


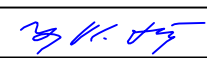
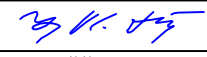


Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Fond soudržnosti

Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| ZADAVATEL:                                    | SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 |  | <b>PROJEKT servis spol. s r. o.</b><br> <b>Mezitráťová 137</b><br><b>198 21 PRAHA 9 - Hloubětín</b><br>IČ: 49823141 tel.: 281 090 826 |
| VYPRACOVAL:                                   | Ing. VLADIMÍR HRDLIČKA  |  |  |
| ODP. PROJ. STAVBY:                            | Ing. VLADIMÍR HRDLIČKA  |  |  |
| KRAJ: ÚSTECKÝ                                 | OKRES: DĚČÍN  | MĚÚ: DĚČÍN   |  |
| AKCE:<br><br><b>VÝSTAVBA ŽST. MARKVARTICE</b> |   |  | Č. ZAKÁZKY: <b>ZAK-2013-45</b>   |
| <b>OBSAH: PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>                 |   |  | STUPEŇ: <b>PD</b>  |
|   |   |  | DATUM: <b>02/2014</b>  |
|   |   |  | MĚŘÍTKO: <b>-</b>  |
|   |   |  | FORMÁT: <b>-</b>   |
|   |   |  | ČÁST: <b>A</b>   |
|   |   |  | Č. SLOŽKY: <b>-</b>  |

## A . PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### O B S A H :

|   |           |
|---|-----------|
| <b>A.1 Úvodní údaje .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku.....</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....</b>                 | <b>4</b>  |
| A.3.1 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce .....                        | 4         |
| A.3.2 Projektované kapacity stavby .....  | 6         |
| <b>A.4 Orientační údaje stavby.....</b>   | <b>6</b>  |
| A.4.1 Požadavky na další přípravu a realizaci stavby.....                         | 10        |
| <b>A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....</b>                | <b>10</b> |
| <b>A.6 Přehled výchozích podkladů.....</b>  | <b>11</b> |
| <b>A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....</b>                 | <b>11</b> |
| <b>A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....</b>             | <b>11</b> |
| <b>A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....</b>                              | <b>12</b> |
| A.9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby .....   | 12        |
| A.9.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku..... | 12        |
| A.9.3 Údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby .....                     | 13        |
| A.9.4 Zdůvodnění umístění stavby.....   | 13        |
| <b>A.10 Členění přípravné dokumentace.....</b>                                    | <b>14</b> |

## A.1 Úvodní údaje

### Identifikační údaje stavby

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Název stavby :          | Výstavba žst. Markvartice   |
| Místo stavby :          | Traťový úsek (TÚDU) 086106 Benešov nad Ploučnicí – Markvartice<br>086107 Markvartice<br>086108 Markvartice – Česká Kamenice<br>086111 Česká Kamenice  |
|                         | Definiční úsek (DÚ) ŽST Benešov nad Ploučnicí<br>Benešov nad Ploučnicí – Markvartice<br>ŽST Markvartice<br>Markvartice – Česká Kamenice<br>ŽST Česká Kamenice   |
| Katastrální území :     | 602 451 Benešov nad Ploučnicí<br>629 049 Dolní Habartice<br>642 916 Horní Habartice<br>691 780 Markvartice u Děčína<br>780 618 Veselé<br>780 600 Kamenická Nová Víska<br>621 298 Dolní Kamenice<br>621 285 Česká Kamenice |
| Okres :                 | Děčín   |
| Kraj :                  | Ústecký   |
| Charakter stavby :      | Rekonstrukce - liniová stavba   |
| Stupeň dokumentace :    | Přípravná dokumentace (PD)  |
| Ústřední orgán :        | Ministerstvo dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1  |
| Stavební úřad :         | Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady  |
| IČO :                   | 61379425  |
| Organizační složka :    | Drážní úřad, Sekce stavební Oblast Praha, Wilsonova 300/8,<br>121 06 Praha - Vinohrady  |
| Zadavatel dokumentace : | SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  |
| IČO :                   | 70994234  |
| DIČ :                   | CZ-70994234   |
| Sídlo zadavatele :      | SŽDC, s.o., Stavební správa západ,<br>Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9   |
| Zak. číslo zadavatele:  | -   |
| Správce HIM :           | SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  |
| IČO :                   | 70994234  |
| DIČ :                   | CZ-70994234   |
| Organizační složka :    | SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31,<br>400 03 Ústí nad Labem - Střekov   |
| Provozovatel dráhy :    | SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  |
| IČO :                   | 70994234  |
| DIČ :                   | CZ-70994234   |
| Dodavatel dokumentace : | PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 -  |
| Hloubětín               |   |
| IČO :                   | 49823141  |

DIČ : CZ-49823141  
Zak. číslo dodavatele: -

Vedoucí projektu : Ing. Vladimír HRDLIČKA  
Odp. projektant stavby : Ing. Vladimír HRDLIČKA (odp. projektant PS: Ing. Jiří MATĚJOVSKÝ)

