným profilem. Na traťovém kabelu bude provedeno stejnosměrné měření před i po pokládce. Pro kabel se navrhuje profil 15XN0,8 v armovaném FLEZE provedení kvůli vlivům VVN.

Tento provozní soubor řeší také napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení budované v rámci tohoto PS (VTO v trati, RD na přejezdech a zastávkách apod.) a osazení translátorů v místech vyvedení.

Profil optického kabelu se navrhuje 36vl. SM. Ukončení optického kabelu v obou dopravních (Č. Lípa a Zákupy) bude řešeno dle předpisu SŽDC

- 24 vláken v ODF v místnosti sděl. zařízení (z toho 12 řešící přímé propojení koncových bodů)
- 12 vláken v ODF ve stavědlové ústředně
- 12 vláken pro propojení obou rozváděčů

Tento provozní soubor řeší také ponechání rezerv na zastávkách, pro napojení vyváděných okruhů na nově budované sdělovací zařízení, budované v rámci navazujících provozních souborů (rozhlas, informační systém, rádiový systém).

PS 86-02-02 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, přenosový systém

V současné době se ve sdělovací síti SŽDC navrhuje standardní přenosový systém SDH o kapacitě STM-4, který umožní mimo propojení E1 řešit i síťové datové nároky sítě ethernet včetně switchovacích funkcí. Tímto systémem je vybavena již zprovozněná tratě Bakov – Č. Lípa. Pro přístup jednotlivých podsystémů je použit přístupový switch L2.

S ohledem na jednotnost celkového řešení dispečersky řízených tratí z pracoviště Česká Lípa, by bylo vhodné řešit i další připojované tratě v tomto systému. Problém je, že v současnosti končí výroba systému SDH v této podobě a není zatím rozhodnuto o náhradě. Nabízí se řešit přenosový systém v prostředí IP použitím technologie s přepojováním paketů s tím, že ostatní komponenty připojované k přenosové technologii, by byly řešeny formou vhodných rozhraní. Jedná se o okruhy E1 a analogová zařízení stávající telefonie – MB a AUT okruhy.

V rámci tohoto PS se uvažuje s dodávkou a montáží aktivních prvků sítě do jednotlivých lokalit, kde nebude přenosový uzel, a s jejich propojením po optických modemech do místa se stávajícím nebo novým přenosovým uzlem. Součástí jsou i optická rozhraní aktivních prvků pro napojení přenosových cest. S výstavbou přenosových systémů souvisí i výstavba napájecích zdrojů. S ohledem na napojované podsystémy se uvažuje se zdrojem

- 48V řešícím napájení přenosových systémů a spojovacích IP systémů, pokud budou v příslušných lokalitách řešeny.
- 24V řešícím napájení ostatních sdělovacích zařízení, jako jsou stávající zapojovače, VTO, hodiny, kamerový systém atd.



- 12V řešícím napojení stávajících rádiových systémů MRTS a popřípadě TRS s tím, že předpokládáme, že napájení systémů TRS bude řešeno standardně
- 220V pro napájení switchů, informačních systémů (dislokovaná, řídicí část), interface apod.

Zálohování napájení sdělovacích systémů se požaduje dimenzovat na 6 hodin.

Přenosový systém se navrhuje provozně zaokružovat jiným párem vláken ve stejném kabelu, neboť pro jiný způsob zaokružování není k dispozici OK v majetku SŽDC nebo ČD-Telematiky.

D.2.2 VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 14-02-10 ŽST Česká Lípa hl.n., TZ

V souvislosti s plánovaným dálkovým řízením tratě Česká Lípa – Liberec, se navrhuje jednotně inovovat stávající telefonní zapojovače v dotčených dopravních uvedených trati. Nové zapojovače v systému IP musí být koncipovány pro dálkové ovládání místních dopravních okruhů z jednoho místa. Pro přenos do dispečerského centra bude využit budovaný přenosový systém.

V současné době je žst. Česká Lípa vybaveno analogovým zapojovačem, který obsahuje rozhraní pro ovládání zapojených dopravních okruhů MB, AUT a rozhlasu. Stávající analogové zařízení ITZ INOMA se navrhuje demontovat a nahradit IP zapojovačem, který ve spolupráci se stávajícími a nově instalovanými servery informačního, rádiového a kamerového systému umožní ovládání a správu všech instalovaných aplikací. Zařízení ITZ se navrhuje doplnit ovládacím pracovištěm výpravčího.

Hovorový provoz všech zapojovačů se požaduje zaznamenávat. V této souvislosti se navrhuje provoz zapojovačů zaznamenávat v jednom místě, a to v dispečerském centru. Proto se navrhuje záznamové zařízení zahrnout do vybavení dispečerského pracoviště.

V souvislosti s tím je nutné konstatovat, že způsob řešení telefonní přístupové sítě v dotčených železničních stanicích značně závisí na zvolené variantě zapojovače. S ohledem na malý počet účastníků služební telefonní sítě v dotčených železničních stanicích (mimo žst. Česká Lípa), se navrhuje použití IP telefonů. V žst. Česká Lípa se navrhuje stávající napojení na tel. ústřednu MD110 ponechat, a pro napojení nových MB okruhů využít příslušné rozhraní pro zapojení na IP ústřednu zapojovače. Pro nové IP telefony zůstanou zachována stávající telefonní čísla služební telefonní sítě.

PS 14-02-11 ŽST Česká Lípa hl.n., EZS

S ohledem na zrušení dopravních zaměstnanců, tj. převedení výpravních budov na objekty bez stálého provozního personálu, navrhuje se je vybavit systémy EZS. Obdobně se navrhuje řešit důležité přilehlé technologické objekty. Konkrétně se navrhuje systémem EZS v jednotlivých železničních stanicích chránit

- prostory zab.zař.
- sdělovací místnosti
- neobsazené dopravní kanceláře včetně přilehlých prostor (pokladna, ...)
- neobsazené odbavovací haly
- místnosti stávající ATÚ

Ve všech těchto prostorách se navrhuje vybudovat kompletní ochranu:

- vstupu do objektu
- plášťovou (okna)
- prostorovou



Vzhledem k opuštění prostor stálým personálem se nedoporučuje šetřit na ochraně EZS, neboť ta dokáže signalizovat i otevřené okno, respektive upozorní na tuto skutečnost zaměstnance odcházejícího ze služby, případně dispečera. Na základě zkušeností telekomunikačních providerů, lze uvažovat o doplnění prvků EPS (kouřových čidel) do systému EZS, tj. takto chránit prostory, které nejsou chráněny systémem ASHS. Takto vytvořenou ochranu lze charakterizovat jako podsystém systému EZS rozšířený o detekci požáru, na který se požární legislativa nevztahuje.

Dohled systému EZS, včetně doplněných požárních komponentů (informace o systémech ASHS a popř. informace z kouřových čidel), se uvažuje zkombinovat s ovládáním systémů informačních a kamerových. Dohled se navrhuje řešit v rámci vybavení dispečerského centra sdělovacími systémy.

PS 14-02-12 ŽST Česká Lípa hl.n., ASHS

Na základě již dnes zavedeného standartu se navrhuje veškerou drahou technologií (jedná se především o technologii zab.zař., tedy SÚ) chránit proti požáru autonomními stabilními hasicími systémy. S ohledem na cenu systémů ASHS se navrhuje chránit pouze skutečně drahé technologie a technologie důležité pro řízení dopravy – stavědlovou ústřednu. Systém a druh použité technologie bude určen v dalším stupni dokumentace.

I když tyto ochranné prostředky pracují autonomně, tj. bez vazby na dispečera, jsou rutinně vybaveny rozhraním, které umožní zjednodušenou signalizaci stavu ASHS. Proto se navrhuje tuto zjednodušenou signalizaci přenést do dispečerského centra. Vzhledem k tomu, že tato informace (co do důležitosti) je srovnatelná s informací systému EZS, navrhuje se informaci o stavu ASHS začlenit do systému EZS.

PS 14-02-13 ŽST Česká Lípa hl.n., sdělovací zařízení

S ohledem na nově instalovaná zařízení spojená s řízením dopravy, je třeba instalovat nové rozvody v dopravních pro připojení ovládacích pracovišť. Rozvody budou řešeny v systému strukturované kabeláže s ukončením na patch-panelech ve sdělovací místnosti a na účastnických zásuvkách RJ45 v místech připojení.

Ostatní sdělovací zařízení se navrhuje řešit obdobně, jako na koridorových stavbách, tj.

- hodinové rozvody řešit pouze na budově, v dopravní kanceláři a v čekárně objektu pro odbavení cestujících
- vybavení železničních stanic řešit telefony napojenými do služební telefonní sítě a jejím prostřednictvím do veřejné telefonní sítě

PS 02-02-11 výh. Žizníkov, TZ

V souvislosti s plánovaným dálkovým řízením tratě Česká Lípa – Liberec, se navrhuje jednotně inovovat stávající telefonní zapojovače v dotčených dopravních uvedené trati. Nové zapojovače v systému IP musí být koncipovány pro dálkové ovládání místních dopravních okruhů z jednoho místa. Pro přenos do dispečerského centra bude využit budovaný přenosový systém.

V současné době je výhybna Žizníkov vybavena analogovým spojovačem MTZ10, který obsahuje rozhraní pro ovládání zapojených dopravních okruhů MB, AUT a rozhlasu. Stávající analogové zařízení ITZ se navrhuje demontovat a nahradit IP zapojovačem, který ve spolupráci se stávajícími a nově instalovanými servery informačního, rádiového a kamerového systému umožní ovládání a správu všech instalovaných aplikací. Zařízení ITZ se navrhuje doplnit ovládacím pracovištěm výpravčího.

Hovorový provoz zapojovače se navrhuje zaznamenávat v dispečerském centru.

S ohledem na malý počet účastníků služební telefonní sítě v dotčených železničních stanicích (mimo žst. Česká Lípa), se navrhuje použití IP telefonů a pro napojení nových MB okruhů využít příslušné rozhraní pro zapojení na IP ústřednu zapojovače.



PS 02-02-12 výh. Žizníkov, EZS

S ohledem na zrušení dopravních zaměstnanců, tj. převedení výpravních budov na objekty bez stálého provozního personálu, navrhuje se je vybavit systémy EZS. Konkrétně se navrhuje systémem EZS v jednotlivých železničních stanicích chránit

- prostory zab.zař.
- sdělovací místnosti
- neobsazené dopravní kanceláře včetně přilehlých prostor (pokladna, ...)

Ve všech těchto prostorách se navrhuje vybudovat kompletní ochranu:

- vstupu do objektu
- plášťovou (okna)
- prostorovou

Vzhledem k opuštění prostor stálým personálem se nedoporučuje šetřit na ochraně EZS, neboť ta dokáže signalizovat i otevřené okno, respektive upozorní na tuto skutečnost zaměstnance odcházejícího ze služby, případně dispečera. Na základě zkušeností telekomunikačních providerů, lze uvažovat o doplnění prvků EPS (kouřových čidel) do systému EZS, tj. takto chránit prostory, které nejsou chráněny systémem ASHS. Takto vytvořenou ochranu lze charakterizovat jako podsystém systému EZS rozšířený o detekci požáru, na který se požární legislativa nevztahuje.

Dohled systému EZS, včetně doplněných požárních komponentů (informace o systémech ASHS a popř. informace z kouřových čidel), se uvažuje zkombinovat s ovládáním systémů informačních a kamerových. Dohled se navrhuje řešit v rámci vybavení dispečerského centra sdělovacími systémy.

PS 02-02-13 výh. Žizníkov, ASHS

Na základě již dnes zavedeného standartu se navrhuje veškerou drahou technologii (jedná se především o technologii zab.zař., tedy SÚ) chránit proti požáru autonomními stabilními hasicími systémy. S ohledem na cenu systémů ASHS se navrhuje chránit pouze skutečně drahé technologie a technologie důležité pro řízení dopravy – stavědlovou ústřednu. Systém a druh použité technologie bude určen v dalším stupni dokumentace.

I když tyto ochranné prostředky pracují autonomně, tj. bez vazby na dispečera, jsou rutinně vybaveny rozhraním, které umožní zjednodušenou signalizaci stavu ASHS. Proto se navrhuje tuto zjednodušenou signalizaci přenést do dispečerského centra. Vzhledem k tomu, že tato informace (co do důležitosti) je srovnatelná s informací systému EZS, navrhuje se informaci o stavu ASHS začlenit do systému EZS.

PS 02-02-14 výh. Žizníkov, sdělovací zařízení

S ohledem na nově instalovaná zařízení spojená s řízením dopravy, je třeba instalovat nové rozvody v dopravních pro připojení ovládacích pracovišť. Rozvody budou řešeny v systému strukturované kabeláže s ukončením na patch-panelech ve sdělovací místnosti a na účastnických zásuvkách RJ45 v místech připojení.

Ostatní sdělovací zařízení se navrhuje řešit obdobně, jako na koridorových stavbách, tj.

- hodinové rozvody řešit pouze v dopravní kanceláři
- vybavení železničních stanic řešit IP telefony napojenými do služební technologické sítě a jejím prostřednictvím do veřejné telefonní sítě

PS 04-02-11 výh. Zákupy, TZ

V souvislosti s plánovaným dálkovým řízením tratě Česká Lípa – Liberec, se navrhuje jednotně inovovat stávající telefonní zapojovače v dotčených dopravních uvedených trati. Nové zapojovače



v systému IP musí být koncipovány pro dálkové ovládání místních dopravních okruhů z jednoho místa. Pro přenos do dispečerského centra bude využit budovaný přenosový systém.

V současné době je doprava Zákupy vybavena analogovým zapojovačem MTZ10, který obsahuje rozhraní pro ovládání zapojených dopravních okruhů MB, AUT a rozhlasu. Stávající analogové zařízení ITZ se navrhuje demontovat a nahradit IP zapojovačem, který ve spolupráci se stávajícími a nově instalovanými servery informačního, rádiového a kamerového systému umožní ovládání a správu všech instalovaných aplikací. Zařízení ITZ se navrhuje doplnit ovládacím pracovištěm výpravčího.

Hovorový provoz zapojovače se navrhuje zaznamenávat v dispečerském centru.

S ohledem na malý počet účastníků služební telefonní sítě v dotčených železničních stanicích (mimo žst. Česká Lípa), se navrhuje použití IP telefonů a pro napojení nových MB okruhů využít příslušné rozhraní pro napojení na IP ústřednu zapojovače.

