

PO ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:	SŽDC, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 tel.: +420 222 335 777 e-mail: szdc@szdc.cz
-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

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. PETR NEKULA
		Garant profese: ING. PETR NEKULA

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IQ, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARTIN RAIBR	ING. PETR NEKULA	ING. PETR NEKULA	ING. MARTIN RAIBR

Název akce:	Číslo smlouvy:
MODERNIZACE ŽST VELKÉ HAMRY	13 124 208
	Projektový stupeň:
	PD
Část:	Datum:
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	09/2013
	Číslo části:
	A



SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„Modernizace ŽST Velké Hamry“

Průvodní zpráva

Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.

Termín odevzdání: 09/2013

Obsah

A.1 Úvodní údaje	3
a) Údaje o stavbě.....	3
b) Zadavatel přípravné dokumentace	3
c) Dodavatel přípravné dokumentace.....	3
A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku	4
a) Údaje o umístění stavby	4
b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	4
c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací.....	5
d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.....	5
e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu	5
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území.....	5
g) Poloha vůči záplavovému území	5
h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	6
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	6
j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby	6
A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	6
a) Účel užívání stavby	6
b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)	6
c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby).....	6
d) Etapizace výstavby.....	7
e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	7
f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	7
A.4 Orientační údaje stavby	8
a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.)	8
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	8
c) Celková spotřeba vody.....	9
d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	9
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	9
f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	9
A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....	10
A.6 Přehled výchozích podkladů	10
A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	10
A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	10
A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	11
a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování) ...	11
b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	12
c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele	13
A.10 Členění přípravné dokumentace.....	14

A.1 Úvodní údaje

a) Údaje o stavbě

Název stavby: **Modernizace ŽST Velké Hamry**
Místo stavby: žel. trať Železný Brod – Velké Hamry - Tanvald
Charakter stavby: Modernizace
Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace /PD/ stavby

b) Zadavatel přípravné dokumentace

Investor: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s. o.)**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
zastoupený: SŽDC s. o. Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha

c) Dodavatel přípravné dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) Údaje o umístění stavby

Stavba se bude provádět v traťovém úseku Železný Brod – Velké Hamry – Tanvald, který se dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 44 932/08-OR) nachází na dráze regionální. Železniční trať Železný Brod – Tanvald je jednokolejná regionální trať, z Železného Brodu přes Velké Hamry do Tanvaldu. Trať vede podél řeky Kamenice často velmi obtížně přístupným terénem a prochází dvěma tunely. Doprava byla zahájena v roce 1875 a v době zastavení provozu na trati Tanvald - Harrachov byla součástí trati 036 Liberec – Tanvald – Harrachov.

Dotčené krajské úřady:

Liberecký kraj

U Jezu 642/2a

461 80 Liberec 2

(485 226 111; info@kraj-lbc.cz)

Dotčené stavební úřady:

Městský úřad Železný Brod

Stavební úřad

Nám. 3. Května 1

468 22 Železný Brod

(483 333 923; i.bryknarova@zelbrod.cz)

Městský úřad Semily

Stavební úřad

Riegrovo nám. 63

513 01 Semily

(481 629 270; petrak@mu.semily.cz)

Městský úřad Velké Hamry

Stavební úřad

Velké Hamry 362

46845 Velké Hamry

(483 369 825; stavebni@velkehamry.cz)

Městský úřad Tanvald

Odbor stavební úřad a životní prostředí

Palackého 359

468 41 Tanvald

(483 369 511; meu@tanvald.cz)

Magistrát města Liberec

Stavební úřad

nám. Dr. E. Beneše 1

460 59 Liberec

(485 243 111; info@magistrat.liberec.cz)

b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

- ÚP Železný Brod ze dne 10. 12. 2008
- ÚP Záhoří ze dne 22. 9. 2010
- ÚP Semily ze dne 18. 3. 2013 (změna č. 1)
- ÚP Jesenný ze dne 24. 9. 2009
- ÚP Vlastiboř ze dne 16. 12. 2010
- ÚP Držkov – není schválený
- ÚP Plavy ze dne 23. 2. 2011

- ÚP Velké Hamry ze dne 17. 2. 2011
- ÚP Tanvald ze dne 15. 9. 2010
- ÚP Liberec ze dne 25. 6. 2002 (poslední změna územního plánu 20. 12. 2012)

c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stavba je umístěna výhradně na pozemcích SŽDC s. o. nebo ČD a. s., které jsou dle územně plánovací dokumentace určeny pro stavbu dráhy. Vyjádření dotčených stavebních úřadů o souladu stavby s územně plánovací dokumentací je součástí dokladové části „H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy“ dokumentace.