### **Zpracovatelé dokumentace:**

- 1) PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín  
Ing. Vladimír HRDLIČKA (odpovědný projektant Ing. Vladimír HRDLIČKA)  
(odpovědný projektant provozních souborů Ing. Jiří MATĚJOVSKÝ)  
A. Průvodní zpráva  
B. Souhrnná část  
C. Situace stavby  
D. Technologická část (část D.1 Železniční zabezpečovací zařízení)  
E. Stavební část (část. E.1 Inženýrské objekty, E.2 Pozemní stavební objekty)  
G. Náklady  
H. Doklady  
I. Geodetická dokumentace (části I.1 Technická zpráva, I.2 Majetkoprávní část)
- 2) Ing. Alexandr KAČORA, p. Martin JECH (odpovědný projektant p. Martin JECH)  
J. Geotechnický průzkum
- 3) H-PRO spol.s r.o. – Projektování inženýrských staveb, Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem  
I. Geodetická dokumentace (část I.3 Geodetické a mapové podklady)
- 4) Ing. Martin ŠŮSTAL (odpovědný projektant Ing. Martin ŠŮSTAL)  
B.2 Dopravní technologie
- 5) KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
Ing. Josef HRNČÍŘ (odpovědný projektant Ing. Josef HRNČÍŘ)  
D.2 Železniční sdělovací zařízení  
D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT  
E.3 Trakční a energetická zařízení
- 6) SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
p. František KOHLÍČEK (odpovědný projektant p. František KOHLÍČEK)  
K. Hluková studie

## **A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku**

Stavba „Výstavba žst. Markvartice“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 0861 Děčín (mimo) – Jedlová (mimo) (vč. Děčín vých-hor.n.), DÚ 05 Benešov nad Ploučnicí – Markvartice, DÚ 07 Markvartice – Veselé p. Rabštejnem, DÚ 09 Veselé p. Rabštejnem – Česká Kamenice. Traťová rychlost je  $V = 70$  km/h s místními omezeními. V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena rovněž pro rychlost  $V = 70$  km/h na kamenickém zhlaví a 65 km/hod na benešovském zhlaví.

Stavba se nachází v území obce Markvartice a částečně Horní Habartice na okraji zastavěného území.

Stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací obce Markvartice.

V průběhu zpracování PD stavby byla vyžádána stanoviska orgánů ke stavbě, tato jsou uvedena v příloze H. Doklady. Vyjádření nejsou v rozporu se zamýšlenou výstavbou.

Stavba má charakter rekonstrukce stávajících zařízení dráhy, proto nemění způsob napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Dle geomorfologického členění ČR lze zájmové území zařadit do provincie Česká Vysočina, subprovincie Krušnohorská, Podkrušnohorská oblasti, celku České středohoří. Ráz reliéfu je převážně vlnitý s výškami okolo 200-400 m n.m. (druhohorní křídové relikt), které proráží terciérní vulkanity (dnes vypreparované suky) v podobě strmých sopečných kuželů. Nadmořská výška zastávky Markvartice činí cca 265 m n.m. Je situována v zářezu mírného svahu JV expozice se sklonem cca 5°.

Dle regionálního členění ČR lze zájmové území zařadit do soustavy Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, oblasti křída, regionu česká křídová pánev. Skalní podklad je dle archivních údajů Geofondu ČR tvořen sedimentárními horninami křídového stáří, konkrétně facií kvádrových pískovců zastoupených křemennými pískovci, lokálně šterčíkovitými. V podloží jsou situovány vápnité jílovce. Kvartérní pokryv je dle archivních údajů Geofondu ČR zastoupen sedimenty eolického původu, konkrétně sprašovými hlínami.

Hydrogeologická charakteristika zájmového území – generelní směr proudění se uskutečňuje paralelně s generelním sklonem oblasti tj. jihovýchodním směrem k místní erozní bázi – říčce Bystrá.

Podzemní voda nebyla zastižena žádnou z průzkumných sond. Dle archivních údajů je voda zadržována v průlinově propustném prostředí křídových pískovců na povrchu podložního izolátoru – vápnitých jílovců. V místě stanice bylo v minulosti odvodnění řešeno technickým opatřením podobě otevřeného nezpevněného příkopu jehož relikt byly nalezeny na patě zářezu před stanicí.

Stavba neleží v záplavovém území.

Druhy a čísla parcelních pozemků jsou uvedeny v části I. Geodetická dokumentace stavby.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území:

Benešov nad Ploučnicí  
Dolní Habartice  
Horní Habartice  
Markvartice  
Veselé  
Kamenická Nová Víska  
Dolní Kamenice  
Česká Kamenice

se způsobem využití dráha.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s, na nichž bude stavba prováděna.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí v žst. Markvartice, katastrální území Markvartice a v žst. Benešov n/Pl. a Česká Kamenice.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s, na nichž bude stavba prováděna

Informace o pozemcích je obsažena v části I. Geodetická dokumentace této PD.

Zajištění vody a energií po dobu stavby je řešeno v části B.12 této PD.

## **A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

### **A.3.1 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce**

Stavba je charakterizována jako stavba liniová, dopravní. Objekty, které jsou předmětem stavby budou sloužit tomuto účelu.

Stavba má charakter trvalé stavby.

V místě stavby byla již dříve provozována železniční stanice. Stavba má charakter obnovy této železniční stanice v místě stávající nákladové zastávky.

Stavba bude realizována v souvislých a na sebe navazujících etapách. Hlavní stavební práce se soustředí na rok 2015.

Kategorie dráhy: celostátní s rychlostí do 120 km/hod

|                     |        |                                     |
|---------------------|--------|-------------------------------------|
| Traťový úsek (TÚDU) | 086106 | Benešov nad Ploučnicí – Markvartice |
|                     | 086107 | Markvartice                         |
|                     | 086108 | Markvartice – Česká Kamenice        |

## 086111 Česká Kamenice

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku, železničních přejezdů, a ochranu kabelových vedení v nezbytném rozsahu. Cílem řešení zabezpečovacího zařízení je rekonstrukce současné hlásky se zastávkou Markvartice na novou železniční stanici tak, aby mohl být realizován požadovaný provozní koncept Krajského úřadu Ústeckého kraje pro trať Děčín – Rumburk podle plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

Rychlost v TÚ je v70 km/h s místními propady na 60 km/h. Provozovatelem dráhy je SŽDC s.o.; místním správcem OR Ústí nad Labem.