PS 04-02-12 výh. Zákupy, EZS

S ohledem na zrušení dopravních zaměstnanců, tj. převedení výpravních budov na objekty bez stálého provozního personálu, navrhuje se je vybavit systémy EZS. Konkrétně se navrhuje systémem EZS v jednotlivých železničních stanicích chránit

- prostory zab.zař.
- sdělovací místnosti
- neobsazené dopravní kanceláře včetně přilehlých prostor (pokladna, ...)

Ve všech těchto prostorách se navrhuje vybudovat kompletní ochranu:

- vstupu do objektu
- plášťovou (okna)
- prostorovou

Vzhledem k opuštění prostor stálým personálem se nedoporučuje šetřit na ochraně EZS, neboť ta dokáže signalizovat i otevřené okno, respektive upozorní na tuto skutečnost zaměstnanec odcházejícího ze služby, případně dispečera. Na základě zkušeností telekomunikačních providerů, lze uvažovat o doplnění prvků EPS (kouřových čidel) do systému EZS, tj. takto chránit prostory, které nejsou chráněny systémem ASHS. Takto vytvořenou ochranu lze charakterizovat jako podsystém systému EZS rozšířený o detekci požáru, na který se požární legislativa nevztahuje.

Dohled systému EZS, včetně doplněných požárních komponentů (informace o systémech ASHS a popř. informace z kouřových čidel), se uvažuje zkombinovat s ovládáním systémů informačních a kamerových. Dohled se navrhuje řešit v rámci vybavení dispečerského centra sdělovacími systémy.

PS 04-02-13 výh. Zákupy, ASHS

Na základě již dnes zavedeného standartu se navrhuje veškerou drahou technologii (jedná se především o technologii zab.zař., tedy SÚ) chránit proti požáru autonomními stabilními hasicími systémy. S ohledem na cenu systémů ASHS se navrhuje chránit pouze skutečně drahé technologie a technologie důležité pro řízení dopravy – stavědlovou ústřednu. Systém a druh použité technologie bude určen v dalším stupni dokumentace.

I když tyto ochranné prostředky pracují autonomně, tj. bez vazby na dispečera, jsou rutinně vybaveny rozhraním, které umožní zjednodušenou signalizaci stavu ASHS. Proto se navrhuje tuto zjednodušenou signalizaci přenést do dispečerského centra. Vzhledem k tomu, že tato informace (co do důležitosti) je srovnatelná s informací systému EZS, navrhuje se informaci o stavu ASHS začlenit do systému EZS.



PS 04-02-14 výh. Zákupy, sdělovací zařízení

S ohledem na nově instalovaná zařízení spojená s řízením dopravy, je třeba instalovat nové rozvody v dopravních pro připojení ovládacích pracovišť. Rozvody budou řešeny v systému strukturované kabeláže s ukončením na patch-panelech ve sdělovací místnosti a na účastnických zásuvkách RJ45 v místech připojení.

Ostatní sdělovací zařízení se navrhuje řešit obdobně, jako na koridorových stavbách, tj.

- hodinové rozvody řešit pouze na budově, v dopravní kanceláři a v čekárně objektu pro odbavení cestujících
- vybavení železničních stanic řešit IP telefony napojenými do služební technologické sítě a jejím prostřednictvím do veřejné telefonní sítě

D.2.3 INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 14-02-21 ŽST Česká Lípa hl.n., rozhlasové zařízení

V žst. Česká Lípa a přilehlých železničních zastávkách budovaných úseků trati se navrhuje instalovat rozhlas pro informování cestujících. S ohledem na dispečerský způsob řízení se rozhlasové systémy pro cestující navrhuje doplnit o automatizovaný informační systém, který je úzce navázán na systémy zab.zař. V rutinním provozu tedy dispečer musí pouze potvrdit systémově sestavenou informaci. Mimoto se požaduje zachovat stávající funkčnost, tj. individuální hlášení, jak z terminálu dispečera (výpravčího), tak z nouzového pracoviště v jednotlivých železničních stanicích.

Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- tradičních reproduktorů - ve stádiu této přípravné dokumentace se uvažuje v žst. Č. Lípa s umístěním reproduktorů na obou nástupištích, před výpravní budovou, v podchodu a v hale pro odbavení cestujících
- IP rozhlasové ústředny
- podřízeného automatizovaného informačního systému, kde se sestavuje vlastní hlášení a kde je umístěna vlastní hlasová banka
- řídicího automatizovaného informačního systému (je součástí vybavení dispečerského pracoviště)

Propojení podřízených automatizovaných informačních IP systémů s řídicím je řešeno technologickou datovou sítí. S ohledem na sjednocení obsluhy sdělovacích systémů se navrhuje ovládání informačních systémů sdružit s kamerovými systémy a popřípadě dalšími systémy disp. pracoviště.

Součástí PS je i demontáž stávajících rozhlasových stožárů v kolejišti.

PS 14-02-22 ŽST Česká Lípa hl.n., informační systém

S ohledem na předpokládaný rozsah dopravy se navrhuje v žst. Česká Lípa vybudovat informační tabule na nástupištích, v podchodu a v objektu pro odbavení cestujících.

Nástupiště a podchod pro cestující se navrhuje vybavit 4-řádkovou odjezdovou tabulí, objekt pro odbavení cestujících 8-řádkovým odjezdovým a příjezdovým panelem. Odjezdový panel bude umístěn i na fasádě vchodu odbavovací budovy. Tabule se navrhuje doplnit zobrazením přesného času a modulem hlasového výstupu pro nevidomé.

Ovládání informačních tabulí se navrhuje řešit přes automatizovaný informační systém, který je úzce navázán na systémy zab.zař. V rutinním provozu tedy dispečer musí pouze potvrdit systémově



sestavenou informaci. Mimoto se požaduje zachovat stávající funkčnost, tj. individuální lokální možnost konfigurace.

Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- podřízeného automatizovaného informačního systému v jednotlivých žst. a zastávkách
- řídicího automatizovaného informačního systému, týkajícího se vybavení dispečerského pracoviště

Propojení podřízených informačních systémů s řídicím pracovištěm je řešeno technologickou datovou sítí. S ohledem na sjednocení obsluhy sdělovacích systémů se navrhuje ovládání informačních systémů sdružit s kamerovými systémy a popřípadě dalšími.

PS 14-02-23 ŽST Česká Lípa hl.n., kamerový systém

V jednotlivých žst. v modernizované trati se navrhuje vybudovat kamerový systém s cílem sledovat prostory pro cestující v době příjezdu vlaku. V rámci této přípravné dokumentace se uvažuje s vybavením železniční stanice Česká Lípa pevnými kamerami před výpravní budovou, v podchodu, na nástupištích a uvnitř odbavovací haly. Kamery, umístěné mimo budovu se navrhuje umístit v dostatečné výšce tak, aby ani jedna nebyla mimo zorný úhel některé z ostatních (důvodem je hlídání kamer). Kamery budou vybaveny otřesovým čidlem.

Veškeré kamerové záznamy se navrhuje zaznamenávat po dobu cca 14 dní. Ovládání se navrhuje z dispečerského pracoviště. Obdobně jako na jiných stavbách se uvažuje klientské pracoviště kamerových systémů sdružit s ovládacím pracovištěm informačních systémů a popř. dalších dohledových a řídicích systémů.

S ohledem na celkový trend v oboru kamerových systémů se navrhuje použít IP kamery s kompresí MPEG 4, spojené s kamerovým serverem – archiverem datovou technologickou sítí.

Z důvodu ulehčit práci dispečerovi se uvažuje navázat kamerový systém na zařízení zab.zař s tím, že navolení kamerových záběrů bude možné řešit bez nutnosti individuálního zásahu dispečera.

PS 15-02-21 zast. Česká Lípa střelnice, rozhlasové zařízení

V přílehlých železničních zastávkách budovaných úseků trati se navrhuje instalovat IP rozhlas pro informování cestujících. Rozhlasové systémy řešící ozvučení zastávek se navrhuje napojit na podřízené automatizované informační systémy (automatizované hlášení) a zapojovače (individuální hlášení) v sousedních žst.

Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- tradičních reproduktorů na nástupišti zastávky
- IP rozhlasové ústředny
- technologického switchu a optického modemu

Propojení podřízených automatizovaných informačních IP systémů s řídicím je řešeno technologickou datovou sítí po novém DOK.

PS 15-02-22 zast. Česká Lípa střelnice, informační systém

S ohledem na předpokládaný rozsah dopravy se navrhuje v zast. Č. Lípa střelnice vybudovat informační tabuli pro informování cestujících – elektronický zobrazovací panel na sloupu.

Panel se navrhuje doplnit antivandal úpravou, zobrazením přesného času a modulem hlasového výstupu pro nevidomé.

Ovládání informačních tabulí se navrhuje řešit přes automatizovaný informační systém. Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z



- podřízeného automatizovaného informačního systému v jednotlivých zastávkách napojeného na switch technologické sítě

Propojení podřízených informačních systémů s řídicím pracovištěm je řešeno technologickou datovou sítí po novém DOK. Informační systém bude doplněn dvojicí pevných IP kamer doplněných otřesovým čidlem.

PS 15-02-23 zast. Skalice u Č.L., rozhlasové zařízení

V přílehlých železničních zastávkách budovaných úseků trati se navrhuje instalovat IP rozhlas pro informování cestujících. Rozhlasové systémy řešící ozvučení zastávek se navrhuje napojit na podřízené automatizované informační systémy (automatizované hlášení) a zapojovače (individuální hlášení) v sousedních žst.

Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- tradičních reproduktorů na nástupišti zastávky
- IP rozhlasové ústředny
- technologického switche a optického modemu

Propojení podřízených automatizovaných informačních IP systémů s řídicím je řešeno technologickou datovou sítí po novém DOK.

PS 11-02-22 zast. Česká Lípa - Holý vrch, informační systém

S ohledem na předpokládaný rozsah dopravy se navrhuje v zast. Č. Lípa – Holý Vrch vybudovat informační tabuli pro informování cestujících – elektronický zobrazovací panel na sloupu.

Panel se navrhuje doplnit antivandal úpravou, zobrazením přesného času a modulem hlasového výstupu pro nevidomé.

Ovládání informačních tabulí se navrhuje řešit přes automatizovaný informační systém. Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- podřízeného automatizovaného informačního systému v jednotlivých zastávkách napojeného na switch technologické sítě

Propojení podřízených informačních systémů s řídicím pracovištěm je řešeno technologickou datovou sítí po novém DOK. Informační systém bude doplněn dvojicí pevných IP kamer doplněných otřesovým čidlem.

PS 02-02-23 výh. Žizníkov, kamerový systém

V jednotlivých žst. v modernizované trati se navrhuje vybudovat kamerový systém s cílem zajistit plášťovou ochranu objektu. V rámci této přípravné dokumentace se navrhuje umístění dvou pevných kamer na objekt výhybny. Kamery se navrhuje umístit v dostatečné výšce tak, aby byly mimo možný dosah (min. výška 3m nad úrovní terénu).

Veškeré kamerové záznamy se navrhuje zaznamenávat po dobu cca 14 dní. Ovládání se navrhuje z dispečerského pracoviště. Obdobně jako na jiných stavbách se uvažuje klientské pracoviště kamerových systémů sdružit s ovládacím pracovištěm informačních systémů a popř. dalších dohledových a řídicích systémů.

S ohledem na celkový trend v oboru kamerových systémů se navrhuje použít IP kamery s kompresí MPEG 4 a otřesovým čidlem, spojené s kamerovým serverem – archiverem datovou technologickou sítí.

Z důvodu ulehčit práci dispečerovi se uvažuje navázat kamerový systém na zařízení zab.zař s tím, že navolení kamerových záběrů bude možné řešit bez nutnosti individuálního zásahu dispečera.



PS 02-02-51 výh. Žizníkov, demontáž stávajícího rozhlasového zařízení

V souvislosti s instalací technologické rádiové sítě a traťového rádia TRS se předpokládá, že současné dopravní rozhlasové instalace se skříňkami zpětného dotazu bude možné demontovat. Za tím účelem je předmětem tohoto PS demontáž stávajícího dopravního rozhlasu, odstojení stávajících reproduktorů a skříněk zpětného dotazu a demontáž rozhlasové ústředny AÚB 4800.

PS 03-02-21 zast. Vlčí Důl - Dobranov, rozhlasové zařízení

V přílehlých železničních zastávkách budovaných úseků trati se navrhuje instalovat IP rozhlas pro informování cestujících. Rozhlasové systémy řešící ozvučení zastávek se navrhuje napojit na podřízené automatizované informační systémy (automatizované hlášení) a zapojovače (individuální hlášení) v sousedních žst.

Skladbou zařízení se takto koncipované informační zařízení skládá z

- tradičních reproduktorů na nástupišti zastávky
- IP rozhlasové ústředny
- technologického switchu a optického modemu

Propojení podřízených automatizovaných informačních IP systémů s řídicím je řešeno technologickou datovou sítí po novém DOK.

PS 04-02-23 výh. Zákupy, kamerový systém

V jednotlivých žst. v modernizované trati se navrhuje vybudovat kamerový systém s cílem zajistit plášťovou ochranu objektu. V rámci této přípravné dokumentace se navrhuje umístění dvou pevných kamer na objekt výhybny. Kamery se navrhuje umístit v dostatečné výšce tak, aby byly mimo možný dosah (min. výška 3m nad úrovní terénu).

Veškeré kamerové záznamy se navrhuje zaznamenávat po dobu cca 14 dní. Ovládání se navrhuje z dispečerského pracoviště. Obdobně jako na jiných stavbách se uvažuje klientské pracoviště kamerových systémů sdružit s ovládacím pracovištěm informačních systémů a popř. dalších dohledových a řídicích systémů.

S ohledem na celkový trend v oboru kamerových systémů se navrhuje použít IP kamery s kompresí MPEG 4 a otřesovým čidlem, spojené s kamerovým serverem – archiverem datovou technologickou sítí.

Z důvodu ulehčit práci dispečerovi se uvažuje navázat kamerový systém na zařízení zab.zař s tím, že navolení kamerových záběrů bude možné řešit bez nutnosti individuálního zásahu dispečera.