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Na stavbu nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky.

e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu

Stavba se odehrává na stávající dopravní infrastruktuře a její napojení se nemění. Stavbou bude využíváno stávajících přístupových bodů, tzn. železniční trati a silničních komunikací.

f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Geologicky se převládá území, na kterém se stavba odehrává, je tvořena paleozoickými horninami zvrásněnými a metaformovanými (fylity, svory). Dále se zde nachází vulkanické horniny z části metamorfované, proterozoické až paleozoické (amfibolity, diabasy, melafyry, porfyry) a kvartér (hlíny, spraše, písky, štěrky). Geomorfologicky se stavba nachází v systému Hercynský, provincii Česká vysočina, celku Krkonošské podhůří, oblasti Krkonošská oblast, subprovincii Krkonoško-jesenická soustava, podcelku Železnobrodská vrchovina, okrsku Bozkovská vrchovina. Hydrogeologicky se stavba nachází v rajonu základním č. 6414 „Krytalinikum Jizerských hor v povodí Jizery a Krkonoš“.

V oblasti stavby se nenachází žádné zdroje nerostných surovin zdroje podzemních vod, nejedná se o poddolované území.

g) Poloha vůči záplavovému území

Trať je v úseku mezi železniční stanicí Železný Brod a zastávkou Spálov vedena v souběhu s řekou Jizerou. V úseku mezi zastávkou Spálov a zastávkou Plavy je z velké části vedena v souběhu s řekou Kamenice. Ačkoliv je trať vedena na náspu nachází se v záplavovém území 5-ti a více-leté vody. Hlavní stavební činnost se však bude odehrávat v úseku mezi zastávkou Plavy a železniční stanicí Velké Hamry, která je mimo záplavové území. V záplavové oblasti budou realizovány pouze objekty sdělovacího (základnová stanice traťového rádia, elektronické zabezpečení objektu základnové stanice) a energetického zařízení (osvětlení nástupišť zastávek) v blízkosti zastávky a nákladiště Jesenný. Z povahy železničního zařízení

je nelze situovat do jiné oblasti a ochrana objektů je řešena vhodným umístěním co nejdále od místa ohrožení.

h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

Seznam dotčených pozemků je součástí geodetické části „I. Geodetická dokumentace“ dokumentace. Stavba se odehrává v katastrálních územích:

- Železný Brod, Záhoří u Semil, Spálov u Semil, Horská Kamenice, Bozkov, Jesenný, Vlastiboř u Železného Brodu, Držkov, Plavy, Velké Hamry, Šumburk nad Desnou, Tanvald, Liberec.

i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Po dobu výstavby budou využívány stávající přístupové trasy. Stavba se odehrává na železniční trati, jednou z postupových tras pro dopravu materiálu je tedy samotná železniční trať 035 Železný Brod – Tanvald. Dále pak přístup ke stavbě po dobu výstavby bude zajišťovat stávající silniční síť. Zejména silnice I. třídy č. 10 a z ní odbočující silnice III. třídy č. 01019 a č. 28747. Případně další na ně se napojující místní komunikace.

j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Po dobu výstavby bude voda a energie zajišťována ze stávajících zdrojů. V případě potřeby pak bude dodávka elektrické energie zajištěna z mobilních agregátů zhotovitele.

A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Účel užívání stavby

Veškeré zřizované prvky zajišťují bezpečné a spolehlivé provozování železniční dopravy a přepravy. Aplikací moderních systémů řízení dochází k zefektivnění řízení drážní dopravy a tak zvýšení konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě. Pro zvýšení komfortu a bezpečnosti pohybu cestujících, jejich nástupu do vlaku jsou stavbou zřizována nová nástupiště s výškou hrany 550 mm.

b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)

Svým charakterem se jedná o stavbu trvalou.

c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby. Stavbou jsou zřizovány prvky na stávající drážní infrastruktuře.

d) Etapizace výstavby

Stavba nebude realizována na etapy.

e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)

Stavba se bude provádět v traťovém úseku Železný Brod – Tanvald, který se dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 44 932/08-OR) nachází na dráze regionální.

Dotčená železniční trať

Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	548A Železný Brod – Tanvald
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	035 Železný Brod - Tanvald
Začátek trati:	Železný Brod
Konec trati:	Tanvald
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	400m
Trakční soustava:	Nezávislá

f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacita trati. Zřízením nového technologického zařízení se vytvářejí podmínky pro zkrácení provozních intervalů nutných pro křižování vlaků. Současně dojde k úspoře pracovníků podílejících se na řízení železniční dopravy. Vzhledem k zavedení dálkového ovládání budou vlaky nově nabízeny mezi dispečerem v ŽST Železný Brod a výpravčím v ŽST Tanvald (V. Hamry nebudou obsazeny výpravčím). Provoz bude nadále organizován dle předpisu SŽDC D1.

Kapacitní údaje stavby:

- Celková délka tratě (Železný Brod – Tanvald) 17,732 km
 - Délka staničního úseku 1,533 km
 - Délka mezistaničních úseků 16,199 km
- Přibližná maximální délka výkopových prací 2,900 km
- Počet nově zřizovaných SZZ 1 ks
- Počet nově zřizovaných přejezdových zařízení 2 ks
 - Počet nových PZS 1 ks
 - Počet nových PZM 1 ks
- Počet zřizovaných základnových stanic TRS 2 ks
- Počet výhybek vybavovaných EOVS 2 ks
- Počet ozvučovaných zastávek/stanic 3/1 ks
- Počet zastávek s úpravami osvětlení 3/1 ks
- Počet rekonstruovaných výhybek 3 ks
- Celková délka nových nástupišť (550 mm nad TK) 90 m
 - zast. Plavy 90 m
- Personální úspora 6,515 os
 - Výpravčí 4,524 os
 - Výhybkář 1,991 os

A.4 Orientační údaje stavby

a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.)

Jedná se o stavbu na stávající železniční infrastruktuře. Stavbou dochází k náhradě stávajícího technologického zařízení, které je za mezí morální i technické životnosti, za moderní elektronické systémy, které umožní zavedení dálkového řízení a ovládání železniční dopravy. Současně jsou zlepšovány podmínky pro přístup cestujících.

Stavba je umístěna na pozemcích SŽDC s. o. nebo ČD a. s. Realizací stavby nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady. Kabelizace bude v celé délce stavby držet na drážním pozemku.

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

Stavba si klade nároky pouze na dodávky elektrické energie. Ty budou zajištěny z rozvodů veřejné energetické soustavy.

Zast. Jesenný		
Objekt	Stávající příkon	Navrhovaný příkon
Provozní budova	2,8 kW	2,8 kW
Sdělovací zařízení	0,0 kW	0,5 kW
Osvětlení	0,5 kW	0,5 kW
CELKEM	3,3 kW	3,8 kW

Zast. Plavy		
Objekt	Stávající příkon	Navrhovaný příkon
Provozní budova	4,0 kW	4,0 kW
Zabezpečovací zařízení (PZS)	3,5 kW	3,5 kW
Sdělovací zařízení	0,0 kW	0,5 kW
Osvětlení	0,3 kW	0,4 kW
CELKEM	7,8 kW	8,4 kW

ŽST Velké Hamry		
Objekt	Stávající příkon	Navrhovaný příkon
Zabezpečovací zařízení	2,8 kW	7,0 kW
Sdělovací zařízení	0,7 kW	0,7 kW
Osvětlení	3,5 kW	6,0 kW
Klimatizace	0,0 kW	1,0 kW
EOV	0,0 kW	13,0 kW
Ostatní odběry	8,4 kW	8,4 kW
CELKEM	15,4 kW	36,1 kW

Zast. Velké Hamry město		
Objekt	Stávající příkon	Navrhovaný příkon
Sdělovací zařízení	0,0 kW	0,5 kW
Osvětlení	0,5 kW	0,5 kW
CELKEM	0,5 kW	1,0 kW

Stavbou je tedy požadováno celkové navýšení instalovaného příkonu přibližně o 23kW veřejné energetické soustavy.

c) Celková spotřeba vody

Technologické objekty nemají žádné nároky na spotřebu vody.

d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

Stavbou je zřizován jeden technologický objekt, který není zdrojem splaškových vod. Vnější půdorysné rozměry objektu jsou max. 3,5 m x 6,5 m. Množství zachycené srážkové vody je určeno vztahem [m³/rok]:

$$Q = \frac{j \cdot P \cdot f_s \cdot f_f}{1000} = \frac{1200 \cdot 22,8 \cdot 0,6 \cdot 0,9}{1000} = 14,77 \text{ m}^3/\text{rok}$$

kde:

- Q - množství zachycené srážkové vody (m³/rok),
- J - množství srážek (mm/rok), určeno dle mapy normálu ročních srážkových úhrnů.
- P - využitelná plocha střechy (m²),
- f_s - koeficient odtoku střechy (-),
- f_f - koeficient účinnosti filtru mechanických nečistot (-).

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční komunikační sítě.

A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení výstavby vychází z požadavku investora.

