|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železnic, státní organizace  OŘ Ústí nad Labem  ISPD  Ing. Otakar Wilfert | - |  |  |
| Ze dne | - |  |  |
| Naše zn. | - |  |
| Listů/příloh | 2/0 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Martin Lebeda  Ing. Ladislav Kučera, MBA |  |
| Telefon | +420 972 424 530  +420 972 424 408 |  |
| Mobil | +420 724 584 837  +420 724 207 939 |  |
|  |  |  |
| Email | [LebedaM@spravazeleznic.cz](mailto:LebedaM@spravazeleznic.cz)  [Kucerala@spravazeleznic.cz](mailto:Kucerala@spravazeleznic.cz) |  |  |
| Datum | 10. 5. 2021 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Vyjádření úseku NŘP OŘ Ústí nad Labem k DUSP a PDPS stavby „Doplnění závor na přejezdu P3340 v trati Lovosice – Česká Lípa“**

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

**Všeobecně:**

* Doplnit napříč dokumentací, že stavba „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa“ nesmí probíhat dříve, než zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, nebo až po jejím dokončení. Pokud se bude konat až po jejím dokončení, je třeba navíc počítat s výměnou adresného SW Litoměřice horní nádraží a SW DOZ Lovosice, protože stanice Litoměřice horní nádraží bude již dálkově ovládána ze ŽST Lovosice.

**Část B\_Souhrnná část:**

B\_STZ\_Litoměřice.pdf:

* K bodu B.1 „n) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice“ str. 4, upozorňujeme, že není vhodné tuto akci provádět v provozované koleji, ale je třeba kolejové výluky. Proto by bylo vhodné, aby stavba probíhala zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka. Zároveň bude provedena výměna SW, která se provede pro obě akce najednou.
* K bodu D.1.3.7 „Výstražníky s pozitivní signalizací“, str. 5, 1. a 2. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.
* K bodu B.4 „a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.), napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se zachováním bezbariérového přístup (opravit na přístupu)“, str. 19, požadujeme doplnit, že v rámci stavebního postupu 1 je nutné mít zastavený železniční provoz (NAD, odklony, ZAN).
* K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, zvážit, zda předpokládaná realizace by mohla být posunuta do 03-06/2022 v zákrytu stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
* K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, „výluky zabezpečovacího zařízení“ doplnit konec věty:“…z důvodu uvázání přejezdu do SZZ i výluky samotného SZZ v ŽST Litoměřice horní nádraží (výměna adresného SW)“.

**Část D\_1 Technologická část:**

D\_1\_1\_3\_0100\_technicka\_zprava.pdf:

* K bodu D.1.3.4 „Koordinace s jinými stavbami“, str. 4, požadujeme opravit: „Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“. Tato stavba musí proběhnout zároveň s ní, nebo až po ní“.
* K bodu D.1.3.7 „Výstražníky a závorové stojany“, str. 5, 3. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.
* K bodu D.1.3.7 „Indikace a ovládání“, str. 7, požadujeme opravit 2. větu: „Toto se nemění, přejezd bude na JOP ŽST Litoměřice horní nádraží nadále označen L3 (změna po stavbě Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa)“.

D\_1\_1\_3\_2\_0200\_Situacni\_schema.pdf:

* Připomínky jsou podávány k novější verzi situačního schématu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
* Na přejezdu P334 je kategorie přejezdu chybně, správně má být 3ZBI.
* Nášlap L3–3 zrušit a nahradit ho nášlapem L3–2, výpočty v tabulce přejezdu jsou naprosto shodné.

D\_1\_1\_3\_2\_0403\_tabulka\_přejezdu.pdf:

* Připomínky jsou podávány k novější verzi tabulky přejezdu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
* Šířka přejezdu v tabulce „Základní údaje“ neodpovídá šířce přejezdu, uvedené v technických zprávách v části B a D dokumentace. Zde jsou okraje přejezdu od km 43,591 do km 43,602, tj. 11 m, v technické zprávě je uvedena šířka přejezdu 25 m. Dát do souladu a přepočítat PZS. V souboru D\_2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\\_SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\202\_Situace přejezdu.pdf jsou okraje přejezdu km 43,585 630 a km 43,610.
* V tabulce „Výstraha“ opravit:

Spouštěcí bod L3–3 zrušit a nahradit ho spouštěcím bodem L3–2, výpočty jsou naprosto shodné pro S1 i S3.

**Část D\_2 Technologická část:**

D\_2\SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\\_SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\uzavřená\ 101\_Technická zpráva.pdf:

* Bod 3.2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 3, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

D\_2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\\_SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\ 201\_Technická zpráva.pdf:

* Bod 2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 2, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

S pozdravem

Ing. Miloš Šteffl

náměstek ředitele pro řízení provozu

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem