




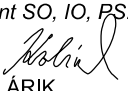


AKTUALIZACE 07/2013

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	SŽDC, s.o. Dlážďená 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. MARTIN RAIBR Garant profese: ZDENĚK PACHOLÍK
---	---	---

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

Název akce: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice	Číslo smlouvy: 13 034 208
	Projektový stupeň: PD
Část: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Datum: 04.06.2013
	Číslo částí: A



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

„Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“

Dokumentace pro územní řízení

Průvodní zpráva

Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.

Termín odevzdání: 03/2013

Aktualizace: 07/2013

OBSAH

1. Identifikační údaje stavby a investora	3
1.1. Údaje stavby:	3
1.2. Objednatel (investor):	3
1.3. Zhotovitel investičního záměru stavby:	3
2. Základní technické údaje o stavbě.....	4
2.1. Údaje o umístění stavby	4
2.1.1. Kategorie dráhy	4
2.1.2. Traťový úsek.....	4
2.1.3. Místo stavby	5
2.1.4. Kraj – vyšší územně správní celek	5
2.1.5. Obce, města s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):.....	5
2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce.....	6
2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů.....	8
2.3.1. Přehled hodnot základních kapacitních údajů stavby:	8
3. Přehled výchozích podkladů	10
4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění	11
4.1. Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu na základě zadávací dokumentace a upřesňujících jednání	11
4.2. Zdůvodnění umístění stavby na základě zadávací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....	11
5. A.8. Členění přípravné dokumentace	12
5.1. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	12
6. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu	16
6.1. Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby	16
6.2. Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání	16
6.3. Seznam provizorních objektů	16
7. Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB	16
8. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků.....	17
9. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	18
10. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	18
11. Podmínky pro další přípravu stavby	18
12. Členění projektové dokumentace stavby.....	21

1. Identifikační údaje stavby a investora

1.1. Údaje stavby:

Název stavby: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice

Místo stavby:

Trat'ový úsek Bohušovice n.O. -Lovosice-Prackovice n.L.

Trat'ový úsek Lovosice-Chotiměř

Trat'ový úsek Lovosice - Čížkovice

Trat'ový úsek Žalhostice-Lovosice

Kraj: Ústecký kraj

Dotčené obce s r.p.: Lovosice, Litoměřice

Charakter stavby: Zajištění provozuschopnosti dráhy s její racionalizací

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace (Dokumentace pro územní řízení)

1.2. Objednatel (investor):

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)
se sídlem Dlážďená 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 Praha, Sokolovská 278/1955, 190 00
Praha 9

1.3. Zhotovitel investičního záměru stavby:

SUDOP PRAHA a.s.

se sídlem Olšanská 1a, 130 80, Praha 3

Středisko 208

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. vl. 6088

2. Základní technické údaje o stavbě

2.1. Údaje o umístění stavby

2.1.1. Kategorie dráhy

Dle prohlášení o dráze je traťový úsek Bohušovice n.O.-Lovosice-Prackovice n.L. veden jako trať transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERNF. Traťový úsek se nachází na trati, která je definována ve směrnici ministerstva dopravy - Sdělení ministerstva dopravy č. 111/2004, o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Tato trať je zařazena i v EU a to v ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2006) 964).

Trať je zároveň součástí železničního systému podle Směrnice 2001/16/EC, opět v rozhodnutí Evropského parlamentu.

Ostatní tratě, které jsou součástí této stavby, jsou řazeny jako dráhy regionální.

2.1.2. Traťový úsek

V rámci této dokumentace jsou stavbou upravovány následující traťové úseky s následujícími technickými údaji:

- Bohušovice n.O.-Lovosice-Prackovice n.L. - dvoukolejná trať
 - Traťová rychlost: 160 km/h
 - Zábrzdná vzdálenost: 1 000m
 - Trakce: 3kV
- Lovosice-Chotiměř - jednokolejná trať
 - Traťová rychlost: 50 km/h
 - Zábrzdná vzdálenost: 400m
 - Trakce: neelektrifikovaná, á trať
- Lovosice - Čížkovice - jednokolejná trať
 - Traťová rychlost: 50 km/h
 - Zábrzdná vzdálenost: 400m
 - Trakce: neelektrifikovaná, á trať
- Žalhostice-Lovosice - jednokolejná trať
 - Traťová rychlost: 60 km/h
 - Zábrzdná vzdálenost: 400m
 - Trakce: neelektrifikovaná,

2.1.3. Místo stavby

Místo stavby se nachází na železniční trati:

železniční trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):

527 Praha Bubeneč-Děčín hl.n.

Řešený úsek Bohušovice n.O.-Lovosice-Prackovice n.L.

539A Česká Lípa-Louny

Řešený úsek Žalhostice - Čížkovice

539C Lovosice – Řetenice

Řešený úsek Lovosice-Chotiměř

železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s. :

087 Česká Lípa – Lovosice

090 (Praha -) Kralupy na Vltavou - Děčín

097 Lovosice-Teplice v Čechách

114 Lovosice – Postoloprty

2.1.4. Kraj – vyšší územně správní celek

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku Ústeckého kraje.

2.1.5. Obce, města s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):

Obec s rozšířenou působností:

- (okres Litoměřice) Lovosice, Litoměřice

Obec s pověřeným obecním úřadem:

- (okres Litoměřice) Lovosice, Litoměřice

Dotčená katastrální území:

Řešený úsek Bohušovice n.O.-Lovosice-Prackovice n.L.: Bohušovice n.O., Lukavec u Lovosic, Lovosice, Prackovice nad Labem

Řešený úsek Žalhostice - Čížkovice: Žalhostice, Píšťany, Lovosice, Sulejovice, Čížkovice

Řešený úsek Lovosice-Chotiměř. : Lovosice, Lhotka nad Labem, Malé Žernoseky, Opárno, Chotiměř.

2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Účelem stavby je splnění záměru investiční racionalizační akce a rekonstrukce. Tato akce vychází z podnikatelského záměru SŽDC s.o.. Úpravy na jednotlivých traťových úsecích a krajních dopravních se dle Stavebního zákona 183/2006, §79 se řadí mezi stavby signální a monitorovací zařízení umísťovaná na stávajících stavbách. V rámci stavby dojde k výstavbě nového SZZ v ŽST Lovosice, které je spojeno s redukcí infrastruktury a úpravou TZZ v přilehlých úsecích k ŽST.

V rámci stavby dochází i ke kolejovým úpravám, kterými dochází k odstranění nepotřebné části zařízení a ke zvýšení využitelnosti stávajícího zařízení. Tyto úpravy mají za následek i snížení rozsahu zabezpečovacího zařízení.

Výsledkem těchto úprav je snaha snížit provozní náklady a zajistit technický soulad s normami a předpisy. Tímto krokem je dosahováno zvýšení možnosti konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě a tím možnosti převedení nákladu zpět na železniční dopravu. Zároveň je těmito stavbami dosaženo lepšího organizování dopravy, které přináší možnost pečlivějšího dodržování jízdního řádu a dosáhnout zvýšení kapacity trati.

Nezbytnost stavby je dána fyzickou i morální zastaralostí dnešního staničního zabezpečovacího zařízení, které v současné době dosluhuje a svou technologií již nevyhovuje současným standardům. Společný znak je pak i u ostatních technologických zařízení, jako je sdělovací a silnoproudé zařízení. Proto dochází v rámci této stavby i k výměně sdělovacího zařízení, které neumožňuje automatický provoz a dostatečné informování cestujících. V ŽST Lovosice dojde k úpravě ostatní technologie pro její možnost zapojení do dálkového řízení a dojde pouze k potřebným úpravám pro zajištění výstavby nového SZZ. Vzhledem k realizaci výkopů v obvodu celé stanice, dojde k položení i kabelizace pro plánované EOv, které bude realizováno v některé návazné stavbě, případně dle rozhodnutí investora v této stavbě.

Pro potřeby nového technologického zařízení dojde ke stavební úpravě pozemních objektů, případně ke zřízení reléových domků, do kterých bude zařízení umístěno.

Na jednotlivých traťových úsecích budou realizovány nové kabelové trasy, které budou zřízeny v místech stávajících kabelových tras. Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích budou situovány podél kolejí na pozemku dráhy. V případě křížení s vodotečí a komunikacemi, budou kabely umístěny v chráničkách na konstrukci mostů a

propustků. Kromě těchto tras budou zřízeny i nová návěstidla a zřízena nová přejezdová zařízení.

V rámci této stavby dojde k úpravě jednotlivých PZS vzhledem k jejich technické a morální zastaralosti (především odstranění PZS typu SSSR, VÚD či AŽD 71), které nevyhovují podmínkám pro dálkově řízenou trať ani normě ČSN 34 2650. Zařízení typu AŽD 71-RE budou upravována pro využití v dalším provozu. Zároveň u přejezdů dojde v potřebném rozsahu k doplnění zařízení pro nevidomé občany a k drobným stavebním úpravám pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

Stavba je převážně umístěna na pozemcích Českých drah/SŽDC.

Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stávající technologické zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1972. Toto zařízení v době uvedení do provozu již bylo značně morálně zastaralé a jeho koncepční začátky lze nalézt v roce 1932. Staniční zabezpečovací zařízení bylo projektováno a sestaveno v Leningradě a jedná se o poslední zařízení tohoto charakteru v ČR.

V rámci koridorových staveb byly sice provedeny úpravy v jednotlivých zařízeních, ale jednalo se o úpravy starého zařízení a jejich využití v novém stavu není možné.

TZZ a PZS bylo v rámci koridorových staveb pouze upravováno v rozsahu zásahu stavebními pracemi. Obecně lze říci, že bylo pouze přesunuto do nových venkovních skříní.

V rámci zabezpečovacího zařízení byla zřízena nová návěstidla a kolejové obvody. Vzhledem ke změně jednotlivých požadavků nástupnictvím SŽDC s.o. nelze využít ani tyto prvky. (Jedná se například o požadavek zřízení rezervních svítilen, nové požadavky na izolaci kolejiště vzhledem k TSI, atd.).

Stávající pozemní objekty nelze využít pro nové zařízení, vzhledem k tomu, že vhodné prostory zaplňuje stávající zařízení. Postupné vypínání stávajícího zařízení a na jeho místě zřízení nového zařízení bylo prověřeno, ale došlo by ke značným nákladům na úpravu stávajícího zařízení a značnému omezení provozu.

2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů

V rámci této stavby dojde k obnově technologického zařízení v železniční stanici Lovosice. Součástí stavby bude i výměna stávajícího traťového zařízení na sousedních traťových úsecích. V ŽST Lovosice dojde k rozsáhlejším kolejovým úpravám dle technologické potřeby železničního provozu.

2.3.1. Přehled hodnot základních kapacitních údajů stavby:

Provozní soubory:

• Počet nových SZZ	1ks
• Počet nových automatických hradel	3ks
• Počet v.j. zapojených do SZZ v ŽST Lovosice	119ks
<i>Původní počet v.j.</i>	<i>179ks</i>
• Počet zrušených přejezdů	1ks
• Počet nových PZM2	1ks
• Počet nových PZS 3ZBI	3ks
• Počet upravených PZS 3ZBI	1ks
• Počet přebudovaných PZS 3SBI	4ks
• ASHS	2ks
• EZS	90ks
• Základnová radiostanice MRTS	6ks
• Kompaktní rozvaděč 22 kV	4ks
• Transformátor 3.f 22/0,4 kV	4ks
• Rozvaděč do 0,4kV	10ks

Stavební objekty:

• Počet dopraven kolejově a technologicky upravovaných	1
• Počet traťových úseků technologicky upravených:	3
• Začištění a obnova podlah ve stávajícím ÚS	77,9 m ²
• Obestavěný prostor SÚ nákladní nádraží	636,6m ³
• Obestavěný prostor SÚ osobní nádraží	207,4m ³
• Demontáž koleje	2 982 m
• Montáž koleje	1 678 m
• Demontáž výhybek	40 ks
• Montáž výhybek	10 ks
• Zrušení IS	233 ks
• Zřízení LIS	37 ks
• Montážní úpravy TV	4km
• Demontáž TV	1,5km
• Úpravy ukolejnění	4km
• Rozváděč řídicí pro EOv vč. výzbroje	2 ks
• Rozváděč podružný pro EOv vč. výzbroje	2 ks
• Topnice 700W, 900W, 1500W vč. příslušenství	184 ks
• Sada pro ohřev táhel-dutý pražec vč. příslušenství	110 ks
• Demontáž souprav plynových ohřevů (POV)	18ks
• Změna JŽ	3 ks

3. Přehled výchozích podkladů

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

- Zadávací dokumentace na stavbu „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ .
- Smlouva o dílo.
- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců.
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn. / předpisy SŽDC (ČD) D1, SŽDC (ČD) D3, vyhl. 177/1995 Sb., ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, TNŽ 34 2620 aj./.
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace).
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u OŘ Ústí n.L. ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OŘ Ústí n.L..
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách:

Zhotovitel (projektant) dále použil:

- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců SDC SŽDC s.o.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven
- Geodetické zaměření trati zhotovené v rámci této dokumentace.
- Projednávání nn přípojek pro EO V a přejezdy v jednotlivých dopravních a na přejezdech s jejich správcí E-ON Distribuce a.s. Česká republika

4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

4.1. Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu na základě zadávací dokumentace a upřesňujících jednání

Nezbytnost této stavby je dána cílem nahradit stávající nevyhovující zastaralé zařízení v ŽST Lovosice včetně sousedních traťových úseků. Úpravou dojde k zajištění bezpečnosti na dosluhujícím zařízení a k možnosti nasazení dálkového zařízení a evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2. Vzhledem k tomu byla dokumentace aktualizována i z pohledu následujících TSI:

Nařízení Komise (EU) č. 328/2012 ze dne 17. dubna 2012, kterým se mění nařízení (ES) č. 62/2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému. *Nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku EU, tj. dnem 8. května 2012.*

Rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (oznámeno pod číslem K(2012) 172)

Rozhodnutí Komise 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2011) 3099). *Text s významem pro EHP. Toto rozhodnutí se použije ode dne 1. ledna 2012. Rozhodnutí Komise 2006/920/ES se ruší s platností od 1. ledna 2012.*

4.2. Zdůvodnění umístění stavby na základě zadávací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Viz část 2.2

5. A.8. Členění přípravné dokumentace

Rozsah dokumentace respektuje Směrnici č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace) .

Členění jednotlivých PS a SO však bylo převzato z vyhlášky č. 146 ze dne 9.dubna 2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, aby nedocházelo ke změnám struktury a číslování mezi DÚR a DSP.

5.1. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Tuto stavbu je nutné koordinovat se stavbami:

„ETCS - I. koridor úsek státní hranice Německo - Dolní Žleb - Praha - Libeň - Kolín“ Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS90).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS 90) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

„Zajištění EMC v úseku Praha - Děčín“ Základním předpokladem je návrh úprav kolejových obvodů v přechodném opatření tak, aby vyhověly limitům ohrožujících vlivů, které jsou očekávány povolením přístupu dalších hnacích vozidel s asynchronními trakčními motory u provozovaných zabezpečovacích zařízení staničních, traťových a přejezdových na trati Praha Holešovice – Děčín st.hr.. Současně s řešením cíle stavby bude řešena změna v napájení v doprovodných provozních souborech a stavebních objektech pro napájení

upravených kolejových obvodů, umístění technologických zařízení a pro celkové dosažení provozní spolehlivosti zabezpečovacích zařízení.

Na předmětném traťovém úseku byly, případně jsou budovány koridorové stavby, kterými byla zajištěna především stavební připravenost celé trati dle parametrů, které vyhovují požadavkům mezinárodní dopravy dle parametrů EU.

Nezbytnost stavby je dána požadavky evropské unie o otevřenosti železniční sítě všem dopravcům bez jakéhokoliv dalšího omezení.

Stavba svou realizací nemá požadavky na nové území pro umístění stavby. Stavba bude plně využívat stávající území určené pro drážní dopravu. Ve všech stanicích budou prováděny úpravy ve vnitřních prostorech technologických místností a to zejména v prostorech zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. V kolejišti budou vyměňovány jednotlivé stykové kolejové transformátory za nové, které budou zřizovány ve stejném rozsahu, případně menším.

Základní napájení bude zajištěno ze stávajících přípojek magistralního rozvodu 6kV. Náhradní napájení bude zajištěno ze stávajících rozvodů NN a bateriových zdrojů umístěných ve stanici.

V úseku Kralupy nad Vltavou - Ústí nad Labem a Děčín-Prostřední Žleb dojde v jednotlivých traťových úsecích ke zrušení stávajících traťových zařízení a budou zřízena zařízení nová elektronické koncepce. To povede k pokládce nových kabelových tras, které budou uloženy výhradně na drážním pozemku v místech stávající kabelizace sdělovacího, nebo zabezpečovacího zařízení. Stávající skříňe PSK3 u jednotlivých návěstních bodů budou zrušeny a nahrazeny malými kabelovými objekty. V rámci této stavby se provede i výstavba navazujících TZZ na koridorové trati do ŽST Lovosice.

Kontejnerový veřejný terminál ČD v žst. Lovosice : stavba je v současnosti ve fázi přípravy. Jedná se o druhou etapu stavby, kdy dojde k rozšíření vykládací a nakládací plochy kontejnerového terminálu. Jedná se o prodloužení jedné z kolejí ve stávajícím terminálu směrem k Lukavci. Stavba bude realizována v rámci soukromé investice společnosti DÚSS v krátkém časovém horizontu.

Energetický audit Lovosice : stavba je v současnosti ve fázi přípravy. Jedná se o realizaci zateplení výpravní budovy v ŽST Lovosice dle současných požadavků. Stavbou dojde pouze k realizaci opláštění s minimálními zásahy do vnitřních prostor.

Rekonstrukce SZZ v areálu závodu Lovochemie : stavba je v současnosti ve fázi přípravy. Po povodních v roce 2002 byla v areálu ŽST realizována nová kabelizace a jednotlivé části zabezpečovacího zařízení. V současnosti však dochází k velkému morálnímu zestárnutí stávajícího zařízení RPS 60, které je v areálu instalováno. Vlastník zařízení se proto

rozhodl stávající zařízení vyměnit za nové a to buď elektronického, nebo hybridního typu s ústředním stavěním ze stavědla St.1 v areálu závodu Lovochemie.