D.2.4 RÁDIOVÉ SPOJENÍ**PS 86-02-31 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, TRS, MRS**

Rádiové systémy TRS v trati Č. Lípa – Liberec nejsou vybudované a počítá se s jejich instalací v lokalitách Vlčí Důl – Dobranov a Zákupy. V rámci stavby Č. Lípa – Liberec se předpokládá úprava systému MRTS ve všech dopravních – tj. v žst. Č. Lípa, Žizníkov a Zákupy. V žst. Č. Lípa je stávající základnová radiostanice systému TRS vybudována a v provozu. Dle současných zkušeností je žst. systémem TRS pokryta. Záznam provozu je řešen na stávající záznamové zařízení na dispečerském pracovišti.

V současné době budované základnové radiostanice místních technologických sítí (MRTS) a sítě TRS využívají standardně propojení po datové technologické IP síti. Propojení po IP síti se s ohledem na dispečerské řízení trati předpokládá i v této stavbě. Zároveň se již standardně využívá začlenění radiostanice MRTS do ovládacího pracoviště zapojovače, což se navrhuje využít i zde.



D.2.5 DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

PS 14-02-40 ŽST Česká Lípa hl.n., dispečerské pracoviště

V souvislosti s plánovaným dálkovým řízením tratě Česká Lípa – Liberec, se navrhuje jednotně vybavit telefonní zapojovače v dotčených dopravních trati Č. Lípa - Liberec. Nové zapojovače v systému IP musí být koncipovány pro dálkové ovládání místních dopravních okruhů z jednoho místa. Pro přenos do dispečerského centra bude využit budovaný přenosový systém.

V současné době je trať Bakov – Česká Lípa je vybavena zařízením ITZ typu TTC 2000C, na bázi digitálního spojovacího systému, který je na přenosový systém napojen rozhraním E1. S ohledem na kompatibilitu v současnosti budovaných dispečerských systémů a redundanci disp. pracovišť, se navrhuje systém zapojovačů v trati Bakov – Česká Lípa ponechat a doplnit na dispečerském pracovišti rozhraním pro začlenění do systému IP. V souvislosti s tím bude nutná i výměna stávajících ovládacích pracovišť za nové s odpovídající funkcionalitou v prostředí IP a upgrade RV3 serveru.

Dispečerské pracoviště na racionalizované trati Česká Lípa – Liberec je koncipováno pro řízení z jednoho místa, tj. obsazené jedním dispečerem bez operátorky. S ohledem na potřeby ovládání systémů zab.zař je nutné minimalizovat ovládání sdělovacích systémů, které jsou v pozici spíše podpůrných systémů řízení. Na základě dosavadních zkušeností se navrhuje sdružit zařízení pro fonii, t.j. telefonní a rádiové spojení včetně možnosti individuálního vstupu do rozhlasových systémů do jednoho terminálu a zařízení ostatní do druhého terminálu.

V podstatě se navrhuje vzít za základ centrální ovládací stanici zapojovače s tím, že dodavatel tohoto systému umožní zaintegrování rádiových systémů MRTS a TRS.

Ostatní systémy, tj.

- informační systémy
- kamerové systémy
- systémy EZS
- systémy EOv

je nezbytné sdružit do druhého ovládacího terminálu. Na základě dosavadních zkušeností se předpokládá, že největší četnost zásahů si asi vyžádá obsluha informačních systémů. Ostatní systémy se předpokládá, že budou pracovat jako automaticky řízené tj.

- kamerové systémy, kdy změna pohledu (signálu snímané kamery) bude vyvolána nějakým podnětem (pohybem ve vymaskovaném prostoru nebo ze zab.zař.)
- EOv, kdy se předpokládá zásah pouze ve výjimečných případech

či dohledové (EZS doplněné o sledování systémů ASHS).

S ohledem na důležitost postavení dispečera v této trati se navrhuje vybudovat takové pracoviště, kdy při poruše jednoho pracoviště dispečera přejde automaticky k druhému pracovišti. Z toho důvodu se navrhuje stávající ovládání (Touch Call) dispečera trati Bakov – Česká Lípa vyměnit za nové, kompatibilní s budovanou technologií.

Součástí pracoviště dispečera bude i nové záznamové zařízení (případně stávající, doplněné pouze o další licence k nahrávání potřebných okruhů – bude ještě prověřeno), které řeší centrální záznam fónického provozu v celé trati s výjimkou místního provozu rádiové sítě TRS. Dále bude součástí dispečerského centra rádiový server, využívající IP propojení a rozhraní do rádiové sítě TRS a MRTS.

Z ostatních systémů se v rámci dispečerského centra navrhuje řešit



- ovládací pracoviště automatického informačního systému, spojené s klientským pracovištěm kamerového systému a dalších řídicích systémů
- řídicí počítač EOVS řešící parametrizování systému EOVS
- integrační server, který slouží pro dohledování EZS
- zdroje a napáječe sdělovacího zařízení dispečerského centra.

PS 86-02-41 Česká Lípa hl.n. - Zákupy, dálková diagnostika DDTS ŽDC

V rámci PS DDTS ŽDC bude v úseku trati Č. Lípa - Zákupy vybudován systém DDTS ŽDC. Cílem navrženého technického řešení tohoto PS je vytvoření HW a SW potřeb pro nově budovaný systém DDTS ŽDC ze železničních stanic a zastávek v působnosti OŘ Pardubice.

Rozvaděče RDD umístěné v jednotlivých objektech se budou lišit svojí konfigurací v závislosti na počtu přenášených a zpracovávaných informací z hlediska převodníků RS485, M-Bus, průmyslových počítačů PLC a zejména pak v obsazení integračním koncentrátorem InK. Rozvaděč RDD s integračním koncentrátorem InK bude umístěn v žst. Č. Lípa, Žitníkova a Zákupy.

Pro připojení TLS umístěných v jednotlivých objektech bude využita technologická datová síť Převodníky v jednotlivých rozvaděčích jsou součástí SO silnoproudých zařízení a technologie.

Zobrazení dat bude na provozním pracovišti pomocí dopravního klienta (telefonního zapojovače), který umožní monitorování a ovládání TLS. Dále budou přenášené informace z celého úseku trati zobrazeny v ED SŽDC Pardubice. InK bude do sítě TDS připojen pomocí datových switchů a přenosového systému SDH.

PS 90-02-41 ED SŽDC Pardubice, doplnění DDTS ŽDC

V rámci tohoto PS dojde k doplnění integračního serveru InS a jeho klientských pracovišť na ED SŽDC Pardubice a to jak po stránce HW, tak i po stránce SW. Zobrazení dat bude na provozním pracovišti dispečera pomocí dopravního klienta, který umožní monitorování a ovládání TLS.

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ

D.3.1 DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA

PS 14-03-11 ŽST Česká Lípa, DŘT

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování podřízené stanice dispečerské řídicí techniky ve výpravní budově pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení rozvaděče RH, rozvaděče RZS, rozvaděče ATS, náhradního zdroje DA, ÚNZ a připojení případné další technologie. Hlavní stanice PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Pardubice.

Programovatelný automat (PLC) bude napájen ze zajištěné sítě z vývodu rozvaděče RZS napětí 230V/50Hz - vývod 10A. Napojení montážní zásuvky ve skříni PLC bude z vývodu rozvaděče RZS napětí 230V/50Hz - vývod 16A.

PS 14-03-12 ŽST Česká Lípa, TS220,4kV, DŘT

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování podřízené stanice dispečerské řídicí techniky v objektu TS pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení rozvodny 22kV, rozvaděče R0,4kV, rozvaděče vlastní spotřeby RVS a připojení případné další technologie. Hlavní stanice PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Pardubice.



Programovatelný automat (PLC) bude napájen ze zajištěné sítě z vývodu rozvaděče vlastní spotřeby RVS napětí 230V/50Hz - vývod 10A. Napojení montážní zásuvky ve skříni PLC bude z vývodu rozvaděče vlastní spotřeby RVS napětí 230V/50Hz - vývod 16A.

PS 02-03-11 Výh. Žizníkov, DŘT

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování podřízené stanice dispečerské řídicí techniky ve výpravní budově pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení napájecího zdroje pro zab. zař. ÚNZ a připojení případné další technologie. Hlavní stanice PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Pardubice.

Programovatelný automat (PLC) bude napájen ze sítě 230V/50Hz z vývodu rozvaděče NN napětí 230V/50Hz - vývod 10A. Napojení montážní zásuvky ve skříni PLC bude z vývodu rozvaděče NN napětí 230V/50Hz - vývod 16A.

PS 04-03-11 ŽST Zákupy, DŘT

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování podřízené stanice dispečerské řídicí techniky v kontejneru pro technologii zab. zař. pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení napájecího zdroje pro zab. zař. ÚNZ a připojení případné další technologie. Hlavní stanice PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Pardubice.

Programovatelný automat (PLC) bude napájen ze sítě 230V/50Hz z vývodu rozvaděče NN napětí 230V/50Hz - vývod 10A. Napojení montážní zásuvky ve skříni PLC bude z vývodu rozvaděče NN napětí 230V/50Hz - vývod 16A.

PS 90-03-11 ED SŽDC Pardubice, doplnění DŘT

V rámci tohoto PS je nutné provést úpravy a doplnění potřebných komponent, programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) respektující nový stav řízených technologických zařízení.

D.3.5 TECHNOLOGIE TRANSFORMAČNÍCH STANIC VN/NN

PS 14-03-01 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, technologie, část ČEZDi

PS 14-03-02 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, technologie, část SŽDC

PS 14-03-03 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, vlastní spotřeba

PS 14-03-04 ŽST Česká Lípa hl.n., rozvodna nn, technologie

PS 14-03-05 ŽST Česká Lípa hl.n., náhradní zdroj, technologie

PS 14-03-06 ŽST Česká Lípa hl.n., rozvaděč zajištěné sítě, technologie

Systém napájení netrakčních odběrů řeší v této stavbě silnoproudá technologická zařízení v ŽST Česká Lípa. Pro napájení netrakční odběrů v ŽST bude realizována rekonstrukce TS 22/0,4 kV situovaná ve stávající budově. V TS bude provedeno pro potřeby stavebních úprav přepojení do provizorního stavu (bloková TS). Po provedení stavebních úprav bude osazena nová technologie a přepojení do definitivního stavu. Nová TS bude osazena suchými/olejovými hermetizovanými transformátory, rozvaděčem vn (vnitřní kovově krytý kompaktní rozvaděč 22 kV s izolací SF6) – individuálně pro část ČEZ Distribuce a.s. a individuálně pro část SŽDC, a rozvodnou nn. Dále bude v TS 22/0,4 kv instalována vlastní spotřeba 230 V 50Hz, pro potřeby napájení ovládacích a signalizačních obvodů a dalších určených odběrů, to vše s dobou zálohy 6 hod.

Ve výpravní budově ŽST v uvolněných prostorech, bude dále instalována podružná rozvodna nn, rozvaděč zajištěné sítě a stanoviště náhradního zdroje (ZZEE) .



Dimenzování transformátorů a záložního zdroje elektrické energie vyplývá z energetické bilance zpracovatele silnoproudých rozvodů.

D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

D.4.1 OSOBNÍ VÝTAHY, SCHODIŠŤOVÉ VÝTAHY, ESKALÁTORY

SO 14-04-01 ŽST Česká Lípa hl.n., výtahy

Předmětem této dokumentace je dodávka 3 výtahů, které umožní přístup z nástupiště do podchodu v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“. Jedná se o výtahy dvoustanicové, které splňují požadavky pro bezbariérovost. Výtahy budou odpovídat Vyhlášce číslo 369/2001 Sb., příloha 1, o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Vnitřní světlé rozměry výtahu jsou navrženy 1800 x 1650 výška 2200. Maximální zdvih výtahu je do 5m.

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 14-10-01 ŽST Česká Lípa hl.n., železniční svršek

Stávající ŽST Česká Lípa leží v úseku km 44,284 - 45,288 trati Bakov – Rumburk. Před stanicí se k ní v km 41,7 zprava připojuje trať Česká Lípa - Liberec. V km 43,7 obě tyto trati křižuje železničním nadjezdem trať Lovosice - Česká Lípa a v km 44,4 se k nim zprava připojuje. Za stanicí se v km 45,6 doleva odpojuje trať Děčín - Česká Lípa.

Cílem řešení vlastní stanice bylo posunout nástupiště a s nimi i podchod co nejvíce na sever a tím zkrátit přestupní doby i docházkové vzdálenosti pro cestující přicházející z centra města nebo od budoucího autobusového terminálu. Zároveň na základě požadavku města má podchod projít pod celým kolejíštěm až k průmyslové zóně na západní straně stanice – posunutím k severu se podchod zkracuje a snižují se tak náklady na jeho výstavbu.

▪ Směrové řešení

Staničení je vedeno v koleji Bakov – Rumburk. Tato kolej je ve stanici nově očíslována jako č.1, ostatní koleje jsou oproti stávajícímu stavu příslušně přečíslovány. Staničení před stanicí navazuje na stav trati Srní – Česká Lípa po stavbě Racionalizace z r.2008, prochází celou stanicí, na severním zhlaví mezi výhybkami 26 – 28. Skok ve staničení je navržen v ZV poslední výhybky. Úpravy trati v rámci zab zař dále pokračují až do Nového Boru, staničení se zde však již neupravuje. Staničení ostatních tratí začíná/končí vždy v krajní výhybce.

Vjezdový oblouk na jižním zhlaví je v kolejích od Bakova a od Liberce navržen jako složený s mezilehlou přechodnicí pro $V=100\text{km/h}$ s poloměrem v koleji 1 (od Bakova) $R=700/760\text{m}$ a v koleji 2 (od Liberce) $R=670/755,25\text{m}$, s převýšením $D=58\text{mm}$, které generuje nedostatek převýšení $I=98\text{mm}$. V oblouku je umístěna pouze spojka výh.1 – výh. 2 pro obsluhu nákladové skupiny z transformovaných výhybek 1:12-500-I pro $V=60\text{km/h}$.

Ostatní spojky jsou umístěny blíže nástupišťům tak, aby mohla být plně využita rychlost, kterou umožňují.

Rychlost ve stanici na jižním zhlaví je 100km/h v kol. 1 a 2, 80km/h v kol. 3 a 5 a 60km/h v kol. 4, , v manipulačních 40km/h .



