

OPRAVA TRATI ČESKÁ LÍPA – JEDLOVÁ V OBLASTI MOKŘADU ŘÍČKY ŠPORKA

PROJEKT STAVBY

ČÍSLO SMLOUVY OBJEDNATELE: S 640 137 300 18

ČÍSLO SMLOUVY ZHOTOVITELE: 18.0323.262Z97

BŘEZEN 2019

PRŮVODNÍ ZPRÁVA



Identifikace zakázky:

Název zakázky: **Vypracování projektové dokumentace „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka**

Číslo zakázky: **18.0323.262Z97**

Objednatel: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
zastoupená Ing. Luborem Hruběšem, ředitelem Oblastního
ředitelství Hradec Králové

Stav zpracování: **Projekt stavby**

Zhotovitel: **SG Geotechnika a.s.**
Geologická 988/4
152 00 Praha 5
Česká republika
T: +420 234 654 111

V Praze dne: 29. března 2019

Jméno:

Podpis:

Zpracoval/a: Ing. Jan Ďurove

Schválil/a: Ing. Petr Kučera

Obsah

A.1 Identifikační údaje stavby.....	4
Přehled zpracovatelů jednotlivých částí projektu:	5
Dosavadní využití území:	5
Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní infrastrukturu.....	5
Informace o splnění požadavků dotčených orgánů.....	6
Údaje o splnění podmínek územního rozhodnutí.....	8
Věcné a časové vazby stavby na související stavby a jiná opatření	9
Předpokládaná lhůta výstavby a popis postupu výstavby	10
Návrh optimálního postupu výstavby	10
A.2 Základní údaje o stavbě.....	11
Kapacitní údaje	11
Dotčené území stavbou.....	13
Dotčené pozemky: Dočasný zábor stavby.....	13
Požadavky na realizaci.....	14
A.3 Přehled výchozích podkladů	15
A.4 Zdůvodnění stavby a její umístění.....	16
Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití hmotného majetku.....	16
Navržený způsob opravy	16
Zdůvodnění nezbytnosti stavby	18
A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu	18
A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technickobezpečnostní zkoušce.....	19
Podmínky uvedení stavby do provozu	22
A.7 Přehled vlastníků, správců hmotných investičních prostředků.....	22
A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání ...	23
A.9 Členění projektové dokumentace.....	23
Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	24
A.10 Seznam provozních a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability ..	24
A.11 Koordinace se souběžnými či navazujícími stavbami.....	24
A.12 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby	24

A.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka
Místo stavby:	trať Česká Lípa – Jedlová, t.ú. Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy
Začátek úseku:	km 47,875
Konec úseku:	km 48,275
Katastrální území:	Česká Lípa 621382
Parcelní číslo:	1075/1, dráha, ostatní plocha
Okres:	Česká Lípa
Kraj:	Liberecký
Odvětví:	Doprava
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234 zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384, zastoupená: Ing. Luborem Hruběšem, ředitelem Oblastního ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 2589, 501 01 Hradec Králové
Dodavatel stavby:	bude vybrán v rámci výběrového řízení
Charakter stavby:	opravná práce havarijního stavu, neinvestiční akce
Stupeň PD:	projekt stavby
Stavební úřad:	Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha
Zhotovitel PD:	SG Geotechnika a.s., se sídlem Praha 5 – Hlubočepy, Geologická 988/4, PSČ 152 00, IČO: 41192168, DIČ: CZ41192168 zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 992, zastoupená Ing. Ladislavem Šímkem, MBA, členem představenstva a Ing. Petrem Kučerou, členem představenstva
Zakázkové číslo:	18.0323.262Z97
Odpovědný projektant:	Dipl. – Ing. Juraj Ortuta, AI pro obor Statika a dynamika staveb, AI pro obor Geotechnika, v seznamu ČKAIT veden pod číslem 3000208
Datum:	březen 2019

Přehled zpracovatelů jednotlivých částí projektu:

Ing. Jan Ďurove	vedoucí projekčního týmu, zpracovatel Odborné rešerše a Záměru projektu, návrh stabilizace náspu, technické řešení stavby (POV)
Dipl. – Ing. Juraj Ortuta	stabilitní a deformační výpočty, IG a HG 3D model lokality, výkresové části PD
Martin Rynda	přeložka kabelů SSZT
Stanislav Jurčo	propustek v km 48,062
Mgr. Marián Kollár	IG a HG poměry, doplňující průzkumné práce
Ing. Václav Kudláček	geodetické zaměření stavby, geodetická dokumentace
Petr Kůrka	polní zkoušky

Dosavadní využití území:

Jedná se prostor železniční trati č. 080 Česká Lípa – Jedlová, traťový úsek Česká Lípa-Střelnice – Skalice u České Lípy. Zájmový úsek trati ve staničení km 47,875 až 48,275 je tvořen z větší části násypovým tělesem proměnné výšky 1,0 až 6,0m a nachází se na pozemku p.č. 1075/1 s právem hospodaření SŽDC s.o. (ostatní plocha, dráha), v katastrálním území Česká Lípa.

Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní infrastrukturu

Na základě požadavku OŘ SŽDC Hradec Králové byla v září 2018 zpracována Odborná rešerše IG poměrů a sanačních opatření předmětné lokality, která byla podkladem zpracování Záměru projektu (říjen 2018). Záměr projektu byl po zapracování připomínek v Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR v listopadu 2018 odsouhlasen.

S ohledem na dlouhotrvající deformační problémy tělesa náspu (již min. od 70.let minulého století) předcházelo vlastním projekčním pracím provedení doplňkového průzkumu (viz Zpráva doplňkového IG průzkumu pro akci „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka, SG Geotechnika, leden 2019), který upřesnil hloubkový dosah porušení násypového tělesa a stanovil podmínky pro realizaci sanačních opatření v daném úseku trati.

V průběhu zpracování projektové dokumentace byly svolány dvě výrobní porady (15.1.2019 vstupní porada, 19.2.2019 zapracování připomínek k PD) a pracovní porady se zástupci Odboru traťového hospodářství GŘ SŽDC (16.1.2019 informační schůzka a 13.2.2019 odborná a technická diskuze nad detaily projekčního řešení).

Z pracovních porad (13.2. 2019 a 19.2.2019 viz záznam z projednání – Dokladová část) vyplynul požadavek na vypracování variantního posouzení opravy náspu, neboť dle názoru Odboru traťového hospodářství, *nelze jednoznačně rozhodnout o vhodnosti projektantem navrženého řešení*. Projektant dne 15.3.2019 předložil zpracované variantní řešení včetně časové, technologické i finanční rozvahy. Ještě před tímto jednáním ve věci dopracování PD projektant obdržel písemné stanovisko Odboru traťového hospodářství (pod zn. 14396/2019-SŽDC-GŘ-O13 – viz rovněž Dokladová část), který označil návrh projektanta za *neefektivní a opět pouze jako dočasné řešení problému*.

Projektant na výše uvedené připomínky investora reagoval přímo na jednání (viz zápis sepsaný dne 15.3.2019 v Hradci králové) a následně písemně formou Odborného stanoviska zpracovatele PD (č.j. 217/D/97/2019/JŘu ze dne 21.3.2019), ve kterém garantuje dlouhodobou funkčnost navrženého řešení, pokud opravné práce budou ***realizovány striktně podle schválené PD, realizovány za trvalé přítomnosti odborného geotechnického či autorského dozoru a předmětná část trati adekvátně monitorována a udržována***.

Na základě výše uvedeného a konsenzu mezi účastníky jednání byla jako finální zvolena varianta původní (tzv. pilířová s vyztuženým nosníkem), v mezipilířových úsecích doplněná o konsolidační plošný drén.

Stabilitní a deformační výpočty potvrdily, že projekční návrh vyhovuje platné legislativě, a to jak z hlediska krátkodobého (v době výstavby), tak z hlediska dlouhodobého. Výpočet stability je detailně popsán v navazujících částech dokumentace.

Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu bude zachováno ve stávajícím rozsahu beze změn.

Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Projektová dokumentace byla zpracována na opravné práce tj. odstranění havarijního stavu úseku trati Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy ve staničení km 47,875 až km 48,275.