Konektivita zapojovačů I.NŽK v úseku Děčín st.hr. – Praha – Kolín : stavba je v současnosti ve fázi výstavby. Předmětem stavby je dodávka terminálů pro ovládání radiového systému GSM-R. Terminály připojené na radiovou ústřednu MSC systému GSM-R po IP síti jsou základem pro dobudování IP telefonních zapojovačů, které jsou kompatibilní s ovládacími terminály a v budoucnosti usnadní úpravu nebo výměnu dalšího sdělovacího zařízení pro zajištění DOZ.. Z důvodů budoucího dispečerského řízení a z důvodů požadavků vstupu do radiové sítě GSM-R se v rámci stavby zřizují nové telefonní zapojovače systému IP. Jako ovládací pracoviště se budují Touchscreen a v jednotlivých případech IP telefony jako další pracoviště pro operátorku bez požadavku na vstup do radiové sítě. Pro zabezpečení nahrávání je směrovač připojen na přepínač (switch např. Cisco 3560), který zabezpečí funkci RSPAN (zrcadlení hovorového toku) a zajistí posílání hovoru na ReDat v uzlu Praha nebo Ústí n.L. (decentralizován do 2 bodů) pro nahrávání komunikace v jednotlivých stanicích.

GSM-R trať Děčín Prostřední Žleb - Děčín východ - Ústí n/L. Střekov - Mělník - Všetaty - Lysá n/L. - Kolín: Smyslem stavby je navržení výstavby radiového systému GSM-R v uvedených traťových úsecích a doprovodných sdělovacích zařízení nezbytných k zajištění přenosu a ovládání tohoto systému. Součástí stavby je i doplnění dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače na jednotlivá pracoviště výpravčích a dispečerů v dopravnách. Stavbou se navrhuje realizovat následující rozsah prací a dodávek

- výstavba základnových BTS systému GSM-R
- doplnění stávajících BTS postavených v rámci pilotního projektu o další technologické zařízení – doplnění sektoru vč. anténního systému
- osazení technologického domku BTS v rámci výstavby nových BTS a u vybraných stávajících BTS vč. demontáže stávající venkovní technologie
- výstavba nového DOK v traťovém úseku Velký Osek – Nymburk vč. metalického propojení TK typu FLEZE 15XN0,8
- výstavba přenosového systému SDH STM4 v traťovém úseku Kolín – V.Osek – Nymburk – Všetaty – Ústí n.L. Střekov – Děčín východ a v navazujících tratích
- náhrada stávajícího přenosového systému PDH 3ř. systémem SDH STM4 v traťovém úseku Praha – Kralupy – Ústí n.L. – Děčín

- výstavba dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače v ŽST a dopravních budovaného traťového úseku a úseků přilehlých tratí (netýká se tratí již vybavených systémem GSM-R)
- doplnění řídicího centra BSC systému GSM-R v souvislosti s rozšířením sítě BTS
- doplnění nahrávání systému GSM-R a zařízení ITZ

Vzhledem k tomu, že touto stavbou je využívána i část sítě BTS postavených v rámci pilotního projektu výstavby systému GSM-R v úseku Kolín – Praha – Kralupy – Děčín – St. hranice a protože v době výstavby pilotní projekt nezahrnoval v současné době platný standard přenosového systému, který vyžaduje IP konektivitu, navrhuje se provést výměnu stávajícího přenosového systému PDH 3. řádu za zařízení SDH STM4 v celém traťovém úseku pilotního projektu v lokalitách, kde to je nezbytné pro provoz nově budované sítě GSM-R (řešeno poradou dne 26.3.2010). Úsek Kolín – Praha se navrhuje v rámci této stavby neřešit a zařízení vyměnit až v rámci pozdějších staveb. Jedinou výjimkou je řešení uzlu Ústí n.L., kde se navrhuje stávající přenosová síť PDH zachovat, pouze v lokalitě OPŘ vybudovat pro propojení obou sítí zařízení SDH STM4. Tím v ostatních lokalitách Vaňov, Ústí jih, Ústí n.L. Hl.n., Ústí sever, Ústí západ, St.5 a Koštov budou ponechána stávající zařízení PDH beze změn. V navazujících lokalitách Dolní Zálezly a Povrly se navrhuje stávající přenosový systém PDH vyměnit v souladu s rozhodnutím investora na poradě dne 30.6.2009.