Stávající stav TZZ v úseku Benešov nad Ploučnicí – hl. Markvartice – Česká Kamenice je bez TZZ – telefonický způsob dorozumívání. V mezistaničních úsecích je v současném stavu značné množství přejezdů. V celém úseku Benešov nad Ploučnicí – Markvartice – Česká Kamenice je celkem 24 přejezdů zabezpečených PZS a zabezpečených pouze výstražnými kříži.

Stavba zahrnuje v rámci prací na železničním svršku a spodku část od km 16,700 do km 17,314. Celková délka úseku je 614 m. Ohraničení stavebních objektů-obnov železničního svršku a sanaci železničního spodku je dáno kilometrží (začátek km 16,700) nebo výměnovými případně koncovými styky výhybek (výhybka č. 1 a 2 – kolej č.2).

Při výstavbě je uvažováno s novým svrškovým materiálem.

Kilometrží trasy je uváděna v „novém staničení“, vyjadřujícím skutečnou délku optimalizované trasy ( tj. s vyloučením abnormálních hektometrů). Součástí stavby, se kterou musí být práce v žst. Markvartice koordinovány je stavba SZZ a dále TZZ v sousedních traťových úsecích Benešov nad Ploučnicí – Markvartice a Markvartice – Česká Kamenice.

Ve vlastní stanici Markvartice se nacházejí 1 úrovněový přejezd a 1 most. Přejezd v žkm 17,252 bude rekonstruován, most v žkm 16,874 zůstane bez stavebních úprav (výška přesypu je min. 8,0m). Dále je ve stanici 1 úrovněové nástupiště u koleje č.1. Zbylé 2 koleje jsou kusé, zarostlé náletovými dřevinami a v podstatě nepoužitelné.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí v žst. Markvartice, katastrální území Markvartice žst. Benešov nad Ploučnicí a Česká Kamenice. Tyto dvě stanice jsou v současnosti používány a jsou také vhodné pro vykládku a nakládku.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

|  |                                      |   |
|--|--------------------------------------|---|
| PZS)                                     | <b><u>Začátek stavby:</u></b>        | <b>km 11,700 000</b> (žst. Benešov n/Pl., stavba SZZ+TZZ, úpravy                        |
|  | <b><u>Začátek stavby :</u></b>       | <b>km 16,700 000</b> (žst. Markvartice, začátek směrového a výškového vyrovnání koleje) |
|  | <b><u>Konec stavby:</u></b>          | <b>km 17,313 357</b> (žst. Markvartice, konec směrového a výškového vyrovnání koleje)   |
|  | <b><u>Konec stavby:</u></b>          | <b>km 25,000 000</b> (žst. Česká Kamenice, stavba SZZ+TZZ, úpravy PZS)                  |
|  | <b><u>Celkový rozsah stavby:</u></b> | <b>13,3 km</b>  |
| <b><u>Z toho v žst. Markvartice:</u></b> |                                      |   |
| <b><u>Stavební délka koleje č.1:</u></b> |                                      |   |
|  |                                      | <b>613,357 m</b>  |
| <b><u>Stavební délka koleje č.2:</u></b> |                                      |   |
|  |                                      | <b>395,599 m</b>  |
| <b><u>Užitečná délka koleje č.1:</u></b> |                                      |   |
|  |                                      | <b>206m</b> (vzdálenost mezi návěstidly)  |
| <b><u>Užitečná délka koleje č.2:</u></b> |                                      |   |
|  |                                      | <b>147m</b> (vzdálenost mezi návěstidly)  |

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od žst. Benešov nad Ploučnicí a žst. Česká Kamenice. Příjezd silničními vozidly do prostoru stavby je možný na přejezdu v km 17,252. Pro práce v žst. Benešov n/Pl, žst. Česká Kamenice, výstavbě TZZ a úpravách SZZ a PZS přejezdů budou využity stávající přístupové komunikace k těmto objektům.

Předmětem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy.

Základní cíle stavby je možno rámcově charakterizovat takto:

- 
- Obnova železniční stanice umožňující zavedení nového provozního konceptu
- Uvést trať do takového stavu, aby po stavební i provozní stránce vyhovovala platným předpisům a normám
- Dosáhnout co nejvyšší rychlosti pro všechny typy vlakových souprav (65-70 km/h) při minimalizaci rozsahu stavebních prací.
- Zajistit bezpečnost provozu, a to jak po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení, tak z hlediska dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru.
- Minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu, přírodní prostředí a životní prostředí vůbec.

### A.3.2 Projektované kapacity stavby

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- |                          |         |
|--------------------------|---------|
| • traťová rychlost       | 70 km/h |
| • traťová třída          | C3      |
| • hmotnost na nápravu    | 20 t    |
| • prostorová průchodnost | Z-GC    |
| • řád traťové koleje     | 6       |

## A.4 Orientační údaje stavby

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházely ze základních předpisů, norem a typových podkladů. Technické řešení objektů bylo projednáváno průběžně s investorem a správcem.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové polohy koleje, výšková poloha je oproti stávajícímu stavu upravena tak, aby v oblasti nástupišť byly koleje ve vodorovné.