S ohledem na fakt, že na vzdušné straně železničního náspu, který je předmětem opravy, se v jeho blízkosti nachází mokřad říčky Šporka (EVL Česká Lípa – mokřad v nivě Šporky, PP Česká Lípa – mokřad v nivě Šporky), stanovil projekt v rámci plánu organizace výstavby tato dvě základní omezení:

- odvoz degradovaných zemin náspu a návoz vlastních sanačních hmot bude prováděn výhradně kolejovou dopravou
- hlavní stavební činnost bude realizována výhradně na návodní straně železničního náspu

Městský úřad Česká Lípa vydal na základě žádosti zpracovatele PD „Oprava trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka” koordinované závazné stanovisko (č.j. MUCL/33734/2019 viz Dokladová část).

1. Ochrana přírody a krajiny

Z důvodu blízkosti Evropsky významné lokality – mokřad v nivě Šporky není žádoucí pro úpravu zemin použít pojiva na bázi vápna a cementu. PD byla upravena, s využitím upravených zemin železničního náspu na bázi vápna a cementu se nepočítá. Degradované zeminy budou odtěženy a nahrazeny vhodným sanačním materiálem (kamenivem fr. 0/32mm a fr. 63/125mm)

2. Ochrana ovzduší

Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

- *Stavební (zemní a výkopové) práce budou vedeny způsobem, který zajistí minimální prašnost.*
- *Budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potencionálních zdrojů prašnosti na staveništi.*
- *Na staveništi bude udržována čistota a pořádek.*
- *V případě potřeby budou prováděna účinná opatření k omezení prašnosti (zkrápění staveniště.*
- *Přebytečný výkopek (zemina) budou průběžně ze staveniště odváženy.*
- *Po ukončení stavby budou veškeré pozemky využívané pro zařízení staveniště uvedeny do původního stavu, včetně obnovy zatravnění přilehlých zasažených ploch.*

3. Nakládání s odpady

Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

- *Odpady vzniklé v rámci stavby budou roztríděny tak, aby byl minimalizován vznik směsných odpadů, u kterých nelze zajistit jejich materiálové využití, a minimalizován vznik nebezpečných druhů odpadů.*
- *Odpady budou předány pouze osobě oprávněné k převzetí příslušných druhů odpadů, a to přednostně k recyklaci, příp. využití v souladu se zákonem o odpadech.*
- *Vytěžené zeminy uložené na dotčeném pozemku nejsou odpadem.*
- *Po ukončení stavby budou dotčené pozemky uvedeny do původního stavu, tj. nebudou zde skladovány/umístěny žádné odpady.*
- *S odpady bude naloženo dle předložené projektové dokumentace zpracované pro stavební povolení.*
- *Doklady o předání odpadů ze stavby oprávněné osobě budou předloženy stavebnímu úřadu ke kolaudaci či k oznámení o užívání stavby.*

4. Ochrana lesa

Veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny.

5. Ochrana zemědělského půdního fondu

Pozemky p.č. 5757 (trvalý travní porost), 5759 (trvalý travní porost) a 5772/2 (trvalý travní porost) jsou pod ochranou zemědělského půdního fondu. Celkový dočasný zábor do 1 roku z předmětných pozemků činí 3 283 m².

Pro záměr na zemědělské půdě, která bude využívána k nezemědělským účelům po dobu kratší než 1 rok včetně doby potřebné k uvedení do původního stavu, není potřeba souhlasu s vynětím půdy ze ZPF. Je ale třeba ho 15 dní před realizací písemně oznámit dle § 9 odst. 2 písm. d) uvedeného zákona.

6. Ochrana vod

Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

- *k předloženému návrhu je nutno vydat souhlas vodoprávního úřadu dle ustanovení § 17 vodního zákona. K žádosti o souhlas je nutno mimo jiné doložit stanovisko správce povodí a vodního toku (přítoky Šporky) tj. Povodí Ohře, státní podnik*

7. Doprava

Veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny.

8. Památková péče

Veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny.

9. Územní plánování

Veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny.