Výměna stávajících přenosových systémů představuje jen minimální zásah do provozovaných zařízení a to jen krátkou časovou prodlevu mezi propojením. Dle sdělení provozovatele u většiny BTS (u všech venkovních a většiny vnitřních provedení) jsou zdrojové části dimenzované s dostatečnou rezervou a s dostatečnou prostorovou rezervou pro přechodné umístění dalšího přenosového zařízení, takže zařízení SDH lze napojit bez dalších úprav. V lokalitách ŽST Poříčany, Český Brod, Úvaly, Hrobce, Lovosice a Děčín ATÚ si výměna zařízení vyžádá i dodávku nového nebo doplnění stávajícího zálohovaného zdroje 48V vč. baterií, aby bylo dosaženo šestihodinového provozu ze záložního zdroje při výpadku napájení. Stavba je v současnosti v realizaci.

„DOZ Lovosice (včetně) – Děčín – st. hranice SRN“ : stavba je v současnosti ve fázi přípravy přípravné dokumentace. Jedná se o realizaci dálkového řízení v tomto úseku s dálkovým řízením z CDP Praha, které bude umístěno v lokalitě Balabenka. Vzhledem k blízké realizaci této stavby musí stavba „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ zajistit komplexní přípravu pro DOZ.

Návazné investice: V současnosti se uvažuje s revitalizacemi tratí Lovosice-Litoměřice a Lovosice-Postoloprty. Tyto informace byly sděleny na jednáních s Ústeckým krajem. V současnosti je trať Lovosice-Postoloprty zakreslena v plánech Ústeckého kraje jako

trať s plánovanými úpravami a obě tratě jsou uvedeny v prioritách zajištění obslužnosti Ústeckého kraje.

6. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho délku.

6.1. Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

6.2. Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

U stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozoschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavby a členění IZ do jednotlivých celků.

6.3. Seznam provizorních objektů

V rámci předpokládaných stavebních úprav ve stavbě nejsou navrženy samostatné provizorní stavební objekty a provozní soubory. U souborů a objektů, které nelze realizovat přímo v konečném stavu, jsou navrženy v rámci těchto souborů a objektů přechodové stavy v souladu s navrženým postupem výstavby.

7. Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB

Technickou – bezpečnostní zkouškou (TZB) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

TZB podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TZB se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko – bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

8. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. a ČD, a.s. spravují :

SŽDC s.o. OŘ Ústí n.L.

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - stavební objekty osvětlení
 - stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
 - provozní soubory silnoproudé technologie
 - stavební objekty EOVS
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacích zařízení
 - provozní soubory dálkové řídicí techniky

ČD Telematika

- provozní soubory sdělovacích zařízení

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.
- stavební objekt přístřešků na nástupišti u VB

9. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Členění stavby na jednotlivé provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO) je uvedeno v samostatné příloze č.1 „Seznam provozních souborů a stavebních objektů“. Jedná se pouze o návrh členění, pro přípravu dalšího stupně dokumentace. IZ je pak zpracován po jednotlivých profesích jako konstrukčního celku.

10. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín výstavby vychází ze současných předpokladů provozovatele.

- Zahájení stavby (předpoklad)12/2013
- Dokončení stavby (předpoklad)12/2015

Celková předpokládaná lhůta výstavby je 24 měsíců.

Tento termín je pouze předpokládaný.

11. Podmínky pro další přípravu stavby

V současnosti je stanovena koncepce co nejvíce redukovat rozsah stavby a zajistit jednotlivé podmínky stavebního zákona a rozhodnutí OKS o interoperabilitě celé trati a to i ŽST. V rámci stavby dojde k realizaci výkopových prací v celém obvodu ŽST a k úpravě jednotlivých zařízení v celé ŽST. Tato úprava je v souladu, se současnými požadavky na dálkově řízené stanice. V rámci stavby dochází k realizaci EOV, které bylo projednáno na jednotlivých poradách. Zároveň dochází k realizaci kabelizace pro kamerové systémy, bez vlastní instalace kamer.

V rámci stavby je uvažováno s většími kolejovými úpravami oproti zadání. Tyto úpravy byly řádně projednány a potvrzeny a vedou ke snížení investiční náročnosti stavby. Vzhledem k velikosti stavby však dochází k dalšímu prověření jednotlivých částí ŽST a možnosti redukovat rozsah kolejiště při využití nové technologie. Předpokládaný rozsah postradatelnosti byl proto spíše uvažován jako vstupní podklad k této dokumentaci a je nutné toto projektantem opětovně přehodnotit.

Další částí stavby, které je nutné sledovat, jsou majetkové poměry v částech kolejiště 200-600. Zde část kolejiště je v soukromém vlastnictví a část využívána jinými společnostmi. Na těchto kolejištích jsou různé majetkové vztahy u jednotlivých částí technického vybavení (pozemek, trolej atd.). Jednotlivé majetky je nutné přiřadit a určit jednotlivé poplatky, aby bylo možné realizovat ekonomické hodnocení celé stavby.