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů

#### SO 01 Železniční svršek

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| • směrové a výškové vyrovnaní koleje   | 1 058,956 m           |
| • rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice S49, pražce betonové, bezpodkladnicové pružné upevnění | cca 817 m             |
| • celková délka zřízené BK   | 1 693,599 m           |
| • rekonstrukce kolejového lože   | 1 008,956 m           |
| • rekonstrukce drážních stezek   | 1 008,956 m           |
| • úprava geometrické polohy koleje celkem  | 1 008,956 m           |
| • zřízení bezstykové koleje  | 1 008,956 m           |
| • demontáž výhybek   | 2 ks                  |
| • vložení výhybek  | 2 ks                  |
| • vystrojení trati   | 1 kpl                 |
| • šířka přejezdu   | 4,80 m                |
| • délka přejezdu   | 10 m                  |
| • typ přejezdové konstrukce  | pryžová s ocel.nosiči |
| • úhel křížení   | 90°                   |

#### SO 02 Železniční spodek

- |  |             |
|--|-------------|
| • zřízení zemní pláně  | 1 008,956 m |
| • sanace železničního spodku KPP typ 3 (kolej č.1, bez výztuž.prvku) | 300,857 m   |
| • sanace železničního spodku KPP typ 3 (kolej č.2, s výztuž.prvkem)  | 580,157 m   |
| • zřízení KPP přejezdu typ 3 + ZKPP                                  | 25 m        |
| • hloubkové odvodnění systémem trativodů                             | 223 m       |
| • trativodní šachty  | 10 ks       |

|  |       |
|--|-------|
| • zpevněný příkop/rigol z tvárnic např. TZZ4 | 368 m |
| • opevnění stěny zpevněného příkopu          | 125 m |
| • zřízení nezpevněného příkopu               | 157 m |
| • zemní práce                                | 1 kpl |

### **SO 03 Nástupiště a zpevněné plochy**

|   |                         |
|---|-------------------------|
| • počet nástupišť   | 2 ks                    |
| • délka nástupní hrany                                    | 100 m                   |
| • výška nástupní hrany na T.K.                            | 550 mm                  |
| • z toho nástupiště vnější                                | 1 ks                    |
| • z toho nástupiště jednostranné                          | 1 ks                    |
| • plocha nástupišť a zpevněných přístupových cest a ploch | 740 m <sup>2</sup>      |
| • povrch nástupišť a zpevněných ploch a cest              | betonová zámková dlažba |
| • demontáž stávajícího úrovněového nástupiště             | 1 ks                    |
| • délka zábradlí  | 247 m                   |
| • min. světlá šířka komunikace                            | 1,60 m                  |
| • šířka přechodu přes kolej č.1                           | 1,80 m                  |

### **SO 21 Rekonstrukce ŽST Markvartice**

Stávající výpravní budova slouží pro potřeby hlásky a jako čekárna. V rámci stavby se do výpravní budovy přesune zabezpečovací a sdělovací technika. Pro potřeby technologických zařízení bude celý objekt rekonstruován.

Jedná se o jednopodlažní budovu. Budova je podsklepená a bez přístupu do podkrovních částí. Na jihozápadní straně budovy byl v minulosti přistavěn přístavek se sociálním zařízením pro cestující a dále komín pro kotelnu. Sociální zařízení je po své životnosti, v současné době ho využívají zaměstnanci místních hlásky. Budova má zrekonstruovanou střešní krytinu. Sklepní prostory jsou zaplavené vodou zhruba do výšky 2m.

### **SO 22 Demolice skladu**

Jedná se o zděný jednopodlažní objekt a o objekt s ocelovou konstrukcí a plechovým pláštěm, který je v těsném sousedství. Obě budovy leží na betonové základové desce. Střechy obou objektů jsou pultové s plechovou krytinou. Přístup do objektů je úrovněový. Nepoužívají se, proto jsou navrženy k demolici.

### **SO 31 ŽST Markvartice, EOv**

V současné době není v ŽST Markvartice žádný elektrický ohřev výhybek (dále jen EOv) instalován. Účelem tohoto projektu je návrh EOv v rámci ŽST Markvartice. EOv bude sloužit k odstranění sněhu a námrazy z výměn, hlavně pak k odstranění sněhu a námrazy z prostoru pohyblivých částí výměny a táhel výměny. EOv bude instalováno celkem na 2 ks výhybek.

### **SO 32 ŽST Markvartice úpravy osvětlení a rozvodů NN**

Tento stavební objekt řeší nové podružné elektroměrové rozvaděče a nové rozvody NN pro novou technologii v žst. Markvartice a nové osvětlení nového nástupiště v žst. Markvartice. Stavební objekt je součástí celkové projektové dokumentace Výstavba ŽST. Markvartice.

### **SO 33 El. přípojka zast. Dolní Habartice**

Celková projektová dokumentace řeší výstavbu nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Markvartice a jeho dálkové ovládání. Současně byl požadavek na dálkově ovládaný rozhlas na zastávce Dolní Habartice, výměnu stávajícího zděného pilířového rozvaděče za nový plastový a rekonstrukci stávajícího osvětlení.

### **SO 34 El. přípojka zast. Veselé pod Rabštejnem**

Celková projektová dokumentace řeší výstavbu nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Markvartice a jeho dálkové ovládání. Současně byl požadavek na dálkově ovládaný rozhlas na



zastávce Veselé pod Rabštejnem.

### **PS 01 Staniční zabezpeč. zařízení (SZZ) + Přejezdové zabezpeč.zařízení (PZZ) Markvartice**

Místem stavby bude mezistaniční úsek Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice, km cca 11,7 – 25,0. Hláška a zastávka s nákladístěm Markvartice v km cca 17,1 bude stavebně celkově rekonstruována na novou dopravnu - železniční stanici o 2 dopravních kolejích pro možnost nového křižování vlaků. Délka nástupní hrany nových nástupišť je uvažována **100 m.** Rychlost v obou dopravních kolejích je třeba uvažovat jako rychlost v přilehlých traťových úsecích, tj. **70 km/hod** (rychlost ve směru na Benešov n/Ploučnicí je v současné době snížena na 60 km/hod z důvodu stavebního stavu stávajícího kolejiště – bude odstraněn). Přístup na poloostrovní nástupiště bude přes centrální přechod, který bude co nejbližší výhybce na kamenickém zhlaví, z 2. SK až za odjezdovým návěstidlem. Řešení zabezpečení centrálního přechodu pro příchod k nástupištím bude pomocí krytí tohoto přechodu návěstidly a maximální rychlostí přes tento přechod 50 km/h.

### **PS 02 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) Benešov nad Ploučnicí - Markvartice**

Traťové zabezpečovací zařízení bude v novém mezistaničním úseku **Benešov n. Pl. – Markvartice** navrženo jako zařízení 3.kategorie typu automatické hradlo bez hradla a oddílových návěstidel AH v úseku, splňující veškeré technické podmínky a požadavky TZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620.

Popis a indikace TZZ budou v Markvarticích, jejich kontrola a obsluha budou na pracovišti terminálu úsekové DOZ sousední železniční stanice České Kamenice a budou odpovídat ZTP pro JOP (do doby, kdy bude ovládání celého traťového úseku převedeno do RDP Česká Lípa, odkud má být tento úsek v konečném stavu dálkově řízen.

Přejezdy (11 ks) po provedené rekonstrukci zůstanou reléového typu s elektronickými doplňky, které pokud v současném stavu tyto doplňky přejezd nemá, budou v rámci rekonstrukce doplněny. Dále bude na všech přejezdech doplněna stavová diagnostika (pokud již není v současném stavu přejezd vybaven, týká se přejezdu v km 16,456).

### **PS 03 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) Markvartice – Česká Kamenice**

Traťové zabezpečovací zařízení bude v úseku **Markvartice – Česká Kamenice** navrženo typu automatického hradla bez oddílových návěstidel AH v úseku splňující veškeré technické podmínky a požadavky TZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.

Popis a indikace TZZ budou v Markvarticích, jejich kontrola a obsluha budou na pracovišti terminálu úsekové DOZ sousední železniční stanice České Kamenice a budou odpovídat ZTP pro JOP (do doby, kdy bude ovládání celého traťového úseku převedeno do RDP Česká Lípa, odkud má být tento úsek v konečném stavu dálkově řízen.

V rámci PS budou rekonstruovány PZZ železničních přejezdů.

### **PS 20 Kabelizace Markvartice – Česká Kamenice**

V rámci tohoto PS bude položen mezi žst Markvartice a žst Česká Kamenice metalický kabel TCEKPFY 10XN0,8.. Kabel 10XN0,8 bude vyveden u každého přejezdu, kde bude zasmyčkován a ukončen v kabelovém rozvaděči vně technologického domku, tím bude umožněn přístup všem udržujícím zaměstnancům. Navržení kabelové trasy a výkopové práce nejsou součástí tohoto PS, ale jsou součástí PS05. V tomto PS bude řešeno pouze ukončení kabelu TCEKPFY 10XN0,8. Dále bude v rámci tohoto provozního souboru vybudována přenosová cesta (optický kabel + přenosové zařízení SDH) mezi žst Benešov nad Ploučnicí a žst Česká Kamenice, kde bude položena 1x HDPE 40 trubka pro zafouknutí 24 vláknového optického kabelu.

### **PS 21 ŽST Markvartice zapojovač**

V současné době se v žst Markvartice nenachází zapojovač ani náhradní zapojovač. V žst se nenachází žádná telefonní ústředna ani jiný komunikační systém. Účelem navrhované výstavby je:

- návrh nového IP zapojovače v dopravní kanceláři
- návrh nového náhradního zapojovače v dopravní kanceláři

- návrh nového IP telefonu ve stavědlové ústředně.

### **PS 22 ŽST Markvartice rozhlas**

V současné době se žádný rozhlasový systém v ŽST Markvartice nenachází. Účelem tohoto projektu je návrh:

- Nového IP rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci žst Markvartice v prostorách před výpravní budovou a na nově vybudovaných nástupištích, včetně automatického ovládání IP rozhlasové ústředny z informačního systému
- připojení IP rozhlasové ústředny do systému dálkového ovládání, které bude řízeno z dispečerského pracoviště v ŽST Česká Kamenice

### **PS 23 ŽST Markvartice kamerový systém**

V současné době se nenachází v ŽST Markvartice žádný kamerový systém. Účelem tohoto projektu je návrh:

- kamerového systému v rámci ŽST Markvartice s monitorováním prostorů kolejiště v ŽST a nástupištních hran nově vybudovaných nástupišť
- připojení kamerového systému v ŽST Markvartice do systému dálkového ovládání, jehož dispečerské pracoviště bude zřízeno v ŽST Česká Kamenice a umožní i záznam na kamerový server umístěný rovněž v ŽST Česká Kamenice

### **PS 24 ŽST Markvartice MRS**

V současné době je v ŽST Markvartice využíván traťový rádiový systém TRS. Žádné místní rádiové sítě nejsou v této ŽST provozovány. Účelem tohoto projektu je návrh nového TRS na celé trati č. 546 a nové základnové radiostanice v žst Markvartice pro síť SMV (síť pro řízení posunu manipulačních vlaků), VOS (všeobecná operativní součinnostní síť), STH (síť traťového hospodářství), SSZ (síť odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky) včetně jejich anténních systémů, jejich ovládání a připojení radiostanic do nově budovaného přenosového systému SDH.