Zahájení stavby	05/2015
Dokončení stavby	12/2015
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	8 měsíců

A.6 Přehled výchozích podkladů

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování projektové dokumentace stavby z následujících podkladů:

- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce SZZ v žst. Velké Hamry“ (07/2010)
- Projekt stavby „Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald“ (01/2013)
- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald, 2. část“ (08/2013)
- Technicko-ekonomická studie „Opatření pro zkrácení jízdních dob a celkových časů v úsecích Liberec – Frýdlant v Č a Železný Brod – Tanvald“ (01/2013)
- Smlouva o dílo
- Polohopisné výkresy
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; aj./.
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u SDC SSZT, v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách

A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald. Zejména se jedná o vhodná zakončování kabelizace v objektech ŽST Velké Hamry a zřizování rezerv na dálkové optické kabelizaci.

A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 121 ŽST Velké Hamry, SZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 141 Železný Brod – Tanvald, DOZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení*D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů*

- PS 211 Železný Brod – Velké Hamry, úprava kabelů TK
- PS 212 Železný Brod – Velké Hamry, úprava DOK, HDPE
- PS 242 Železný Brod – Tanvald, úprava přenosového systému

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

- PS 221 ŽST Velké Hamry, sdělovací zařízení a telefonní zapojovač
- PS 222 ŽST Velké Hamry, ASHS
- PS 223 ŽST Velké Hamry, EZS

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

- PS 243 Železný Brod – Tanvald, rozhlasový systém
- PS 244 Železný Brod – Tanvald, kamerový systém

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

- PS 241 Železný Brod – Tanvald, rádiová síť TRS a MRS

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

- PS 224 ŽST Velké Hamry, integrační koncentrátor
- PS 245 Doplnění dispečerského pracoviště

Stavební objekty**E.1 Inženýrské objekty***E.1.1 Železniční svršek a spodek*

- SO 421 ŽST Velké Hamry, rekonstrukce výhybek a odvodnění

E.1.2 Nástupiště

- SO 411 zast. Plavy, výstavba nástupiště

E.3 Trakční a energetická zařízení*E.3.4 Ohřev výměn (EOV)*

- SO 321 ŽST Velké Hamry, EOVS

E.3.6. Rozvody vn, nn, osvětelní a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 311 zast. Jesenný, přípojka nn pro TRS
- SO 312 zast. Návarov, přípojka nn pro TRS
- SO 322 ŽST Velké Hamry, úpravy osvětlení a rozvodů nn
- SO 341 Železný Brod – Tanvald, úpravy osvětlení v zastávkách

A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

- a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)**

Stávající zabezpečovací a sdělovací zařízení odpovídá technickou úrovní době jeho zřízení. V současné době je již za mezí technické i morální životnosti a nelze uvažovat s jeho modernizací. Bezpečnost železniční dopravy je z velké části ponechána na lidském faktoru. Současně toto zařízení neumožňuje aplikaci moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy a tak zvýšení efektivity provozu.

Nástupiště v zast. Plavy je v současnosti nástupiště s pevnou hranou typu Tischer. Toto nástupiště neumožňuje komfortní nástup a výstup cestujících, zejména pak osob se sníženou pohyblivostí.

Stávající výhybky č. 1 a č. 3 v ŽST Velké Hamry jsou stupňovité konstrukce. Neumožňují jízdu do odbočky rychlosti vyšší než 40 km/h. Výhybka č. 3 je navíc zřízena na ocelových pražcích. Zřízení elektrického ohřevu na této výhybce je energeticky náročné, neboť energie nutná pro ohřev výměnové části musí být navýšena o ztráty vznikající při ohřevu ocelových pražců.

Zpracovanou technickoekonomickou studií „Opatření pro zkrácení jízdních dob a celkových časů v úsecích Liberec – Frýdlant v Č. a Železný Brod – Tanvald včetně zřízení výhybny Harrachov“ se v úseku Železný Brod – Tanvald navrhuje provést stavební úpravy, které umožní zkrátit jízdní dobu mezi uvedenými železničními stanicemi. Je navrženo provést takové kolejové úpravy, aby bylo umožněno zvýšit v úseku maximální traťovou rychlost až na 70 km/h. Z této skutečnosti např. vyplývá potřeba zabezpečení vybraných, železničních přejezdů, které jsou v současnosti zabezpečeny výstražnými kříži. Dále se studií předpokládá pravidelné zajištění a návrat vlaků ve směru od Tanvaldu na stávající zastávku Plavy. Toto je stávajícím zabezpečovacím zařízením splněno, ale pouze za určitých dopravních omezení, zejména v potřebě dlouhodobého uzavírání železničního přejezdu P5493 s silniční komunikací I. třídy č. 10 (mezinárodní komunikace E65). Upozorňujeme, že zvýšení rychlosti na uvedených 70 km/h není předmětem stavby Modernizace. Její realizací však musí být vytvořeny podmínky, které toto zvýšení umožní.