V současné době je podána na Městském úřadu Česká Lípa žádost o výpůjčku/pronájem přilehlých pozemků, které by sloužily k zpřístupnění havarijního úseku trati (vybudováním dočasné panelové cesty), k vybudování dočasného zařízení staveniště a umožnily tak vnitrostaveništní přesun sanačních hmot a materiálů.

Údaje o splnění podmínek územního rozhodnutí

Projekt opravných prací je navržen ve stávajících hranicích (pozemcích s právem hospodaření SŽDC s.o.). V předmětném úseku trati je dlouhodobě zavedeno trvalé omezení rychlosti (10km/hod), neboť provozně technický stav násypového tělesa je klasifikován jako havarijní stav. Provedení opravy dlouhodobě nestabilního náspu je nezbytné realizovat co nejdříve, neboť hrozí (s ohledem na zvyšující se četnost podbíjení) celková ztráta stability a vznik havárie. Z tohoto důvodu Drážní úřad, jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění

pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), rozhodl na základě vlastního zjištění při výkonu státního dozoru ve věcech drah, konaném dne 27. srpna 2018, a výsledku ústního jednání konaného dne 1. října 2018 ve věci zjištění zdroje ohrožení dráhy a zdroje rušení drážního provozu na ní a v souladu s ustanovením § 10 odst. 1 zákona o dráhách **nařídil** provozovateli dráhy, tj. Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město, IČ 70994234 (dále jen „vlastník zdroje ohrožení“) **provést nezbytná opatření k odstranění zdroje ohrožení dráhy**, kterým je traťový úsek Česká Lípa – Jedlová na pozemku parc.č. 1075/1 v k.ú. Česká Lípa, vedeným v katastru nemovitostí v druhu pozemku – ostatní plocha, způsob využití - dráha.

Pro provedení odstranění zdroje ohrožení dráhy stanoví Drážní úřad tyto podmínky:

1. *Zdroj ohrožení dráhy bude odstraněn nejpozději do 30. září 2019.*
2. *Termín zahájení prací na odstranění zdroje ohrožení dráhy, odstranění zdroje ohrožení dráhy a splnění podmínek uvedených v tomto rozhodnutí oznámí vlastník zdroje ohrožení písemně Drážnímu úřadu, sekci stavební.*
3. *Při odstraňování zdroje ohrožení dráhy nesmí být ohrožena bezpečnost železničního provozu.*
4. *Vlastník zdroje ohrožení bude do zahájení stavby i nadále postupovat podle opatření, která byla uložena do protokolu z konání státního dozoru dne 27. srpna 2018, tj. bude provádět monitoring geometrické polohy koleje a stability podloží s tím, že vyhodnocení těchto měření oznámí písemně Drážnímu úřadu, sekci stavební každý měsíc do 15. dne každého měsíce. se předpokládá upuštění od územního rozhodnutí.*

S ohledem na výše uvedené, předložené řešení havarijního stavu nevyžaduje stavební povolení, neboť v této věci již Drážním úřadem bylo rozhodnuto.

Věcné a časové vazby stavby na související stavby a jiná opatření

V daném území není známa žádná související stavba. Záměr investiční akce „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“ dle sdělení objednatele nebude v roce 2019 realizován.

Před zahájením zemních prací je nutné provést dočasnou přeložku kabelového vedení, které bylo realizováno v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ v roce 2016. Požadavky jsou zahrnuty v SO 04 Přeložka kabelů SSZT.

Předpokládaná lhůta výstavby a popis postupu výstavby

Předpokládaná

doba výstavby: 120 dní nepřetržité výluky

Trať č. 080 Česká Lípa – Jedlová bude v úseku Česká Lípa – Nový Bor dle předběžného plánu ve výluce železničního provozu od 17. srpna 2019 do 13. prosince 2019.

Realizace opravných prací se předpokládá ve výše uvedeném termínu. Zásady organizace výstavby a staveniště jsou řešeny v návrhu optimálního postupu výstavby.

Návrh optimálního postupu výstavby

Stavebnímu objektu SO 01 – Železniční spodek bude nutné podřídit i rozhodující postup výstavby.

Pro provádění stavby se předběžně doporučuje následující postup stavebních prací, který bude upřesněn při provádění dle možností a kapacity zhotovitele v rozsahu výluky:

- odstranění náletové vegetace z požadovaného prostoru hlavních deponií v prostoru zastávek Česká Lípa – Střelnice a Skalice u České Lípy, z požadovaného prostoru zařízení staveniště, z požadovaného prostoru dočasných staveništních deponií a vnitrostaveništní komunikace, vybudování příjezdové panelové komunikace k zařízení staveniště, vytyčení stávajících sítí a jejich dočasné přeložení
- demontáž železničního svršku (kolejových polí) s odvozem, odtěžením štěrkového lože
- výkopové sanační práce – realizace viz etapy provádění SO 01, provádění stabilizačně drenážních pilířů
- vybudování podélného nosníku aktivní zóny, vybudování podélného odvodnění
- pokládka kabelové trasy SSZT
- zřízení štěrkového lože, pokládka kolejových polí v ose v rozsahu vyrovnání
- směrové a výškové vyrovnání kolejí
- svaření v bezстыkovou kolej
- provedení reprofilace svahů náspu
- vyrovnání na traťovou rychlost, následně 3. podbití rekonstruované koleje a kontinuální měření GPK
- úprava terénu zařízení staveniště, dočasných deponií, vnitrostaveništní komunikace
- demontáž příjezdové panelové komunikace, úprava terénu hlavních deponií

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení stavby.

Staveniště bude uspořádáno tak, aby byly zajištěny dočasné deponie (jak pro uložení odtěženého tak sanačního materiálu) s využitím dopravy po kolejích. V rámci realizace opravných prací nesmí

docházet k ohrožování hlukem, prachem a k omezování přístupu k přilehlým pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

Při realizaci bude použito běžných technologií výstavby, při kterých je nutné vytvořit podmínky a předpoklady pro dodržení předpisů BOZ. Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk (především v noci), prašnost a vibrace. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci v prostoru železničního tělesa a práce konat za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC.

Postup výstavby je podrobně zpracován po jednotlivých etapách v části dokumentace E a F.

A.2 Základní údaje o stavbě

Kapacitní údaje

Počet SO:	4
Počet PS:	0
Demontáž stávající	
koleje:	400,0m
Montáž nové koleje	400,0m
Návrhová rychlost	70km/h
Stabilizační a	
drenážní pilíře:	počet 14 ks v osové vzdálenosti á 25,0m
Zřízení podélného	
nosníku:	400,0 m včetně náběhů
Reprofilace svahů	na obou stranách náspu v km 47,875 až 48,275 v celkové délce 800,0m
Drenáž	na obou stranách náspu v km 48,062 až 48,275 v celkové délce 300,0m
Přeložka kabelů	SSZT včetně DOK, TK a MK v km 47,7 až 48,3 v celkové délce 3640,0m

Opravovaný úsek je součástí celostátní trati Česká Lípa – Jedlová, stavba se nachází v mezistaničním úseku Česká Lípa - Střelnice – Skalice u české Lípy ve staničení km 47,875 až 48,275, v katastrální území Česká Lípa. Stavba obsahuje opravu stávajícího železničního tělesa trati včetně odvodnění, směrové a výškové vyrovnaní koleje v přilehlém úseku trati a nutnou přeložku podzemní kabelové trasy SSZT.

Vyrovnaní traťové koleje je řešeno na stávající směrové a sklonové poměry pro rychlost $v = 70 \text{ km/h}$ v daném úseku trati. Sanace železničního spodku je řešena z hlediska únosnosti železničního spodku a zajištění stabilní geometrické polohy koleje s ohledem na zařazení trati dle požadavků na celostátní trať.

V daném úseku trati dochází minimálně od první poloviny devadesátých let minulého století k opakovaným poruchám na železničním svršku a spodku koleje a to i přes několik provedených sanací (poslední v roce 1995). V minulém roce četnost dočasných výluk, při kterém bylo nutné podbíjet trať, akcelerovala, čímž se opravné práce staly neekonomické. V současné době je na úseku trati zavedeno trvalé omezení rychlosti ($v = 10 \text{ km/h}$) a stávající železniční násep je geodeticky sledován. Pro maximální možnou eliminaci vzniku nenadálé havárie je v současné době připraven projekt kontinuálního monitoringu, který by měl zajistit automatické sledování trati minimálně do doby zahájení opravných prací (dle plánu výluk 17.8.2019) a následně minimálně v době zkušebního provozu (3 měsíce).