Severní zhlaví je v kolejích 1 - 4 navrženo pro $V=60\text{km/h}$, s poloměry 425-500m, bez převýšení, s výhybkami vesměs 1:12-500-I a s jednou transformovanou výhybkou 1:14-760-I. Kolej 5 a nákladní koleje jsou navrženy pro $V=50\text{km/h}$, do zhlaví je vložena křižovatková výhybka.

DKV je na jižním zhlaví napojeno na dvou místech – křižovatkovou výhybkou přes prohlížeckou jámu a výhybkami č. 4 a 7 do zadní části DKV (ke stáv. výh. 108 a 302) přímo od jedné nástupní hrany. Jako kusá je ponechána a ukončena zemním zarážedlem stávající kolej za výh. 101 v délce 100m a za výh. 108 v dl. 78m.

▪ Výškové řešení

Na vjezdu do stanice řešení navazuje na fixní polohu na stávajícím přejezdu v km cca 43,860. V oblouku s převýšením je vzájemná poloha kolejí od Bkova a od Liberce upravena pro vložení spojky výh. 1 - výh. 2. V jižním zhlaví řešení zohledňuje zapojení do stávajících kolejí včetně zapojení od nové výhybky č.4 do stávajícího stavu ve výškově rozdílných úrovních.

Výškové řešení střední části stanice je mírně odlišné pro hlavní koleje podél nástupišť (4, 2, 1, 3, 5) a pro nákladovou skupinu (7, 9, 11). Hlavní koleje podél nástupišť jsou v rozsahu cca km 44,800 – 45,100 vodorovné, přitom výška je vyrovnána na 249,120m n.m., v kolejích 7, 9, 11 pak více sleduje stávající stav od jihu s mírným klesáním -0,7‰ cca do km 45,000 a pak stoupáním k severnímu zhlaví cca 2,17‰. Na podchodu v km 45,0865 mají hlavní koleje výšku vodorovné části 249,120m, nákladní koleje pak 249,080m. To při tloušťce šterkového lože podle S3 díl X vyhoví pro jednotnou výšku mostní konstrukce.

Na severním zhlaví leží dva stávající betonové mosty s průběžným šterkovým ložem – v km 45,384 most přes ulici Mánesovu a v km 45,470 most přes Dubickou ulici, oba dnes s nedostatečnou tloušťkou šterkového lože. Dále do trati je most přes Ploučnici v km 45,553. Na něm mají trati výškový rozdíl cca 0,70m. Tento most má přímé upevnění na mostnicích a v rámci této stavby se nepředpokládá jeho úprava.

Výškové řešení navazuje na stávající stav v kolejích na mostě přes Ploučnici. Na mostě Mánesova mají všechny koleje právě výšky potřebné pro tloušťku šterkového lože 0,35m pod pražcem, na mostě Dubická je takto přesně usazena kolej na Rumburk, kolej na Děčín je vzhledem k plynulosti výškového řešení ještě trochu výše.

▪ Konstrukce kolejového roštu

V kolejích č. 1 - 5 se zřídí nové koleje s kolejnicemi S49 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích, s tloušťkou šterkového lože 0,35m pod pražcem. V ostatních kolejích se použijí kolejnice S49 na betonových pražcích s tuhým upevněním, s tloušťkou šterkového lože 0,30m pod pražcem, podle možnosti z vyzískaného materiálu. Výhybky budou tvaru S 49 na betonových pražcích.

SO 14-11-01 ŽST Česká Lípa hl.n., železniční spodek

▪ Zemní těleso

Ve vjezdovém oblouku je trať vedena na nízkém násypu. V úseku km 44,250 -44,5 je vpravo v zářezu hloubky cca 2,5m, na levé straně je vlevo kolejiště DKV v nižší úrovni. Dále je kolejiště zhruba v úrovni okolního terénu, na severním zhlaví pak přechází do násypu, v němž překračuje ulice Mánesovu a Dubickou a řeku Ploučnici.

Nové kolejiště je navrženo zhruba ve stejné polze, zemní práce zahrnují vesměs odtěžení stávajícího podloží pro zřízení nových konstrukčních vrstev.

▪ Pražcové podloží

Z hlediska návrhu pražcového podloží jsou ve stanici tyto koleje a příslušné parametry návrhu:

Stávající tratě:



a) hlavní traťové a hlavní staniční koleje na tratích

celostátní ostatní pro $V < 120$ km/h $E_o = 20$ Mpa $E_{pl} = 40$ Mpa (kol. 1, 2)

b) předjízdne koleje ve stanicích na tratích

celostátních $E_o = 20$ Mpa $E_{pl} = 40$ Mpa (kol. 3, 4, 5)

c) ostatní koleje ve stanicích na tratích

celostátních $E_o = 15$ Mpa $E_{pl} = 30$ Mpa (kol. 7, 9, 11)

V ŽST Česká Lípa byly pod štěrkovým ložem zastiženy převážně písky s příměsí jemnozrnné zeminy.

Písky jsou poměrně stejnozrnné, lze očekávat problémy s hutněním pláň. Zeminy jsou mírně namrzavé až nenamrzavé, vodní režim příznivý. Ve střední části stanice i v traťových kolejích před jižním zhlavím koleje vesměs splňují podmínku modulu přetvárnosti na zemní pláni $E_o = 20$ Mpa.

Ve stanici navrhujeme tři typy pražcového podloží podle předpisu SŽDC S4:

A) konstrukce typu 6 – zemní pláň ve sklonu 5%, PTŽS skloněná 5%, konstrukční vrstva štěrkodrti tl. 0,15m, zemina zlepšená vápnem a cementem tl. 0,42m – pro hlavní a předjízdne koleje a ve výhybkách

B) konstrukce typu 2 – zemní pláň ve sklonu 5%, konstrukční vrstva štěrkodrti min. tl. 0,15m

C) konstrukce typu 1 – zemní pláň ve sklonu 0% - pro „ostatní koleje“ mimo výhybky.

▪ Odvodňovací zařízení

Podle informací ST ve stanici není zřízena trativodní síť ani jiné odvodnění a ve většině stanice dnes není s odvodněním problém. Pouze v koleji 13 na jižním zhlaví za kontrolní jámou a na severním zhlaví v km 45,220 byly při pochůzce zjištěny lokální bláťáky. Ve stávajícím stavu není zřízeno žádné odvodňovací zařízení, podloží je propustné, v hlubších vrstvách s podzemní vodou.

Konstrukce typu B a C se doplní vsakovacími žebry propojenými s propustnou vrstvou, předpokládáme přirozené zasakování. Ve vjezdovém oblouku se zřídí podélné příkopy.

Úpravy navazujících tratí obecně

Pro zvýšení ekonomické efektivity byly do stavby zahrnuty i navazující traťové úseky a v nich navržena opatření pro zvýšení rychlosti při zachování stávající horizontální geometrie trati, tedy pouze úpravou převýšení, popř. s minimálními směrovými úpravami nebo s úpravami železničního svršku pro V130 při využití I130 > 100mm. Obecně případné zvětšení převýšení je navrženo v celém oblouku včetně přechodnic, stávající svršek na pražcích SB5 s rozponovými podkladnicemi se v obloucích kompletně nahrazuje novým roštem s pružným bezpodkladnicovým upevněním, u stávajícího svršku na pražcích SB6/SB8 s žebrovými podkladnicemi a svěrkami ŽS3 se vymění svěrky a podložky pod patu kolejnice. Úpravy svršku se provedou někde i nad rámec dotčených oblouků tak, aby byly upraveny ucelené části koleje.

SO 11-10-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., úpravy železničního svršku

V úseku přejezd Stružnice - Holý Vrch km 15,427 – 18,717 se pro dosažení V130 = 100km/h zvětší převýšení ve dvou obloucích, vymění se svěrky a podložky pod patu kolejnice v úseku dl. 818m a výmění se kolejový rošt v dl. 1435m. Po této úpravě již v úseku nebude svršek s rozponovými podkladnicemi.

SO 13-10-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., úpravy železničního svršku

V úseku Srní – Česká Lípa km 39,027 - 43,800 se pro dosažení V130 = 110/120 km/h zvětší převýšení ve dvou obloucích, vymění se svěrky a podložky pod patu kolejnice v úseku dl. 606m a



výmění se kolejový rošt v dl. 188m. Tyto úpravy bohužel nevedou ke sjednocení parametrů svršku v traťovém úseku.

SO 01-10-01 Česká Lípa hl.n. - výh. Žizníkov, úpravy železničního svršku

V úseku Česká Lípa - Žizníkov km 1,000 – 4,356 se pro dosažení $V = 120$ km/h zvětší převýšení ve třech obloucích. Úpravy železničního svršku nejsou třeba, ponechá se stávající svršek S49 SB8 d 1989, svěrky ŽS3.

SO 03-10-01 Žizníkov - Zákupy, úpravy železničního svršku

V úseku Žizníkov - Zákupy km 89,846 – 93,020 se pro dosažení $V_{130} = 120$ km/h zvětší převýšení ve třech obloucích. Svěrky se vymění ve dvou obloucích a jejich mezipřímé v dl. 945m. Vyšší rychlost bude možno využít po realizaci plánované přeložky trati za ŽST Zákupy.

SO 15-10-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, úpravy železničního svršku

V úseku Česká Lípa – Nový Bor se stávající rychlost nemění. Snesou se nevyužité stávající výhybky v hlavní koleji. V zastávce Česká Lípa střelnice se snese výhybka č.1 a nahradí se kolejovým polem, snese se zemní zarážedlo u nového přechodu. Ve výhybně Skalice se snesou výhybky 1 – 4, zde se nahradí celý úsek koleje od ZV1 do ZV4 v délce 340m. Odpojené koleje se ponechají v kolejišti.

SO 02-10-01 výh. Žizníkov, úpravy železničního svršku

Ve výhybně Žizníkov km 4,356 - 5,383 se snesou stávající výhybky č. 3, 4 a 5, spojka výh. 3 - výh. 4 a krátká odvrtná kolej za výh. č. 5. Výhybky se nahradí kolejovými poli. Ve výhybně tak zůstane pouze spojka výh. 1 – výh. 2.

SO 04-10-01 ŽST Zákupy, úpravy železničního svršku

V ŽST Zákupy km 93,020 – 93,496 se snesou stávající výhybky č. 2 a 4. Výhybky se nahradí kolejovými poli. Odpojené koleje se ponechají v kolejišti. Stávající výhybka č.5 bude mít nově č.2

SO 04-11-01 ŽST Zákupy, úpravy železničního spodku

Ponechané výhybky se upravují pro EOv. V rámci žel. spodku se podél výhybek zřídí trativody.

E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

SO 14-14-01 ŽST Česká Lípa hl.n., nástupiště

Ve stanici se snesou stávající úrovně nástupiště. V nové poloze blíže sevenímu zhlaví se vybudují nová nástupiště s výškou hrany 0,55m nad TK, a to dvě ostrovní délky 150m a jedno vnější délky 100m. Nástupištní hrana bude z tvárnice typu L bez konzolové desky, povrch nástupišť bude tvořit zámková dlažba. Hrana se opatří varovným a signálním pásem pro osoby se sníženou schopností orientace. Ostrovní nástupiště budou přístupná podchodem, vnější bezprostředně naváže na novou výpravní budovu. Součástí SO je i chodník před výpravní budovou.

SO 15-14-01 zast. Česká Lípa střelnice, úprava nástupiště

V zastávce je nedávno zrekonstruované vnější úrovně nástupiště dl. 137m, navazující na přístupový chodník od obce. V souvislosti se zřízením přechodu pro pěší se nástupiště zkrátí o 20m. V prostoru před přechodem se zřídí plocha ve výši TK, navazující na stávající přístupový chodník. Mimo přechod se plocha opatří zábradlím ve vzdálenosti min. 3,0, popř. 2,5m od osy koleje.



E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 13-13-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy přejezdů

V rámci SO se upravuje přejezd P 3233 v km 40,213. Stávající panely se snesou, po výměně svěrek a podložek v kolejovém roštu se osadí pryžová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely a závěrnou zídkou, která vyhovuje pro $V_{130}=110\text{km/h}$.

Dále se upraví stávající přejezd komunikace v km 41,571. Stávající konstrukce se snese, osadí se pryžová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely a závěrnou zídkou, která vyhovuje pro $V=120\text{km/h}$.

SO 15-13-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, stavební úpravy přejezdů

Do kolejiště se zde nezasahuje. V souvislosti s úpravou zab zař se stavebně upravují čtyři přejezdy v úseku Česká Lípa hl. n. - Česká Lípa střelnice. Jde o tyto přejezdy a úpravy:

P3238 km 46,320, ul. Děčínská – stávající přejezd je živičný, vlevo s odděleným chodníkem, vpravo pouze s rozšířenou krajnicí. Do vlastní konstrukce přejezdu se nezasahuje. V rámci SO se povrchovými prvky a vodorovným značením vpravo vytvoří podélný dělicí ostrůvek šířky 1,55m a oddělený pruh pro pěší, před přejezdem se vytvoří plocha pro čekání pěších.

P3239 km 46,499, ul. Kovářova – stávající přechod je z betonových panelů, přístupové cesty jsou živičné, opatřené oboustranným zábradlím. Zábradlí se upraví pro umístění nových závor.

P3240 km 46,677 ul. Slovanka - stávající přejezd je živičný, vpravo s odděleným chodníkem pro pěší. Do vlastní konstrukce přejezdu se nezasahuje. V rámci SO se přesune obrubník do nové polohy v prodloužení chodníku před přejezdem, vpravo se zřídí bezpečnostní zábradlí.

P3241 km 46,984 ul. Českokamenická u zastávky Česká Lípa střelnice - zřizuje se zcela nový přechod pro pěší oddělený od silničního přejezdu, konstrukce navazuje na nástupiště upravené v SO 15-14-01. Zřídí se nová pryžová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely a závěrnou zídkou. Na konstrukci přejezdu navazuje vlevo kolejiště krátký chodník a plocha před komunikací ze zámkové dlažby. Podél chodníku se zřídí zábradlí, na komunikaci se doplní vodorovné vyznačení přechodu.

SO 11-13-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy přejezdů

V rámci SO se upravuje přejezd P 2649 v km 15,825. Stávající panely se snesou, pro umožnění zvětšení převýšení a výměny svěrek a podložek v kolejovém roštu. V místě přejezdu je i pro dosahovanou vyšší rychlost $V_{130}=100\text{km/h}$ nedostatek převýšení pouze $l=49\text{mm}$, po úpravě se osadí nová konstrukce z betonových panelů.