b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavbou dochází ke zřízení moderních elektronických systémů. V případě zabezpečovacího zařízení se předpokládá zřízení staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie elektronického typu, které eliminuje chyby lidského činitele a umožňuje aplikovat nadstavbové systémy, které poskytují obsluhujícím zaměstnancům komfort počítačového ovládání. Společně se sdělovacím zařízením je obsluhující zaměstnanec spravován o aktuálním stavu zařízení, poloze vlaku v úseku, apod. Současně umožňuje předávat cestující veřejnosti informace o pravidelné dopravě, ale zejména o mimořádných situacích a jejich dopadu na příjezdy a odjezdy vlaků. Navržené zabezpečovací zařízení rovněž umožní zkrátit provozní intervaly pro křižování vlaků. Instalace elektrického ohřevu výměn má pak pozitivní dopad na provozní spolehlivost ústředně přestavovaných výhybek zejména v zimních měsících. Výše popsané má pak pozitivní dopad na komfort cestování, nejenom možným zkrácením jízdní doby, ale zejména v informovanosti cestujících o aktuálním dění v provozu.

Vzhledem k zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení dojde k úspoře v počtu zaměstnanců zajišťujících železniční dopravu v ŽST Velké Hamry. Nově bude staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Velké Hamry ovládat dispečer z pracoviště JOP v ŽST Liberec. Ústřední stavění vlakových cest pak umožní zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanici a tím umožní zkrácení jízdní doby. K úsporám provozních nákladů dojde i na straně údržby s ohledem na skutečnost, že moderní elektronické systémy poskytují diagnostické informace, které usnadňují identifikaci poruchy. Z diagnostických informací je možné rovněž určit riziko hrozící poruchy, a tak její vznik eliminovat včasným zásahem údržby.

Nové nástupiště v zastávce Plavy umožní komfortní a bezbariérový přístup cestujících, čímž se jednoznačně zvyšuje kladné vnímání železniční dopravy, zejména s ohledem na záměr zvýšení pohybu cestujících při zajištění vlaků ve směru od Tanvaldu.

Náhrada stávajících stupňovitých výhybek za nový poměrový typ na dřevěných pražcích umožní zvýšit rychlost jízdy do odbočky ze 40 km/h na 50 km/h. Oproti stávajícím výhybkám se rovněž sníží výkon potřebný pro elektrický ohřev výměnové části výhybek. Elektrický ohřev výměn pak zaručuje vyšší spolehlivost přestavení výhybky v zimních měsících.

c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Stavbou jsou zřizovány technologické prvky drážního zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení. Z povahy zařízení budou tedy veškeré vnější prvky zřizovány buď přímo na kolejnicové pasy, nebo do jejich blízkosti. Vnitřní část zařízení je pak navrženo umísťovat do technologických objektů – reléových domků do blízkosti drážního tělesa. Kabelizace pro připojení vnějších prvků je realizována v souběhu s kolejnicovými pasy na stávajícím drážním tělese.

Stavba je tedy výhradně umístěna na pozemcích SŽDC s. o. nebo Českých drah a. s. určených pro provozování drážní dopravy. Realizací stavby nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělského nebo lesního půdního fondu.

A.10 Členění přípravné dokumentace

Obsah přípravné dokumentace respektuje Směrnici č.11/2006 SŽDC s. o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č. j. 10648/2012-OI ze dne 28. 2. 2012 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace).

Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí je zpracována ve smyslu zákona 503/2006 Sb. přílohy č. 4 a rozsah je uvažován dle směrnice SŽDC č.32/2008.

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby – součástí B.1
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby – součástí B.1
- B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – součástí B.1
- B.12 Organizace výstavby – součástí B.1
- B.13 Podklady pro změnu zabezpečení

C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace stavby
- C.2 Koordinační situace stavby

D. Technologická část

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení

E. Technologická část

- E.1 Inženýrské objekty
- E.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady a ekonomické hodnocení

- G.1 Celkové náklady stavby
- G.2 Náklady PS a SO
- G.3 Ekonomické hodnocení

H. Doklady

- H.1 Doklady z výrobních porad
- H.2 Doklady z projednání s orgány státní správy
- H.3 Doklady z projednání se správci inženýrských sítí

I. Geodetická dokumentace