V rámci stavby došlo ke koordinaci s připravovanou stavbou Lovochemie a.s., která připravuje výstavbu svého SZZ v obvodu kolejiště 200 s dálkovým řízením ze stavědla 1, které je umístěno v areálu Lovochemie a.s..

Přejezdy

Vzhledem ke stálým problémům bezpečnosti na železničních přejezdech vzhledem k nerespektování silničních pravidel řidiči silničních vozidel, je nutné sledovat postoj kraje vůči těmto problémům.

V současnosti jednotlivé země přehodnocují silniční síť a dochází k její redukci (omezení rozsahu údržby). Pokud obdobný způsob nebude praktikován i v ČR nebude lehké omezit nehodovost na železničních přejezdech. Proto je nutné, aby SŽDC s.o. zažádalo o vhodné restrikce obdobného charakteru. V rámci programu „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech“ došlo například v Německé republice ke zrušení 1200 přejezdů, v rámci shodného programu v ČR k žádnému.

Způsob zabezpečení vlečky Fruta a Olejna

Vzhledem k neznalosti nového majitele vlečky Fruta v úseku Lovosice-Čížkovice a Olejna v ŽST Lovosice, je vhodné v dalším stupni nového majitele oslovit a zjistit rozsah využití této vlečky. Následně potvrdit způsob zabezpečení, nebo rozhodnout o jejím zrušení.

Nové investice

V současnosti se předpokládá revitalizace tratí do Čížkovic a Litoměřic je vhodné tento vývoj sledovat a koordinovat jednotlivé stavby mezi sebou. Tato koordinace musí být důsledná, aby nedošlo k opětovnému znehodnocení investic.

Trat' Lovosice-Chotiměř

Tento traťový úsek bude vybaven dle zadávacích podmínek zařízení AH. Tento způsob zabezpečení není vzhledem k jednotlivým jednáním s krajem vhodný. Doporučujeme prověřit možnost převedení celé trati Lovosice- Úpořiny na řízení dle předpisu D3, nebo ponechat řízení dle D2 s tím, že bude zrušena stanice Chotiměř, ve které v současnosti

nedochází k žádnému křížování. Na trati by bylo vhodné zřídit AH s využitím kabelizace na trati Lovosice-Ústí n.L.-Úpořiny bez pokládky kabelizace v úseku Malé Žernoseky-Chotiměř-Úpořiny.

Souběh staveb

V rámci stavby dojde k výkopům v celém rozsahu. Je nutné, aby SŽDC s.o. zajistilo plánování dalších akcí tak, aby v budoucnu nebylo nutné realizovat nové výkopy. Nelze tolerovat znehodnocování investic, jako například v úseku Lovosice-Prackovice n.L., kde v rámci této stavby budou prováděny výkopy po páté.

Zpoplatnění infrastruktury

V současné době není u SŽDC s.o. stanoven poplatek za odstavení vozů či vlaků na kolejích SŽDC s.o.. Tím mnozí dopravci řeší své deponování vozů na kolejích SŽDC s.o., které jsou kolikrát vybaveny i SZZ. Vzhledem k tomu, je nutné stanovit tyto poplatky, kterými bude zajištěn pouze nezbytný pobyt v ŽST, případně budou brány tyto poplatky, jako podklad do ekonomického hodnocení.

12.Členění projektové dokumentace stavby

Obsah respektuje směrnici č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb přípravné dokumentace na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace) dle zadání. Zároveň je však struktura souhrnných částí upravena dle stávajícího Stavebního zákona, aby byla dokumentace použitelná pro předjednání s jednotlivými složkami provozovatele infrastruktury, ale i s ostatními složkami.

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.6 Organizace výstavby
- B.7 Podklady pro změnu zabezpečení přejezdů

C. Situace stavby

- C.1.1 Přehledná situace stavby 1:10 000
- C.1.2 Přehledná situace stavby 1:50 000
- C.2. Koordinační situace stavby

D. Technologická část

- D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Železniční sdělovací zařízení
- D.1.3. Silnoprůdová technologie

E. Stavební část

- E.1.1 Inženýrské objekty
- E.1.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.1.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb

G.1 Celkové náklady stavby

G.2 Náklady PS a SO

G.3 Ekonomické hodnocení

H. Doklady

H.1 Doklady o průběhu zpracování PD

H.2 Doklady a projednání stavby PD

H.3 Doklady o ověření stávajících inženýrských sítí

I. Geodetická dokumentace

Provozní soubory

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

D.1.1.a Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-11-01 ŽST Lovosice, SZZ

D.1.1.b Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 11-12-01 Žalhostice-Lovosice, TZZ