SO 01-13-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, stavební úpravy přejezdů

V rámci SO se upravuje stávající přejezd komunikace v km 3,290. Stávající konstrukce se snese pro umožnění zvětšení převýšení, po úpravě se osadí pryžová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely a závěrnou zídkou, která vyhovuje pro $V=120\text{km/h}$.

E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

SO 14-24-01 Podchod v km 45,087

- účel stavby a její zdůvodnění

V rámci Modernizace ŽST Česká Lípa se navrhuje nový podchod. Nový podchod zajistí bezpečný přístup na nástupiště v ŽST Česká Lípa.

- popis

Nová konstrukce podchodu bude navržena jako železobetonový monolitický uzavřený rám. Bude rozdělen na několik dilatačních celků. Celková délka podchodu bude cca 52 m. Vstup do podchodu od centra města a z výpravní budovy bude řešen pomocí schodišť a bezbariérový přístup bude zajištěn



výtahem. Jednotlivé výstupy na dvou ostrovních nástupištích budou řešeny schodištěm a výtahy. Propojení podchodu s průmyslovou zónou se zatím neprojektuje.

SO 14-24-02 železniční most v ev. km 45,384

- účel stavby a její zdůvodnění

Železniční most v ev. km 45,384 převádí železniční trať přes silnici III. třídy. Stávající nosná konstrukce mostu je tvořena zabetonovanými nosníky. Spodní stavba se skládá z kamenných opěr se šikmými křídly.

Podrobné prohlídky mostu uvádějí značnou korozi dolních pásnic zabetonovaných nosníků, průsaky nosnou konstrukcí a degradaci betonu.

S ohledem na tento stavební stav konstrukce mostu a prostorovou průchodnost se navrhuje výměna nosných konstrukcí s úpravami spodní stavby.

- popis

Nová nosná konstrukce bude navržena ze zabetonovaných nosníků. Budou navrženy nové železobetonové úložné prahy se zavěšenými křídly. Uložení nosné konstrukce bude na ozub.

Na základě zjištěné mezerovitosti zdiva (>10%) bude zdivo opěr zpevněno injektážními vrty.

Vzhledem ke geotechnickému průzkumu budou základové podmínky zlepšeny pomocí sloupů tryskové injektáže. Zesílení dříků a základu opěr je navrženo pomocí mikropilotového roštu, který bude vetknut do sloupů tryskové injektáže. Bude navržena povrchová sanace zdiva spodní stavby a šikmých křídel. Odvodnění mostu bude řešeno pomocí příčné drenáže.

SO 14-24-03 železniční most v ev. km 45,470

- účel stavby a její zdůvodnění

Železniční most v ev. km 45,470 převádí železniční trať přes místní komunikaci. Stávající nosná konstrukce mostu je železobetonová desková. Spodní stavba se skládá z kamenných a železobetonových opěr se šikmými a rovnoběžnými křídly.

Podrobné prohlídky mostu uvádějí značnou korozi odkryté výztuže, průsaky mezi nosnou konstrukcí a opěrou a degradaci betonu.

S ohledem na tento stavební stav konstrukce mostu a prostorovou průchodnost se navrhuje výměna nosných konstrukcí s úpravami spodní stavby.

- popis

Nová nosná konstrukce bude navržena ze zabetonovaných nosníků. Budou navrženy nové železobetonové úložné prahy se zavěšenými křídly. Uložení nosné konstrukce bude na ozub.

Na základě zjištěné mezerovitosti zdiva (>10%) bude zdivo opěr zpevněno injektážními vrty.

Vzhledem ke geotechnickému průzkumu budou základové podmínky zlepšeny pomocí sloupů tryskové injektáže. Zesílení dříků a základu opěr je navrženo pomocí mikropilotového roštu, který bude vetknut do sloupů tryskové injektáže. Bude navržena povrchová sanace zdiva spodní stavby a šikmých křídel. Odvodnění mostu bude řešeno pomocí příčné drenáže.

SO 14-26-51 demolice lávky v ev. km 44,913

- účel stavby a její zdůvodnění

Stávající nosná konstrukce lávky bude demontována a odvezena do šrotu. Základové patky v kolejišti budou v závislosti na své velikosti buď úplně nebo částečně vybourány.



SO 13-20-01 Srní u Č.L. - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy mostů a propustků

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku byla přepočítána zatížitelnost mostů a propustků pro novou rychlost. U nevyhovujících jsou navrženy úpravy. Úprava se dotkne 2 propustků. 3 propustky budou zrušeny. Předpokládá se sanace jednoho mostního objektu.

SO 11-20-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., stavební úpravy mostů a propustků

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku byla přepočítána zatížitelnost mostů a propustků pro novou rychlost. U nevyhovujících jsou navrženy úpravy. Úprava se dotkne 1 propustku.

SO 01-20-01 Česká Lípa hl.n. - Žizníkov, stavební úpravy mostů a propustků

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku byla přepočítána zatížitelnost mostů a propustků pro novou rychlost. V tomto úseku se nejsou navrhovány žádné úpravy.

SO 03-20-01 Žizníkov - Zákupy, stavební úpravy mostů a propustků

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku byla přepočítána zatížitelnost mostů a propustků pro novou rychlost. U nevyhovujících jsou navrženy úpravy. Úprava se dotkne 3 propustku.

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**SO 90-80-01 Kácení mimolesní zeleně**

Na základě provedeného dendrologického průzkumu byla také zpracována dokumentace pro povolení kácení mimolesní zeleně, a to ve stavebním objektu 90-80-01, kde je provedeno vyčíslení objemu kácené mimolesní zeleně v souladu s platnou legislativou.

Ochrana dřevin je definována v zákoně o ochraně přírody a krajiny

č.114/1992 Sb. O povolení ke kácení mimolesní zeleně bude požádáno na příslušný úřad, náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Před zahájením stavby bude nutné odstranit celkem 6 kusů stromů nad 80 cm obvodu (nutné povolení ke kácení), včetně odstranění pařezů, dále bude smýceno 3980 m² ploch keřů, které obsahují cca 600 ks stromů do obvodu 80 cm.

Pokud budou některé dřeviny určené k zachování ohroženy stavebními pracemi, bude třeba je ochránit podle ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V zájmovém území stavby není možné z prostorových ani z bezpečnostních důvodů navrhovat jakékoliv vegetační úpravy. Potencionální náhradní výsadby tak mohou být navrženy pouze na jiných vhodných pozemcích.

E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ**SO 14-70-01 ŽST Česká Lípa hl.n. staniční budova, napojení splaškové kanalizace**

Odkanalizování navrhované staniční budovy se předpokládá kanalizační přípojkou do stávající splaškové kanalizace ve správě společnosti SČVK a.s. vedené v prostoru stávajícího parku směrem k ulici Bulharská. Přípojka se předpokládá z PVC KG DN 200 o délce 48 m a sklonu min. 2%.

SO 14-70-02 ŽST Česká Lípa hl. n. staniční budova, napojení dešťové kanalizace

Dešťové odpadní vody z prostoru střechy nové staniční budovy, zastřešení nástupišť a plochy vnějšího nástupiště budou odvedeny navrženou dešťovou kanalizací do vsakovacích rýh. Vsakovací rýhy budou umístěny v prostoru zatravněné plochy za kolejištěm vpravo od podchodu.



SO 14-71-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, napojení vodovodu

Pitná voda pro potřeby nové staniční budovy bude napojena ze stávající vodovodní přípojky ve vlastnictví SBBH, která v současnosti zajišťuje napojení stavědla č. 2. Předpokládaná délka vodovodní přípojky od napojovacího bodu je 70 m. Přípojka je navržena z rPE 40.

SO 14-71-51 ŽST Česká Lípa hl.n., demontáž vodovodů v kolejišti

Stávající již nepotřebné vodovodní rozvody v kolizi se stavbou budou v místě odbočení z hlavního rozvodu zaslepeny a v rámci úprav kolejiště demontovány.

SO 14-72-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, napojení plynovodu

Toto napojení se předpokládá z koncového NTL plynovodu DN 150 u domu č.p. 844, ukončení plynovodu bude v novém pilířku HUP, který bude vybudován v linii betonového oplocení pozemku p.č. 2991/1. Plynovod bude zhotoven z potrubí PE $\varnothing 63$ mm, jeho délka od místa napojení k budoucímu pilířku HUP je 14,0 m. V novém pilířku kromě hlavního uzávěru plynu bude osazen i plynoměr.

Od tohoto pilířku bude vedena plynovodní přípojka OPZ, která bude provedena z potrubí PE $\varnothing 63$ mm a bude dlouhá 90,0 m. Bude vedena v generalizovaném souběhu se stávajícím vodovodem přes pozemek p.č. 2991/1, na jehož konci se ostře lomí vlevo a bude dále vedena v souběhu s budoucí komunikací pozemkem p.č. 1075/54, který je ve vlastnictví ČD a.s., k budoucí staniční budově, kde bude u budoucí kotelny ukončena uzávěrem.

Vlastníkem plynovodu bude RWE GasNet, s.r.o., vlastníkem plynovodní přípojky OPZ bude SŽDC s.o.

Plynovodní potrubí bude uloženo v zemi s krytím cca 1,0 m. Ochrana potrubí proti mechanickému poškození se provede podsypem (mocnost vrstvy min. 10 cm) a obsypem (mocnost vrstvy min. 20 cm) kopaným pískem v celé délce potrubí. Hloubka výkopu tedy bude cca 1,15 m. Na potrubí bude připevněn signalizační vodič, ve výšce cca 40 cm nad potrubím bude položena výstražná žlutá folie. Šířka pracovního pruhu byla stanovena na 6,0 m, v místech napojení na stávající NTL plynovod na 10,0 m. Odpadem bude zemina po provedeném pískovém podsypu a obsypu potrubí. Podmínkou pro provedení zamýšleného připojení nové stavby staniční budovy na plyn je předchozí odstranění kusé koleje 6b, která koliduje s navrženou trasou plynovodního přívodu.

Ochranné pásmo NTL plynovodu je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu a činí 1 m na obě strany od půdorysu potrubí v zastavěné části obce. Bezpečnostní pásmo pro NTL plynovod stanoveno není.

Pro případné budoucí rozšíření budovy o komerční část nebo část autobusového terminálu je přípojka dimenzována s rezervou.

E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE**SO 14-31-01 ŽST Česká Lípa hl.n., úpravy komunikací**

V rámci stavby bude vybraný zhotovitel využívat veřejné, účelové a staveništní komunikace pro odvoz a návoz materiálu ze stavby. Cílem tohoto stavebního objektu je v souladu s navrženými dopravními trasami v části B.12. Organizace výstavby a na základě vyjádření vlastníků a správců těchto komunikací stanovit předpokládaný rozsah poškození komunikací v příčinné souvislosti se staveništní dopravou a navrhnout příslušná technická opatření k nápravě.

S úpravou vozovky po stavbě se počítá v délce 2500m na silnici III/26829 směrem na skládku Svěbořice, dále v délce 2000m na silnici III/2623 směrem do recyklačního střediska. Je počítáno i s potřebou opravit cca 500m silničního krytu v přednádražním prostoru.



E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

E.2.1 POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

SO 14-40-01 ŽST Česká Lípa hl.n., staniční budova, část pro odbavení cestujících

Je navržena nová jednopodlažní odbavovací budova u podchodu v části mezi nástupištěm č.1 a chodníkem u zastávek MHD. Půdorysný rozměr je 26,0 x 12,0 m, výška budovy se předpokládá 6,0 m. Celková zastavěná plocha je 312 m².

Objekt ($\pm 0,00=249,63$ m) bude výhradně sloužit pro odbavení cestujících. V jižní části budovy je vyústěno schodiště z podchodu a severní část je dispozičně navržena tak, že je možno v budoucnu z této strany k objektu přistavět další budovu pro případné komerční nebo jiné využití. Bude zde umístěna pokladna pro prodej jízdenek se zázemím, kotelna, hala se schodištěm do podchodu a sociální zařízení pro cestující.

Budova bude založena na základových pasech, vnější plášť bude tvořen kombinací prosklených stěn a zděných konstrukcí. Na zastropení se předpokládá použití předpjatých stropních panelů (např. Spiroll) v tl. 265 mm. Zastřešení bude provedeno plochou střechou.

Objekt bude vytápěn plynem, bude napojen na veřejnou splaškovou kanalizaci, dešťové vody budou odváděny za kolejiště do vsakovacích nádrží. Dále bude v objektu instalována vzduchotechnika, elektroinstalace, slaboproudé rozvody včetně informačního a orientačního systému.

SO 14-40-02 ŽST Česká Lípa hl.n., stavební úpravy VB pro umístění technologií

Ze stávající výpravní budovy budou prostory a provozy zajišťující odbavení cestujících přemístěny do nové staniční budovy. V současné době je část prostor 1.NP ve VB nevyužívána (restaurace). Do těchto prostor bude nově soustředěna nová dopravní kancelář. V DK se výhledově předpokládá 8 zaměstnanců v 1 směně. Bude provedena úprava stávajícího sociálního zařízení. V rámci stavebních úprav budou demolovány přístavky k původní VB v prostoru přednádraží. Vnitřní stavební úpravy jsou navrženy v souladu s požadavky jednotlivých technologií. Do 2.NP nebude prováděnými stavebními úpravami zasahováno.

SO 14-40-03 ŽST Česká Lípa hl.n., stavební úpravy trafostanice TS 22/0,4Kv

Jedná se o stávající jednopodlažní objekt trafostanice o půdorysném rozměru 13,7 x 6,5 m, výška budovy je 4,2 m. Objekt je zastřešen plochou střechou, která prošla nedávnou rekonstrukcí, proto se v této stavbě nebude do střešní konstrukce zasahovat.

Stavební úpravy zahrnují vybudování technologických kanálů v podlaze, novou finální vrstvu podlahy, vyspravení omítek na stěnách a stropu a nová výmalba. V exteriéru se předpokládá částečné vyspravení a doplnění omítek a provedení finálního nátěru fasádní barvou. Dveře, vrata a žebřík budou nově natřeny.

SO 14-40-04 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava nákladiště u koleje č.4

Jedná se o úpravu po demolované rampě na formu zpevněné plochy. Úprava této plochy spočívá ve srovnání celé plochy do jedné nivelety a opatření vrstvou šterkodrti.

SO 02-40-01 výh. Žizníkov, stavební úpravy ve VB

Stávající objekt Výhybny Žizníkov je zděná jednopodlažní nepodsklepená budova vybudovaná v 80-tých letech v souvislosti se zkapacitněním trati pro tehdejší nákladní a vojenské účely, kdy vznikl triangl na jih od ŽST Česká Lípa. Je zastřešena plochou střechou. Celkový stavebně technický stav objektu je dobrý.



Předpokládá se využití stávajících prostor denních místností pro umístění technologie, provede se vybourání jedné příčky, a provede se výměna dveří za větší rozměr (900 mm a 1400 mm), okna do nově zřizovaných prostor Stavědlové místnosti a baterie budou opatřena mříží a skla se opatří UV fólií. V prostoru skladu SSŽT se zazdí venkovní dveřní otvor. U nouzové dopravní kanceláře bude vybourána venkovní skleněná konstrukce. Stavební úpravy budou bez zásahu do V+K, vytápění, nutno provést úpravu elektro. Jedná se o změnu užívání v části objektu.

E.2.2 ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH

SO 14-41-01 ŽST Česká Lípa hl.n., zastřešení nástupišť

Na navržených ostrovních nástupištích bude provedeno zastřešení typu „Vlaštovka“. V prostoru nad podchodem a jeho výstupními rameny je navržena dvoudřívková, mimo podchod jednodřívková. Navržená výška zastřešení vychází z potřeby přetáhnout rovinu zastřešení nad výtahovou šachtu. Předpokládaná délka zastřešení na nástupišti je 51 m v šířce 5,6 m a 3,4 m v šířce 2,76 m v prostoru nad výtahovou šachtou.

E.2.4 ORIENTAČNÍ SYSTÉM

SO 14-43-01 ŽST Česká Lípa hl.n., orientační systém pro cestující

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových nástupištích, na přístupech k nim a v nové staniční budově. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem žst., označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupištím v podchodu pro cestující.

Všechny prvky orientačního systému budou pouze osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupišť, podchodu a staniční budovy.

Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit akustické majáčky.

Stávající orientační systém pro cestující neodpovídá platným technickým normám a směrnicím, je neúplný a ve špatném technickém stavu. Z těchto důvodů a s ohledem na nové řešení celé žst. bude v rámci stavebních prací odstraněn. Zachováno zůstane pouze označení žst. na zhlaví.

E.2.5 DEMOLICE

SO 14-45-51 ŽST Česká Lípa hl.n., demolice skladů a ramp

V této části dokumentace stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ budou odstraněny některé objekty, které nebudou již dále využívány a pro nově navržené objekty jsou nevhodně umístěny.

Je navržena demolice rampy a objektů skladů za poštou směrem na Děčín. V tomto prostoru se předpokládá umístění nového podchodu a nové odbavovací budovy. Dále demolice objektu stávajícího sociálního zázemí mezi skladem a poštou (dle informací zástupců vlastníka, není potřeba v rámci řešení zajistit jeho náhradu). Dále dojde k demolici objektu za kioskem za VB směrem na Ml. Boleslav. Objekt za stávajícím kioskem (cizí nedrážní vlastník objektu), lze zbourat bez náhrady.

SO 14-45-52 ŽST Česká Lípa hl.n., demolice stavědla č.1

Stávající objekt stavědla č.1 je zděná jednopodlažní nepodsklepená budova členitého půdorysu, zastřešená plochou střechou. Vnější obvodové zdivo je z pórobetonových tvárnic tl. 400 mm, okna jsou plastová a ze sklobetonu, dveře jsou dřevěné, příp. ocelové. Krytina je asfaltová, nedávno prošla rekonstrukcí. Současný technický stav budovy je dobrý. Půdorysné rozměry objektu jsou 19,8 x 15,2 m, výška objektu nad terénem je 4,3 m.



Demolice budovy bude provedena postupným rozebíráním s ohledem na zajištění stability stávající části objektu. Bourání bude provedeno do hloubky 300 mm pod úroveň stávajícího terénu. Na tuto úroveň bude provedena vrstva zeminy o tl. 200 mm a finálně bude celá plocha doplněna humusem o tl. 100mm a zatravněna.

Veškeré přebytečné vybourané hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku nebo do sběren železného šrotu.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4 OHŘEV VÝMĚN

SO 14-64-01 ŽST Česká Lípa hl.n., EOVS

V současné době není zřízen v ŽST. Česká Lípa elektrický ohřev výhybek. V souladu s požadavky dopravní technologie je uvažováno v novém stavu s realizací nového EOVS.

Napájení EOVS na libereckém zhlaví se zajistí z měřeného vývodu rozvaděče NN zděné TS 22/0,4kV, napájení EOVS na děčínském zhlaví se provede z měřeného vývodu podružného rozvaděče NN situovaného v nové podružné rozvodně NN ve VB. Rozvaděče EOVS se osadí poblíž skupiny vyhřívaných výhybek

Rozvaděče budou osazeny řídicími a ovládacími prvky EOVS a prvky jištění. Ovládání bude navrženo v režimu automatika v kombinaci pomocí čidla EOVS – (kolejový teploměr, čidlo srážek, venkovní teploty, návěšové čidlo) nebo místní obsluhou ze společného ovládacího rozvaděče EOVS+VO.

Rozvaděče EOVS se napojí optickým kabelem přes Mediakonvektor.

Optický kabel se ukončí ve sdělovací místnosti v Mediakonvektoru. Z Mediakonvektoru se napojí společný rozvaděč EOVS+VO. Optický kabel a Mediakonvektor budou součástí PD sděl. zařízení. Společný rozvaděč EOVS+VO se zapojí do systému ovládání z dispečerského stanoviště.

V případě poruch je možné ovládat EOVS pomocí PLC automatu přímo z rozvaděče EOVS v kolejišti.

Návrh EOVS bude vycházet z požadavků směrnice SŽDC E2 z r. 2011 čl. 78.

Celkem je do el. ohřevu zahrnuto 26ks výhybek č. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9ab, 10, 11, 12ab, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28

- Příkon EOVS- $P_i = 239,4\text{kW}$

SO 02-64-01 výh. Žizníkov, EOVS

Ve Výhybně Žizníkov je v současné době instalován elektrický ohřev výhybek. Jednotlivé topné soupravy na výhybkách jsou napájeny přes oddělovací transformátory. Současně realizovaný EOVS nevyhovuje požadavkům nové technologie, proto se stávající EOVS demontuje vč. rozvaděčů.

Dle požadavku dopravního technologa v novém stavu bude do el ohřevu zahrnuto celkem 3ks výhybek. Jedná se o výhybky č. 1, 2 a 6.

Stávající výhybky č.1, 2, 6 se osadí novými v současné době používanými topnými soupravami. Nový rozvaděč R-EOVS.1 bude osazen řídicími a ovládacími prvky EOVS a prvky jištění.

Napájení jednotlivých topných souprav bude přes proudový chránič.

Ovládání bude navrženo v režimu automatika v kombinaci pomocí čidla EOVS – (kolejový teploměr, čidlo srážek, venkovní teploty, návěšové čidlo) nebo místní obsluhou ze společného ovládacího



rozvaděče EOVS+VO. Rozvaděč EOVS se zapojí do systému dálkového ovládání z dispečerského stanoviště. V případě poruch je možné ovládat EOVS pomocí PLC automatu přímo z rozvaděče EOVS v kolejišti.

Návrh EOVS bude vycházet z požadavků směrnice SŽDC E2 z r. 2011 čl. 78.

Napájení výh. Žiznikov je realizováno ze stožárové transformovny 22/0,4kV s transformátorem 100kVA. Napájení nového EOVS se provede z kabel. skříně KS1 z vývodu stáv. zrušeného EOVS

- Stávající odběr EOVS - $P_i = 35\text{kW}$ (stáv. EOVS se ruší)
- Nový odběr EOVS - $P_i = 33,3\text{ kW}$

SO 04-64-01 ŽST Zákupy, EOVS

V ŽST. Zákupy v současné době není instalován EOVS. Napájení ŽST Zákupy je zajištěno z distribuční soustavy ČEZ. Hlavní jištění je 60A.

Na základě požadavků dopravního technologa bude v novém stavu zřízení EOVS celkem zahrnuto do EOVS 2ks výhybek č.1 a č.3. $P_i = 12,8\text{kW}$.

Napájení EOVS se provede ze stávajícího hlavního rozvaděče RO 1. Nový rozvaděč R-EOVS.1 bude osazen řídicími a ovládacími prvky EOVS a prvky jištění.

Napájení jednotlivých topných souprav bude přes proudový chránič.

Ovládání bude navrženo v režimu automatika v kombinaci pomocí čidla EOVS – (kolejový teploměr, čidlo srážek, venkovní teploty, návěšové čidlo) nebo místní obsluhou z ovládacího rozvaděče EOVS. Společný rozvaděč EOVS se zapojí do systému dálkového ovládání z dispečerského stanoviště. V případě poruch je možné ovládat EOVS pomocí PLC automatu přímo z rozvaděče EOVS v kolejišti.

Návrh EOVS bude vycházet z požadavků směrnice SŽDC E2 z r. 2011 čl. 78.

E.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ

SO 13-62-01 Srní - Česká Lípa hl.n., přípojky nn pro RD

- Přejezd P 3233 - km 40,224

V současné době je napájení zajištěno ze ŽST. Srní kabelem AYKY-J 4x35mm². Kabel je nevyhovující pro budoucí provoz, proto bude nahrazen novým. Dodávka nového kabelu je předmětem tohoto stavebního objektu a výkop pro uložení kabelu bude součástí bude součástí PS 13-01-01.

- Přejezd P 3234 - km 41,572

Napájení, které je v současné době provedeno z rel. zab. zař. výhybní Žiznikov a bude ponecháno pro budoucí stav. V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3235 - km 42,653

Napájení je zajištěno ze stavědla č. 1 v ŽST. Česká Lípa. Stavědlo č.1 je určené k demolicí, proto napájení v novém stavu je napájení uvažováno z měřeného vývodu rozvaděče zajištěné sítě rekonstruované vstupní TS 22/0,4kV ŽST. Česká Lípa. Spojkování nového kabelu položeného z TS 22/0,4kV na stávající kabel se provede v prostoru zrušeného ST1.

V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3236 - km 43,868

Napájení je zajištěno ze stavědla č. 1 v ŽST. Česká Lípa. Z důvodu demolicí ST1 napájení se provede z měřeného vývodu z měřeného vývodu rozvaděče zajištěné rekonstruované vstupní TS 22/0,4kV ŽST. Česká Lípa. Spojkování nového kabelu položeného z TS 22/0,4kV na stávající kabel se provede v prostoru zrušeného ST1.



V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3392 - km 91,079

Napájení je provedeno z rozvaděče RO1 ZAST. Vlčí Důl – Dobranov kabelem AYKY-J 4x16mm². Jistič 25A vyhovuje požadavkům zvýšeného odběru. V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3393 - km 92,894

Řeší PD SŽDC

- Přejezd P 3394 - km 93,725

Řeší PD SŽDC

- Přejezd P 3385 - km 84,129

Nový RD. Ploží se nový napájecí kabel ze ŽST. Česká Lípa

SO 14-62-01 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava rozvodu NN a osvětlení

Stávající osvětlení kolejiště je zajištěno pomocí 9ks osvětlovacích věží trubkové konstrukce v=20m a osvětlení kolejiště na zhlavích je řešeno osvětlovacími stožáry Ž14

Konstrukce stávajících osvětlovacích věží (rok výroby 1988) je nevyhovující pro další provoz, proto se zruší. Osvětlovací stožáry Ž14 se rovněž zruší z důvodu nevyhovující konstrukce a kolize s novou konfigurací kolejiště.

Nové osvětlení kolejiště se provede osvětlovacími věžemi trubkové konstrukce v=20m a osvětlení na zhlavích v prostoru výhybek je uvažováno pomocí sklopných osvětlovacích stožárů výšky 12m. Osvětlení nově budovaných nástupišť se zajistí sklopnými osvětlovacími stožáry v=6m. Samostatným stavebním objektem bude řešeno osvětlení nově budovaného podchodu.

V rámci úprav kabelového rozvodu se provede přípojka z měřeného vývodu z nového rozvaděče nn ve VB pro 2ks výtahů na nástupišti. Kromě kabelů pro napájení strojovny se položí ke každému výtahu ještě samostatný kabel pro napájení přímotopného tělesa a samostatný kabel pro zásuvku.

Při návrhu osvětlení a kolejiště se bude vycházet z požadavků ČSN EN 12 464-2 a předpisu E11. Návrh osvětlení podchodu se provede dle požadavku rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.

Ovládání osvětlení je uvažováno ze společného rozvaděče EO+VO. Situování rozvaděče bude upřesněno.

Rozvaděče u osvětlovacích věží se napojí optickým kabelem přes Mediakonvektor. Optický kabel se ukončí ve sdělovací místnosti v Mediakonvektoru. Z Mediakonvektoru se napojí společný rozvaděč EO+VO. Optický kabel a Mediakonvektor budou součástí PD sděl. zařízení. Společný rozvaděč EO+VO se zapojí do systému dálkového ovládání z dispečerského stanoviště.

SO 14-62-02 ŽST Česká Lípa hl.n., osvětlení podchodu

V nově vybudovaném podchodu se instaluje osvětlení pomocí osvětlovacích těles s akumulacním zdrojem. Napojení osvětlení se provede samostatným vývodem z nového hlavního rozvaděče nn, který je osazen v rozvodně nn ve VB. Osvětlení bude navrženo dle požadavku rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.



SO 14-62-03 ŽST Česká Lípa hl.n., úprava kabel vedení 22kV ČEZ

V současné době je stávající vstupní transformovna 22/0,4kV napájena okružním systémem z rozvodu 22kV ČEZ. V rámci předmětné stavby je uvažováno s rekonstrukcí transformovny z důvodu navýšení příkonu (nový el. ohřev výhybek, RZZ a nová hala pro cestující). Po dobu rekonstrukce bude nutné provést přepojení kabelu 22kV ČEZ do provizorní transformovny. V definitivním stavu se provede přepojení do rekonstruované TS 22/0,4kV

SO 15-62-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, přípojky nn pro RD

- Přejezd P 3250 - km 54,730

Napájení je provedeno z distribučního rozvodu ČEZ z elektroměrové rozvodnice osazené v pilíři u cesty je napojen RD P 3250 a z RD P 3250 je dále položen kabel do RD P 3251 v km 55,154. Stávající kabelové vedení bude ponecháno pro budoucí stav.