### **PS 25 ŽST Markvartice místní kabelizace**

Koncepčně bude tento stav řešen novou pokládkou dvou nových metalických kabelů TCEPKPFLEY 3x4x0,8, vyvedených ze sdělovací místnosti v žst Markvartice a ukončených u jednotlivých vjezdových návěstidel v nových telefonních objektech. Tyto budou v provedení samostatně stojících venkovních telefonních objektů, které budou z výroby osazeny translátory. Kabely budou položeny do společného výkopu s kabely zabezpečovacími. Ve sdělovací místnosti budou tyto kabely napojeny přes nové translátory 600:600 do nově instalovaného náhradního telefonního zapojovače, který bude umístěn v DK. Venkovní telefonní objekty je třeba napájet ze záložního zdroje 24 V po místním kabelu ze sdělovací místnosti. Přivolávací okruhy budou přes převodníky MB/IP napojeny do nově zřizovaného přenosového systému SDH, kterým bude realizováno propojení na dispečerské pracoviště v žst Česká Kamenice. Dva translátory a převodníky MB/IP budou umístěny v 19" rack skřini ve sdělovací místnosti. Náhradní zapojovač a převodníky MB/IP nejsou rozpočtově zahrnuty v tomto PS, ale v „PS 21 Markvartice-zapojovač“.

### **PS 26 ŽST Česká Kamenice dispečerský systém**

V současné době se v ŽST Česká Kamenice nenachází žádný dispečerský systém. Účelem navrhované stavby je:

- Instalace nového kamerového serveru pro IP kamery ze ŽST. Markvartice
- Instalace nového integračního serveru pro ŽST. Markvartice
- Začlenění EZS/ASHS, IP kamer, Informačních systémů, EOVS+DOOS ze ŽST. Markvartice do integračního serveru.

### **PS 27 zast.Dolní Habartice rozhlas**

V současné době se nachází v zastávce Dolní Habartice rozhlasový systém tvořený stolní rozhlasovou ústřednou MRU, která je umístěna ve stávajícím reléovém domku přejezdu v km 14,298 a jedním venkovním reproduktorem umístěným na rozhlasovém stožáru. Stožár je umístěn těsně za reléovým domkem. Rozhlasová ústředna je ovládána přes relé z žst Benešov nad Ploučnicí.

Účelem tohoto projektu je návrh:

- nového IP rozhlasového systému pro informování cestujících v prostoru nástupiště zastávka Dolní Habartice, včetně automatického ovládání IP rozhlasové ústředny z informačního systému
- připojení rozhlasové ústředny do systému dálkového ovládání, které bude řízeno z ŽST Česká Kamenice

#### **PS 28 zast.Veselé pod Rabštejnem rozhlas**

Zastávka Veselé pod Rabštejnem se nachází v mezistaničním úseku žst Markvartice – žst Česká Kamenice. V současné době se žádný rozhlasový systém ani technologický domek v zastávce Veselé pod Rabštejnem nenachází. Účelem tohoto projektu je návrh:

- nového rozhlasového systému pro informování cestujících v prostoru nástupiště zastávky Veselé pod Rabštejnem automatického ovládání rozhlasové ústředny z informačního systému
- připojení rozhlasové ústředny do systému dálkového ovládání, které bude řízeno z žst Česká Kamenice

#### **PS 31 ŽST Markvartice ASHS**

V současné době se nenachází v ŽST Markvartice žádná **Elektrická Požární Signalizace** (dále jen EPS) ani **Autonomní Samočinný Hasící Systém** (dále jen ASHS).

Účelem tohoto projektu je návrh ASHS ve stavědlové ústředně ve výpravní budově s lokálním vyhlášením poplachového stavu a jeho přenosem na dispečerské pracoviště v ŽST Česká Kamenice.

#### **PS 32 ŽST Markvartice EZS**

V současné době se v Markvartice nenachází ve výpravní budově žádná **Elektrická Zabezpečovací Signalizace** (dále jen EZS). Na oknech a dveřích ve výpravní budově není instalovaná žádná pasivní ochrana (mříže, bezpečnostní fólie...). Účelem tohoto projektu je návrh EZS ve stávající rekonstruované budově v ŽST Markvartice s lokálním vyhlášením poplachového stavu venkovní sirénou a s možností dálkového připojení do místa s trvalou obsluhou – v tomto případě dispečink v ŽST Česká Kamenice.

#### **PS 33 ŽST Markvartice Hlasové majáčky**

V současné době se v ŽST Markvartice nenachází žádné hlasové orientační majáčky pro nevidomé. Účelem tohoto projektu je návrh instalace hlasových orientačních majáčků v ŽST Markvartice. Hlasové orientační majáčky pomocí akustického hlášení spouštěného dálkově nevidomou osobou usnadní nevidomým a slabozrakým osobám prostorovou orientaci a poskytne věcnou informaci. Nevidomý tak může dostat např. podrobný popis situace v okolí majáčků. Majáčky budou trvale připojeny k bezvýpadkovému napájení 230V/50Hz se zálohováním.

#### **A.4.1 Požadavky na další přípravu a realizaci stavby**

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Provést geodetické doměření a doplnění podkladů pro potřeby projektu stavby
- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení přípravné dokumentace.

### **A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Předpokládaný termín realizace stavby je rok 2015.

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťového úseku Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu. Předpokládáme délku jejího trvání 122 dní. Po tuto dobu bude zajištěna náhradní autobusová doprava po souběžné komunikaci s konečnými stanicemi v žst. Benešov nad Ploučnicí a Česká Kamenice.