PS 12-12-01 Lovosice-Čížkovice, TZZ

PS 13-12-01 Chotiměř-Lovosice, TZZ

D.1.2 Sdělovací zařízení

D.1.2.a Místní kabelizace

PS 01-21-01 ŽST Lovosice, místní kabelizace

PS 02-21-01 Bohušovice n.O.-Lovosice, přípož sdělovacích kabelů

PS 03-21-01 Lovosice – Prackovice n.L., přípož sdělovacích kabelů

PS 11-21-01 Žalhostice-Lovosice, přípož sdělovacích kabelů

PS 12-21-01 Lovosice – Čížkovice, přípož sdělovacích kabelů

PS 13-21-01 Chotiměř-Lovosice, přípož sdělovacích kabelů

D.1.2.b Rozhlasové zařízení

PS 01-22-01 ŽST Lovosice, rozhlasové zařízení

D.1.2.c Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 01-23 -01 ŽST Lovosice, sdělovací zařízení

PS 01-23 -02 ŽST Lovosice, přenosový systém

Provozní soubory

D.1.2.d Elektrická, požární a zabezpečovací signalizace

- PS 01-24-01 ŽST Lovosice, ÚS - ASHS
- PS 01-24-02 ŽST Lovosice, TB - ASHS
- PS 01-24-03 ŽST Lovosice, ÚS - EZS
- PS 01-24-04 ŽST Lovosice, TB - EZS
- PS 01-24-05 ŽST Lovosice, kamerový systém

D.1.2.g Informační systém pro cestující

- PS 01-27-01 ŽST Lovosice, informační systém

D.1.2.h Traťové radiové systémy

- PS 01-28-01 ŽST Lovosice, MRTS

D.1.3 Silnoprúdová technologie

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

- PS 01-31-01 ŽST Lovosice, DŘT a místní řídicí systém

D.1.3.e Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika),

- PS 01-35-01 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, rozvodna 22 kV – část SŽDC
- PS 01-35-02 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, rozvodna 22 kV
- PS 01-35-03 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, rozvodna 22 kV – SKŘ
- PS 01-35-04 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, technologie NN
- PS 01-35-05 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, vlastní spotřeba
- PS 01-35-06 ŽST Lovosice, TS1 22/0,4kV, vnější uzemnění

- PS 01-35-07 ŽST Lovosice, TS2 22/0,4kV, rozvodna 22 kV
- PS 01-35-08 ŽST Lovosice, TS2 22/0,4kV, rozvodna 22 kV – SKŘ
- PS 01-35-09 ŽST Lovosice, TS2 22/0,4kV, technologie NN
- PS 01-35-10 ŽST Lovosice, TS2 22/0,4kV, vlastní spotřeba
- PS 01-35-11 ŽST Lovosice, TS2 22/0,4kV, vnější uzemnění
- PS 01-35-12 ŽST Lovosice, TS2, náhradní zdroj NZ2, technologie

- PS 01-35-13 ŽST Lovosice, TS3 22/0,4kV, rozvodna 22 kV
- PS 01-35-14 ŽST Lovosice, TS3 22/0,4kV, rozvodna 22 kV – SKŘ
- PS 01-35-15 ŽST Lovosice, TS3 22/0,4kV, technologie NN
- PS 01-35-16 ŽST Lovosice, TS3 22/0,4kV, vlastní spotřeba
- PS 01-35-17 ŽST Lovosice, TS3 22/0,4kV, vnější uzemnění

Stavební objekty

E.1.1 Inženýrské objekty

E.1.1.a Kolejový svršek a spodek

SO 01-11-01 ŽST Lovosice, železniční svršek

SO 01-11-02 ŽST Lovosice, železniční spodek

E.1.1.c Přejezdy

SO 00-13-01 ŽST Lovosice, úpravy přejezdů a přechodů přes koleje

E.1.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.1.2.a Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 01-21-01 ŽST Lovosice, stavební úpravy ÚS

SO 01-21-02 ŽST Lovosice, technologická budova

SO 01-21-03 ŽST Lovosice, úpravy budovy v km 495,544

E.1.3 Trakční a energetická zařízení

E.1.3.a Trakční vedení

SO 01-31-01 ŽST Lovosice, trakční vedení

SO 01-31-02 ŽST Lovosice Jih, trakční vedení

E.1.3.d Ohřev výměn (elektrický, plynový)

SO 01-34-01.1 ŽST Lovosice, EOv-kabelizace

SO 01-34-01.2 ŽST Lovosice, EOv-výstroj

E.1.3.f rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-36-01 ŽST Lovosice, rozvody VN

SO 01-36-02 ŽST Lovosice, rozvody NN

SO 01-36-03 ŽST Lovosice, přeložky rozvodů osvětlení

SO 01-36-04 ŽST Lovosice, DOÚO

E.1.3.g Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-37-01 ŽST Lovosice, ukolejnění vodivých konstrukcí