V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3252 - km 55,823

Napájení RD je zajištěno z distribučního rozvodu ČEZ přes kabelovou skříň ČEZ, která je osazena na domku č. 86. Z kabelové skříně je položen kabel do elektroměrové rozvodnice v plastovém a z elektroměrové rozvodnice je připojen RD u přejezdu P 3252. Stávající napájení bude ponecháno pro budoucí stav.

- Přejezd P 3247 - km 53,569

Zpracovatel zab. zař. nepožaduje přípojku

- Přejezd P 3246 - km 53,143

Zpracovatel zab. zař. nepožaduje přípojku

- Přejezd P 3248 - km 54,043

Napájení z rozvodu ČEZ se ponechá stávající. (Kabelová skříň ČEZ a elektroměrová rozvodnice osazena v plast. pilíři a je situována u silnice).

V místě stávajícího RD kabel nově naspojkovat a položit k novému RD.

- Přejezd P 3241 - km 46,984

Napájení je v současné době zajištěno z podružně měřeného vývodu ZAST. Česká Lípa – Střelnice. Napájení se ponechá stávající. Hodnota hlavního jističe před elektroměrem je 25A. Z rozvodu ZAST. Česká Lípa – Střelnice se položí kabel do RD P 3240 sitovaného u přejezdu v km 46,677.

Požadavek na zvýšení odběru je celkem $P_i = 7,5\text{kW}$

- Přejezd P 3239 - km 46,449

Zpracovatel zab. zař. nepožaduje přípojku

- Přejezd P 3238 - km 46,320

Zpracovatel zab. zař. nepožaduje přípojku

- Přejezd P 3237 - km 45,901

V současné době je napájen z ST2 v ŽST. Česká Lípa. ST2 je v rámci předmětné stavby určené k demolici z tohoto důvodu se položí pro P 3237 z rozvaděče zajištěné sítě ze ŽST. Česká Lípa nový kabel.

- Zast. Skalice u Č.L.

Nový RD bude napájen z rozvodu bývalé ŽST. Ze ZAST. Skalice bude dále napájen P 3246 a P 3247. Požadavek na zvýšení odběru je celkem $P_i = 7,5\text{kW}$

SO 11-62-01 Stružnice - Česká Lípa hl.n., přípojky nn pro RD

- Přejezd P 2649 - km 15,825



V současné době přejezd je zajištěn pomocí výstražných plechových tabulí. V novém stavu v rámci PD bude u přejezdu instalován nový RD pro který je nutné zajistit napájení. Napájení se provede z rel. domku na u přejezdu v km 15,045, který je napojen na distribuční rozvod ČEZ.

▪ Přejezd P 2650 - km 18,225

V současné době přejezd je zajištěn pomocí výstražných plechových tabulí. V novém stavu v rámci PD bude u přejezdu instalován nový RD pro který je nutné zajistit napájení. Napájení se provede ze ZAST. Česká Lípa – Holý Vrch. Hodnota hl. jističe pro odběr zastávky je před elektroměrem 10A. Prostřednictvím SŽE bude podána žádost na ČEZ o zvýšení hodnoty hlavního jištění na 25A.

SO 04-62-01 ŽST Zákupy, přípojka NN pro zab. zař.

Napájení nově instalovaného zabezpečovacího zařízení, které je situováno v samostatném objektu vedle výpravní budovy je uvažováno z hlavního rozvaděče RO1, vývod bude osazen podružným elektroměrem.

E.3.7 VNĚJŠÍ UZEMĚNÍ

SO 14-65-01 ŽST Česká Lípa hl.n., TS 22/0,4kV, vnější uzemnění

V rámci části E.3.8 je řešena uzemňovací soustava transformovny 22/0,4kV. Pro uzemňovací soustavu se provede společné vnější uzemnění pro zařízení vn a nn. Vnější uzemnění bude provedeno jako mřížový zemnič s využitím základového zemniče doplněného dle potřeby o tyčové zemniče. Při návrhu bude respektována možnost zvýšeného ohrožení korozí bludnými proudy.

1.5. Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Navržené řešení splňuje technické požadavky na stavby ve smyslu vyhlášky č. 268/2009 Sb. v platném znění změny 20/2012 Sb.

1.6. Údaje o současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu

Údaje o současném stavu konstrukcí a staveb byly získány z prováděných průzkumů (stavebně technický), z podkladů a z údajů poskytnutých správcí dotčených zařízení a infrastruktury. Tento stav je zohledněn v technickém návrhu jednotlivých profesních částí dokumentace.

Rozsah průzkumných prací prováděných v rámci geotechnického a stavebně technického průzkumu byl pro jednotlivé objekty stanoven odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden pro mostní objekty, pozemní objekty i pro stav materiálu v kolejišti (předkategorizace). U některých mostních objektů byly použity průzkumy z archivních dokumentací.

Dále byl proveden průzkum pražcového podloží v místech, kde byl předpokládám zásah do železničního spodku. Cílem je získat podklady potřebné pro návrh sanace pražcového podloží.

Výsledky a závěry stavebně technického průzkumu jsou dokladovány v části dokumentace B.13 Průzkumy provedené v rámci zpracování dokumentace a byly použity jako jeden ze základních podkladů pro projektování.

1.7. Využití dosavadního hmotného majetku

Údaje o současném stavu hmotného majetku byly získány z prováděných průzkumů (stavebně technický), podkladů a údajů poskytnutých správcí dotčených zařízení a infrastruktury. Podle



technického stavu bylo rozhodnuto o využití stávajících hmotného majetku či o jeho náhradě. Podrobně je toto řešeno u konkrétních PS a SO v technické části dokumentace.

1.8. Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

1.8.1. PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Stavba je situována jak v extravilánu, tak v intravilánu. Z toho vyplývá rozdílná hustota souběžných a křížujících inženýrských sítí (IS) nacházejících se v okolí stavby. Stavba sama o sobě však přeložky žádných mimodrážních sítí nevyvolává.

Přehled správců IS a jejich vyjádření k existenci zařízení ve své správě je uveden v části dokumentace H.1.2 Ověření stávajících inženýrských sítí. Situační zákres z podkladů poskytnutých jednotlivými správci je doložen v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby.

1.8.2. PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE A PŘEDPOKLADY

V okolí stavby Modernizace ŽST Česká Lípa se aktuálně připravují další stavby, které navrhované řešení ovlivní:

- Revitalizace trati Česká Lípa – Liberec (investor SŽDC s.o., přípravná dokumentace)
 - dokumentace se zpracovává souběžně. V rámci stavby má dojít k rekonstrukci vybraných stanic a vybudování dálkově řízeného zabezpečovacího zařízení. Rozhraním s touto stavbou je ŽST Zákupy, řešení je vzájemně koordinované.
- Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa (investor SŽDC s.o., studie proveditelnosti)
 - dokumentace se zpracovává souběžně. V rámci stavby má dojít k rekonstrukci vybraných stanic a traťových úseků a k instalaci dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení. Rozhraní s touto stavbou je vjezdové návěstidlo do ŽST Česká Lípa, stavba však pravděpodobně tuto část trati nepojme. Možné řešení je vzájemně zkoordinováno.

1.8.3. VZTAHY K DOSAVADNÍMU VEŘEJNÉMU A OBČANSKÉMU VYBAVENÍ ÚZEMÍ

Stavba dosavadní veřejné a občanské vybavení území nenaruší. Naopak dojde k jejímu vylepšení na několika místech.

Nová konfigurace železniční stanice přiblíží železniční dopravu obyvatelům města i jeho návštěvníkům. Dojde k propojení oddělených částí města. Bude položen základ budoucího terminálu veřejné dopravy, který na jednom místě propojí železniční i autobusovou dopravu.

Úpravou zabezpečení a uspořádání některých přejezdů bude zvýšena bezpečnost.

Úpravy okolních železničních tratí umožní změnu konceptu provozu vlaků na těchto tratích. To povede k významnému zrychlení vlaků ve směru do Liberce.

Instalace zabezpečovacích zařízení zvýší bezpečnost a spolehlivost provozu na okolních železničních tratích.



2. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY

2.1. Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

2.1.1. ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH

▪ Archivní průzkumy:

- Váchová J. (10.1970) Přeložka státní silnice č. I/9, Zpráva o výsledcích geologických průzkumných prací, Hutní projekt Praha, číslo posudku Geofond P 22 141
- Bulíř B. (4.1981) Zpráva o IGP pro stavbu předávacího kolejiště panelárny II v České Lípě, Stavoprojekt Liberec, číslo posudku Geofond P 34 514
- Vrba (8.1981) Srní u České Lípy – Vlčí důl, ZVT, Geologický průzkum, SUDOP Pardubice, číslo posudku Geofond P 35 937
- Čihák (10.1986) Česká Lípa – Hala oprav vozů, Geologický průzkum, SUDOP Pardubice, číslo posudku Geofond P 53 723
- Roth Vl. (1.1968) Česká Lípa – kanalizace, č. úkolu 8928-K-IM-12, IG a HG průzkum n.p. Žilina, závod 01 Praha, číslo posudku Geofond V 57 507
- Fialová Zl. (9.1977) Geologické práce pro ČSAD Česká Lípa, autobusové nádraží, Krajský projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic Ústí nad Labem, číslo posudku Geofond V 78 247

▪ Doplněvané průzkumy:

Rozsah průzkumných prací byl specifikován na základě požadavků jednotlivých odpovědných projektantů. Průzkumné práce byly podle účelu rozděleny do samostatných dílčích celků, které tvoří jednotlivé části geotechnického a stavebnětechnického průzkumu a průzkumu pražcového podloží.

Přehled rozdělení průzkumných prací:

- B.13.1.1 Souhrnná zpráva
- B.13.1.2 Průzkum železničního spodku
- B.13.1.3 Průzkum mostů
 - B.13.1.3.1 SO 14-20-01 ŽST Česká Lípa hl. n., žel. most v km 45,087(podchod)*
 - B.13.1.3.2 SO 14-20-02 ŽST Česká Lípa hl. n., žel. most v ev. km 45,384 (ul. Mánesova)
 - B.13.1.3.3 SO 14-20-03 ŽST Česká Lípa hl. n., žel. most v ev. km 45,470 (ul. Dubická)
- B.13.1.4 Kontaminace štěrkového lože

Podrobnosti o průzkumu jsou uvedeny vždy ve výše uvedené samostatné části dokumentace.

▪ Požadavky na doplnění průzkumů v dalším stupni projektové dokumentace:



Požadavky na doplnění podkladů v dalším stupni projektové dokumentace jsou uvedeny v části 2.10 Požadavky na další přípravu stavby.

2.1.2. POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Geodetické měření bylo vyhotoveno v období 09/2013 – 03/2014 SŽDC s.o, SŽG Praha. Měření je vztaženo k platnému železničnímu bodovému poli.

Jedná se o kompletní nové geodetické měření staveb a terénu celé stavby v rozsahu požadovaném projektanty jednotlivých PS a SO.

- **Požadavky na doplnění geodetických a mapových podkladů v dalším stupni projektové dokumentace:**

Požadavky na doplnění podkladů v dalším stupni projektové dokumentace jsou uvedeny v části 2.10 Požadavky na další přípravu stavby.

2.2. Údaje o ochranných pásmech

2.2.1. DOSAVADNÍ DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA

- **Ochranné pásmo dráhy**

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

- **Ochranná pásma pozemních komunikací**

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

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

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

- **Ochranná pásma inženýrských sítí**

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

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

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

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



- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- bezpečnostní pásma plynovodů
- 10 m regulační stanice vysokotlaké
- 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm
- 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
- 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm

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

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

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

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

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

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. ČSN 38 0820

- 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

▪ **Ochranné pásmo lesa**

Řešený úsek dnešní železniční trati již leží v ochranném pásmu lesa. Ochranné pásmo lesa činí 50m.

▪ **Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)**

Stavba leží v CHOPAV Severočeská křída. V rámci stavby nebude prováděna žádná zakázaná činnost uvedená v §2 NV č. 85/1981 Sb. o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy.

▪ **Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)**

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

▪ **Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)**

Ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ) – v úseku km staničení 39,027 – 43,6 (trať 080) prochází při hranici OPVZ II. stupně Sosnová, které bylo stanoveno rozhodnutím ONV Česká Lípa č.j. VLHZ 326/84 – 232, 1984.

V tomto území budou prováděny úpravy železničního svršku a kabelizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Není zde situována žádná plocha zařízení staveniště.

▪ **Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)**

Stavba neprochází ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů.



2.2.2. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

▪ Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

Vzhledem k charakteru stavby nemůže být jejím umístěním do území snížen či změněn krajinný ráz. Stavba nezasahuje do přírodního parku ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. ani se nenachází v bezprostřední blízkosti takové území.

▪ Pozemky plnící funkci lesa

Stavba si vyžádá dočasný zábor PUPFL do 1 roku v k.ú. Dolní Libchava, p.p.č 434/1 o výměře 95 m².

▪ Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území jsou zákonem č. 114/1992 Sb. v platném znění charakterizovaná jako území esteticky velmi významná nebo jedinečná. Kategoriemi zvláště chráněných území jsou národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky.

Velkoplošná zvláště chráněná území

Na trati 080 (Bakov n.J. – Jedlová) v úseku staničení cca 51,6 – 55,3 a na trati 081 směr Děčín v úseku staničení km 13,2 – 13,8 prochází stavba Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří. Jedná se o IV. zónu ochrany.

V prvním uvedeném úseku budou prováděny pouze kabelové úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a kabeláž přípojky nn. V žst. Skalice u Č. L. budou prováděny úpravy železničního svršku (SO 15-10-01 Česká Lípa – Nový Bor, úpravy železničního svršku). Veškerá stavební činnost bude probíhat na stávajícím pozemku dráhy.

V druhém uvedeném úseku budou prováděny pouze kabelové úpravy zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Veškerá stavební činnost bude taktéž probíhat na pouze stávajícím pozemku dráhy.