## **A.6 Přehled výchozích podkladů**

- Zadávací podmínky – podmínky pro provedení díla na zhotovení přípravné dokumentace stavby „Výstavba žst. Markvartice“ – SŽDC s.o., Stavební správa západ (17.6.2013)
- Výběr staveniště – místní šetření konané dne 4.9.2013 v 9:00 v prostoru stavby
- Geotechnický průzkum pro stavbu „Výstavba žst. Markvartice“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora, p. Martin Jech. (11/2013)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby - H-PRO spol.s r.o. – Projektování inženýrských staveb, Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Ústecký kraj, katastrální pracoviště Děčín, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Nákrešný přehled železničního svršku trati Děčín - Jedlová v úseku km 11,700 – 25,000 ke dni 6.9.2013 v grafické i psané podobě, zdroj SŽDC SDC, Správa tratí Ústí nad Labem
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

## **A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

## **A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

Stavba obsahuje tyto provozní soubory a stavební objekty:

### **Provozní soubory:**

PS 01 Staniční zabezpeč. zařízení (SZZ) + Přejezdové zabezpeč.zařízení (PZZ) Markvartice  
PS 02 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) Benešov nad Ploučnicí - Markvartice  
PS 03 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) Markvartice – Česká Kamenice  
PS 20 Kabelizace Markvartice – Česká Kamenice  
PS 21 ŽST Markvartice zapojovač  
PS 22 ŽST Markvartice rozhlas  
PS 23 ŽST Markvartice kamerový systém  
PS 24 ŽST Markvartice MRS  
PS 25 ŽST Markvartice místní kabelizace  
PS 26 ŽST Česká Kamenice dispečerský systém  
PS 27 zast.Dolní Habartice rozhlas  
PS 28 zast.Veselé pod Rabštejnem rozhlas  
  
PS 31 ŽST Markvartice ASHS  
PS 32 ŽST Markvartice EZS  
PS 33 ŽST Markvartice, orientační a hlasové majáčky

### **Stavební objekty:**

SO 01 Železniční svršek  
SO 02 Železniční spodek

SO 03 Nástupiště  
SO 21 Rekonstrukce ŽST. Markvartice  
SO 22 Demolice skladu

SO 31 ŽST. Markvartice, EOv  
SO 32 ŽST Markvartice, úpravy osvětlení a rozvodů NN  
SO 33 El. přípojka zast. Dolní Habartice  
SO 34 El. přípojka zast. Veselé pod Rabštejnem

## **A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

### **A.9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby**

Nezbytnost stavby je dána stávajícím nevyhovujícím provozním stavem žst. Markvartice a dále tím, že neexistuje TZZ mezi stanicemi Benešov n/Pl. a Česká Kamenice. Nelze tak nyní realizovat provozní koncept Krajského úřadu Ústeckého kraje pro linku Děčín – Rumburk podle Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

Rozsah potřebných prací je takový, že komplexní odstranění nevyhovujícího stavu vyžaduje provedení rekonstrukce v rámci samostatné stavby.

Po provedení stavby bude zvýšena plynulost a bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na rekonstruovaných přejezdech s předmětnou železniční tratí.

### **A.9.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku**

#### **9.2.1. Železniční svršek a spodek**

Stavební úpravy železničního svršku a spodku se omezí na žst. Markvartice (km 16,700 – 17,314).

Současný stav železničního spodku je zhoršený vzhledem ke špatnému odvodnění stanice.

Kolejové lože je ve špatném stavu a bude úplně nahrazeno novým. Z kolejového roštu budou využity kolejnice a to jako výzisk pro jiné trati. Pro stavbu budou použity nové kolejnice S49. Stávající pražce tvaru SB6 budou rovněž odstraněny, použity budou nové B91 S/2 a stávající dřevěné pražce z výhybek č. 1 a 2 a kusých kolejí č. 2 a 3 budou pro nevyhovující stav odvezeny na skládku nebezpečného odpadu.

Kolej sestává od začátku do konce úseku z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a rozponovými podkladnicemi na betonových pražcích SB6 s rozdělením pražců „d“

V oblasti výhybek č.1 a 2 je použito pražců dřevěných výhybkových. Stávající výhybky jsou stupňové, tvaru JT 5° a JT 6°.

Pražce SB6 vlivem stáří materiálu vykazují praskliny, dřevěné pražce jsou místy vyhnílé se zatlačenými podkladnicemi. Stav upevnění kolejnic nezaručuje dlouhodobě dodržení požadovaného rozchodu koleje.

V úseku je částečně zřízena bezстыková kolej (podél nástupiště u koleje č.1).

#### **9.2.2. Železniční přejezdy**

##### **Přejezd v km 17,252**

Železniční přejezd je tvořen z pryžových panelů typu GUMOKOV uvnitř i vně koleje, na něž navazuje šterková vozovka. Jedná se o jednokolejný přejezd účelové komunikace vedoucí z obce Markvartice k zemědělským pozemkům.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Výstražník vlevo se nachází ve vzdálenosti 4m, výstražník vpravo ve vzdálenosti 4m od osy koleje.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 87°. Evidenční šířka přejezdu je 3,0m, evidenční délka přejezdu je 15,0m.

Kolej je v místě přejezdu v oblouku. Podélný sklon koleje je +5‰.

Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a žebrovými podkladnicemi na dřevěných pražcích.