Dle zřizovacího výnosu je IV. zóna CHKO České středohoří charakterizována jako „Člověkem zcela pozměněné ekosystémy a části krajiny, zejména souvisle zastavěná území, intenzivně obhospodařované velké celky zemědělských pozemků (s převahou orné půdy), větší dobývací prostory, průmyslové areály a pozemky určené jako rezerva pro zástavbu. Zahrnuje ostatní území přechodu z volné (nechráněné) krajiny do chráněné krajinné oblasti“.

Maloplošná zvláště chráněná území

Stavba na stávajícím tělese dráhy 47,9 – cca 49,1 trati 080 směr Jedlová prochází po východní hranici Přírodní památky Česká Lípa – mokřad v nivě Šporky a jejího ochranného pásma. Předmětem ochrany je mělký mokřad a navazující vlhké louky a druhy na tato stanoviště vázané, především populace kuňky obecné (*Bombina bombina*), modráška bahenního (*Maculinea nausithous*) a modráška očkovaného (*Maculinea teleius*).

V tomto úseku budou prováděny pouze kabelové úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a úpravy železničního svršku. Veškerá stavební činnost bude probíhat na stávajícím pozemku dráhy.



Stavba na stávajícím tělese dráhy v traťovém úseku ze žst. Srní do výhybny Žízníkov prochází v km staničení tohoto úseku cca 2,1 – 2,7 podél celé západní hranice Přírodní památky Okřešické louky a jejího ochranného pásma.

V tomto úseku budou prováděny pouze kabelové úpravy železničního zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Veškerá stavební činnost bude probíhat na stávajícím pozemku dráhy.

Zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jsou v kontaktu s již stávajícím vedením trati, jejíž konstrukční dispozice v místech kontaktu nebudou změněny. Veškeré stavební úpravy budou prováděny na stávajícím tělese dráhy.

Podrobně v části dokumentace B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí

▪ Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability krajiny je dle §3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Dle §4 odst.1 je ochrana ÚSES povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ. Jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.

Stavba překračuje prvky lokálního (funkční i v návrhu) i regionálního systému ekologické stability nebo se nalézá v jejich bezprostřední blízkosti. Veškerá stavební činnost v těchto místech bude prováděna na železničním tělese (kabelové úpravy zabezpečovacího a sdělovacího území, úpravy železničního svršku) a nebude přímo zasahovat do prostředí těchto lokalit.

Funkční prvky ÚSES i prvky v návrhu jsou zasaženy již stávajícím vedením trati, jejíž konstrukční dispozice v místech kontaktu nebudou změněny.

Podrobně v části dokumentace B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí

▪ Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek je ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. (§3, odst.1, písm.b, z. č. 114/1992 Sb. v platném znění).

Stavba přichází do kontaktu s VKP registrovanými dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, přímo však do žádného nezasahuje.

Prochází po východní hranici registrovaného VKP ev. č. 10 mokřad v nivě Šporky v km staničení trati 47,9 – cca 49,1 trati 080 směr Jedlová.

Prochází po západní hranici registrovaného VKP ev.č. 23 parčík u budovy okresního soudu v cca km staničení 46,3 – 46,4 trati 080 směr Jedlová.

V těchto úsecích budou prováděny pouze kabelové úpravy zabezpečovacího zařízení, a sdělovacího zařízení. Veškerá stavební činnost bude probíhat na stávajícím pozemku dráhy.

Významné krajinné prvky registrované dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jsou v kontaktu s již stávajícím vedením trati, jejíž konstrukční dispozice v místech kontaktu nebudou změněny.

Podrobně v části dokumentace B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí



▪ NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území.

Stavba se pouze přibližuje k hranici EVL Jestřebsko – Dokesko v žst. Srní u České Lípy, v rámci stavby zde budou prováděny pouze úpravy traťových kabelů železničního sdělovacího zařízení.

Stavba vstupuje do EVL Horní Ploučnice v katastrálním území Heřmaničky u Dobranova, Vítkov u Dobranova. Stavební úpravy budou prováděny pouze na pozemku dráhy – železničním tělese. Jedná se o úpravu kabelového vedení železničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a úpravy železničního svršku.

Stavba prochází při severovýchodní hranici EVL Dolní Ploučnice. Stavební úpravy budou probíhat pouze na pozemku dráhy. Jedná se o úpravu kabelového vedení železničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a úpravy železničního svršku.

Stavba prochází podél celé jihozápadní hranice EVL Česká Lípa – mokřad v nivě Šporky. Stavební úpravy budou probíhat pouze na pozemku dráhy. Jedná se o úpravu kabelového vedení železničního zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení.

Dle stanoviska Krajského úřadu Libereckého kraje – odboru životního prostředí a zemědělství dle § 45i odst.1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny čj. KULK 88791/2013 ze dne 6.1. 2014 nemůže mít stavba „Modernizace ŽST Česká Lípa“ samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Podrobně v části dokumentace B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí

2.2.3. POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na základě vyjádření Ministerstva životního prostředí – odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (č.j.107/ENV/14, 28.2.214) záměr „Modernizace ŽST Česká Lípa“ podléhá zjišťovacímu řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Libereckého kraje.

2.2.4. KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavbou nejsou dotčeny kulturní památky. Archeologicky významné lokality jsou vyznačeny v příloze C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí.

2.2.5. STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSEM

S ohledem na charakter stavby a řešení jednotlivých stavebních objektů, tj. zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati se stávající stopě, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.



V rámci stavby budou zřízeny nové přípojky sítí do nové budovy pro odbavení cestujících. Jedná se napojení vodovodu, kanalizací a plynovodu. Tyto sítě vyžadují stanovení nových ochranných pásem.

2.2.6. ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH

Vzhledem k charakteru stavby nebudou ovlivněna žádná chráněná ložisková území ani výhradní ložiska chráněná ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb. o ochraně nerostného bohatství (horní zákon). V km staničení cca 48,0 – 49,0 trati 080 Bakov n. Jizerou – Jedlová v k.ú. Česká Lípa a k.ú. Lada prochází trať územím sesuvu s potenciální aktivitou.

Podrobně v části dokumentace B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí

2.3. Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Ve stavbě jsou navrženy demolice některých pozemních objektů na území ŽST Česká Lípa. Jedná se objekty ve špatném stavu bez možnosti jejich dalšího využití. Objekty brání úpravám kolejiště a výstavbě nových nástupišť a podchodu.

Jedná se zejména o obě stavědla a dále o skladiště v severní části stanice vpravo.

K demolici je určena také uzavřená lávka spojující přednádražní prostor a průmyslovou zónu. Její funkce bude obnovena novým podchodem.

V některých lokalitách stavby dojde ke kácení a mýcení zeleně. V drtivé většině se jedná o náletové dřeviny na svazích dnešního tělesa dráhy. Odstranění stromů a keřů bude provedeno v místech s navrženou stavební činností.

2.4. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Soupis záborů pozemků ZPF potřebných pro realizaci stavby je uveden v části dokumentace I. – Geodetická dokumentace. Informace jsou zde přehledně tabulkově zpracovány a zábory jsou graficky dokladovány zákresem do mapy KN.

Pozemky, které jsou zde uvedeny jako zábor ploch, jsou dráhou využívány již dnes. Jedná se tak o nápravu majetkoprávních vztahů z minulosti. Tyto nesrovnalosti vznikly na sklonku 80-tých let 20. století za dob socialismu, při výstavbě přeložky trati ve směru Liberec.

Nově jsou dotčeny pouze 2 pozemky pro umístění kabelových tras či reléového domku v úseku Stružnice – Česká Lípa.

2.5. Územně technické podmínky

Před započítáním hlavních stavebních prací – úpravou stávajícího železničního tělesa a s tím související úprava objektů železničního spodku (mosty, propustky) budou vykonány potřebné práce pro uvolnění staveniště. Jedná se o následující činnosti:

▪ Přeložky či zajištění inženýrských sítí:

V průběhu zpracování dokumentace byl zjišťován stávající stav hmotného majetku a to včetně stávajícího stavu inženýrských sítí. Bylo zjištěno, že v prostoru stavby se nacházejí sítě těchto správců či vlastníků:

- ČD - Telematika a.s.
- ČEPS, a.s.



- České dráhy, a. s.
- České Radiokomunikace a.s.
- ČESKOLIPSKÁ TEPLÁRENSKÁ a. s.
- ČEZ Distribuce, a. s.
- ČEZ ICT Services, a. s.
- ELPROINVEST s.r.o.
- Město Česká Lípa
- Město Nový Bor
- Obec Zahrádky
- Petr Nešněra
- Rio Media a.s.
- RWE GasNet, s.r.o.
- Severočeské vodovody a kanalizace a.s.
- Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- STATOMI, spol. s r.o.
- Telefónica Czech Republic, a.s.
- UPC Česká republika, s.r.o.
- Obec Provodín
- DKV Praha

▪ **Kácení lesní a mimolesní zeleně:**

Pro uvolnění staveniště je rovněž nutno provést kácení mimolesní zeleně a to jednak v ochranném pásmu dráhy (na svazích drážního tělesa), kde budou odstraněny náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě. Dále bude provedeno kácení mimolesní zeleně bránící výstavbě a na plochách zařízení staveniště. Způsob a rozsah kácení na těchto plochách bude proveden na základě dendrologického průzkumu, na jeho základě zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně správného orgánu životního prostředí.

Pokud bude místně správním orgánem životního prostředí nařízena náhradní výsadba, bude tato provedena na náklad stavebníka na v rozhodnutí určeném místě a rozsahu.

▪ **Podmiňující, vyvolané a související investice**

Jsou uvedeny v kap. A.7 Průvodní zprávy a kap.2.6 Souhrnné technické zprávy.

Pro započítání prací není nutná realizace žádné z nich.

▪ **Likvidace odpadů**

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.5 - Odpadové hospodářství“. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou.



Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

2.6. Údaje o souvisejících stavbách

V okolí stavby Modernizace ŽST Česká Lípa se aktuálně připravují další stavby, které navrhované řešení ovlivní:

- Revitalizace trati Česká Lípa – Liberec (investor SŽDC s.o., přípravná dokumentace)
 - dokumentace se zpracovává souběžně. V rámci stavby má dojít k rekonstrukci vybraných stanic a vybudování dálkově řízeného zabezpečovacího zařízení. Rozhraním s touto stavbou je ŽST Zákupy, řešení je vzájemně koordinované.
- Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa (investor SŽDC s.o., soubor staveb)
 - dokumentace se zpracovává souběžně. V rámci stavby má dojít k rekonstrukci vybraných stanic a traťových úseků a k instalaci dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení. Rozhraní s touto stavbou je vjezdové návěstidlo do ŽST Česká Lípa, stavba však pravděpodobně tuto část trati nepojme. Možné řešení je vzájemně zkoordinováno.

2.7. Údaje o bilancích zemních prací

Zemní práce ¹		
výkop	m ³	31 287
násep	m ³	36 042

2.8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

K realizaci stavby je nutný výkup pozemků a nemovitostí. Přehled bude uveden v části dokumentace I. – Geodetická dokumentace.

Z části se jedná o nápravu historických majetkoprávních nesrovnalostí. Pozemky jsou dráhou využívány již dnes. Nově jsou dotčeny pouze 4 pozemky pro umístění kabelových tras či reléového domku v úseku Stružnice – Česká Lípa.

Z části nemovitostí je třeba vykoupit skladiště v severní části stanice vpravo.

2.9. Výjimky z předpisů a norem

Navržené technické řešení jednotlivých PS a SO a stavby jako celku vyžaduje následující výjimku z platných předpisů a norem:

¹ Rozhodující stavební objekty



- stavební řešení přejezdu P3241

Přejezd je součástí SO 15-13-01 Česká Lípa hl.n. - Nový Bor, stavební úpravy přejezdů. Výjimku vyžaduje umístění výstražníku u přechodu na straně u výpravní budovu.

Právě umístění této budovy a stísněnost prostoru před ní je příčinou tohoto požadavku. Demolice budovy a výstavba nové by přinesla neúměrné zvýšení nákladů. Umístění přechodu v jiném místě by znamenalo značnou zacházku pro přecházející chodce nebo naopak pro cestující mířící k železniční zastávce.

2.10. Požadavky na další přípravu stavby

Před započítím stavebních prací, a pokud možno již v předstihu před zpracování následujícího stupně projektové dokumentace, je **velmi vhodné řešit narovnání majetkoprávních nesrovnalostí**, které se v této stavbě jeví jako zábory. Stejně tak je **nutné včas řešit výkup potřebných nemovitostí od ČD a.s.** (skladiště).

S ohledem na časování stavby do druhé poloviny roku 2015 a s ohledem na požadavky orgánů životního prostředí je **nutné provést práce na kácení zeleně v předstihu** v průběhu období vegetačního klidu (zima 2014 - 2015).

S ohledem na čas nutný pro výrobu zabezpečovacího zařízení je **nutné znát zhotovitele stavby alespoň 3 měsíce před zahájením stavby**.

Pro zpracování dalšího stupně dokumentace je potřeba provést následující doměření a průzkumy:

- Doplnění geodetického zaměření stávajícího terénu a staveb v lokálních místech nad rozsah zaměření provedeném pro přípravnou dokumentaci. Jedné se zejména o:
 - části kolejíště na jižním zhlaví ve směru do vlečkových obvodů
 - širší uliční prostor v okolí upravovaných železničních přejezdů

Dále případné doměření stavebních úprav provedených v období mezi zpracováním přípravné dokumentace a projektem stavby .

- Aktualizace průzkumu znečištění kolejového lože
- Doplnění průzkumu pražcového podloží do rozsahu požadovaného předpisy SŽDC
- Doplnění pyrotechnického průzkumu či rešerše pravděpodobnosti nálezu nevybuchlé munice z období bombardování okolí žel. stanice v závěru druhé světové války
- Doplnění průzkumu mostních objektů (upravovaných propustků apod.)
- Aktualizace stávajícího stavu inženýrských sítí
- Hydrogeologický posudek (pro ověření vsakování dešťových vod)
- Je vhodné provést architektonickou soutěž na podobu nové odbavovací budovy pro cestující nebo, v případě časové tísně, konzultovat architektonickou podobu budovy se zástupci města Česká Lípa.



3. ZÁVĚR

V Praze dne 29.5.2014.

Ing. Marek Pinkava

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

T: 267 094 190, 605 229 010

@: marek.pinkava@sudop.cz