### 9.2.3. Zabezpečovací zařízení

Stávající stav TZZ v úseku Benešov nad Ploučnicí – hl. Markvartice – Česká Kamenice je bez TZZ – telefonický způsob dorozumívání. V mezistaničních úsecích je v současném stavu značné množství přejezdů. V celém úseku Benešov nad Ploučnicí – Markvartice – Česká Kamenice je celkem 24 přejezdů zabezpečených a nezabezpečených.

V ŽST Benešov nad Ploučnicí je na záhlaví přejezd PZS v km 12,100 III.tř.silnič.kom. (PZS 3ZBI vz. SSSR bez KO). Tento přejezd bude vyžadovat kompletní rekonstrukci (přejezd vybavený reléovými prvky s elektronickými doplňky).

V úseku Benešov nad Ploučnicí – Markvartice nz (žst) je celkem 11 zabezpečených přejezdů PZS vz. AŽD 71 s KO (HVITC 7101 jednopásové, doplněné ASE-4, popř ASE-5);

V obvodu rekonstruované budoucí ŽST Markvartice budou nově zabezpečeny 2 přejezdy;

V úseku Markvartice nz (žst) – Česká Kamenice je celkem 10 zabezpečených přejezdů PZS vz. AŽD 71 s KO (HVITC 7101 jednopásové, doplněné soubory ASE- 4,popř ASE-5);

V obvodu stávající stanice Česká Kamenice jsou 2 přejezdy zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM1 a PZM 2.

### 9.2.4. Železniční sdělovací zařízení

- V současné době se nachází v ŽST Markvartice v dopravní kanceláři zapojovač a náhradní zapojovač starší výroby. V ŽST se nenachází žádná telefonní ústředna ani jiný komunikační systém. Není zde ani žádný rozhlasový systém. Dále v ŽST Markvartice není žádný kamerový systém.

V současné době je v ŽST Markvartice využíván traťový rádiový systém TRS. Žádné místní rádiové sítě nejsou v této ŽST provozovány.

V dopravní kanceláři není v současnosti ani ASHS v dopravní kanceláři ani ve stavědlové ústředně, ve sdělovací místnosti ve výpravní budově. Ve výpravní budově není žádná Elektrická Zabezpečovací Signalizace (dále jen EZS). Na oknech a dveřích ve výpravní budově není instalovaná žádná pasivní ochrana (mříže, bezpečnostní fólie...).

V současné době se v ŽST Markvartice nenachází žádné hlasové orientační majáčky pro nevidomé.

## A.9.3 Údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby

Vlastní stavba nemá vzhledem ke svému charakteru za cíl zvýšení traťové rychlosti. V novém stavu je stavba řešena ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, železniční přejezdy) pro rychlost  $V = 70$  km/h na kamenickém zhlaví a  $V = 65$  km/h na benešovském zhlaví.

V rámci rekonstrukce je prováděna žádná zásadní úprava zabezpečovacího zařízení (staničního a traťového vč. rekonstrukce PZS), která vede ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se funkčního odvodnění železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího stavebně-technického stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku bude provedena rekonstrukce 2 přejezdů v předmětném úseku a ochrana kabelových vedení.

V rámci stavby bude vybudována nová ŽST Markvartice a na obě strany v přilehlých mezistaničních úsecích TZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatického hradla bez návěstních bodů.

Stavba bude projektována v souladu se směrnicí **SŽDC č.30/2008 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“** č.j. 35572/07 – OP, s účinností od 1.5. 2008.

## A.9.4 Zdůvodnění umístění stavby

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území:

Benešov nad Ploučnicí  
Dolní Habartice  
Horní Habartice  
Markvartice  
Veselé  
Kamenická Nová Víska  
Dolní Kamenice  
Česká Kamenice

se způsobem využití dráha.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Stavba byla zadána Zadávacími podklady investora a upřesněna místním šetřením dne 4.9.2013.

## **A.10 Členění přípravné dokumentace**

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace

Měřítko 1 : 50 000

C.2 Koordinační situace stavby

Měřítko 1 : 1 000

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS01 – SZZ+PZZ Markvartice

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS02 – TZZ Benešov – Markvartice

PS03 – TZZ Markvartice – Česká Kamenice

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 20 Kabelizace Markvartice – Česká Kamenice

PS 21 ŽST Markvartice zapojovač

PS 22 ŽST Markvartice rozhlas

PS 23 ŽST Markvartice kamerový systém

PS 24 ŽST Markvartice MRS

PS 25 ŽST Markvartice místní kabelizace

PS 26 ŽST Česká Kamenice dispečerský systém

PS 27 zast.Dolní Habartice rozhlas

PS 28 zast.Veselé pod Rabštejnem rozhlas

D.3 Silnoproudá technologie – ostatní technologická zařízení

PS 31 ŽST Markvartice ASHS

PS 32 ŽST Markvartice EZS

PS 33 ŽST Markvartice, orientační a hlasové majáčky

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 03 Nástupiště

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 21 Rekonstrukce výpravní budovy  
SO 22 Demolice skladu

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 31 ŽST Markvartice, EOV  
SO 32 ŽST Markvartice, úpravy osvětlení a rozvodů NN  
SO 33 El. přípojka zast. Dolní Habartice  
SO 34 El. přípojka zast. Veselé pod Rabštejnem

*F. Organizace výstavby – obsaženo v části B.*

G. Náklady stavby

G.1 Náklady stavby  
G.2 Ekonomické hodnocení

H. Doklady

H.1 Zadávací podklady  
H.2 Vyjádření správců sítí  
H.3 Doklady o projednání

I. Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva  
I.2 Majetkoprávní část  
I.3 Geodetické a mapové podklady

J. Inženýrsko-geologický průzkum

K. Hluková studie

V únoru 2014

Vypracoval: Ing. Vladimír Hrdlička