Obsahem projektu stavby je obnova řádné funkce železničního svršku a spodku traťové koleje v místě dlouhodobých deformací. Směrové a výškové vyrovnaní koleje je navrženo minimálně od km 47,730 (KO=ZO) do km 48,454 (KO=ZO). Při opravě bude stávající kolejový rošt demontován a následně bude provedena sanace železničního spodku spočívající ve vytvoření stabilizačně drenážních pilířů, v aktivní zóně „svázaných“ podélným nosníkem s vyztužených zemin včetně dobudování či obnovy podélného odvodnění.

Stávající klenbový propustek ev. km 48,062 bude stavbou dotčen minimálně, neboť stabilizační a drenážní pilíře jsou navrženy před a za propustkem.

Šířkové a výškové uspořádání stabilizačně drenážních pilířů je navrženo tak, aby v max. míře byla respektována hranice drážních pozemků.

Při sanačních pracích bude však vzhledem ke komplikovanému přístupu a blízkosti mokřadu nutný dočasný zábor na mimodrážních pozemcích ve vlastnictví Města Česká Lípa.

Štěrka kolejového lože bude využita pro zhotovení vnitrostaveništní komunikace v návodní patě svahu. S ohledem na koordinované závazné stanovisko MěÚ Česká Lípa, zejména stanovisko odboru životního prostředí, jako orgánu ochrany přírody a krajiny, bylo upuštěno od úpravy jemnozrnných zemin násou pojivy na bázi vápna a cementu a degradované zeminy zemního tělesa budou odtěženy a nahrazeny vhodným kamenivem. Veškeré vytěžené hmoty budou dočasně umístěny převážně na návodní straně svahu násypu. Doprava sanačního materiálu (štěrkodrť fr. 0/32 a HDK fr. 63/125) do prostoru stavby bude zajištěna z hlavních deponií (ve stanicích Česká Lípa-Střelnice a Skalce u České Lípy) pouze po kolejích. To se týká i všech vytěžených degradovaných zemin.

Příjezd do prostoru zařízení staveniště č. 1 bude možný po přístupové panelové cestě od sídliště Střelnice. Vnitrostaveništní přeprava mezi dočasnými deponiemi (součást zařízení staveniště č. 1 a

č.2) bude probíhat na návodní straně v patě svahu, převážně po pozemcích s právem hospodaření SŽDC s.o.

Dotčené území stavbou

Stavba je součástí celostátní trati Česká Lípa – Jedlová, stavba se nachází v mezistaničním úseku Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy ve staničení km 47,875 až 48,275, v katastrální území Česká Lípa.

Oprava dotčeného úseku železničního náspu v délce 400m bude probíhat na pozemku parcelní číslo 1075/1 s právem hospodaření SŽDC s.o (dráha, ostatní plocha).

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, opravné práce budou realizovány v rozsahu hranic pozemku dráhy. S ohledem na obtížné podmínky přístupu k trati a vlastnímu sanovanému železničnímu náspu je nutné pro zařízení staveniště a dočasnou deponii sanačního materiálu počítat s dočasným zábořem na pozemcích Města Česká Lípa. Jedná se zejména o pozemek p.č. 5757 (trvalý travní porost, ZPF), který bezprostředně sousedí v úseku trati km 47,875 až km 48,062 s drážním pozemkem. Tento pozemek je projektem určen jako zařízení staveniště č.1 a dočasná deponie č. 1.

Vnitrostaveništní komunikace šířky 3,0m je navržena v patě návodní strany svahu železničního náspu a spojuje obě zařízení staveniště. Zařízení staveniště č. 2 se nachází rovněž na drážním pozemku p.č. 5743 (neplodná půda, ostatní plocha).

Pro přístup k zařízení staveniště č. 1 je určena dočasná panelová komunikace šířky 3,0m, která musí být vybudována zejména z bezpečnostních důvodů (v případě havárie, požáru apod.) Tato komunikace umožní přístup pro vybudování zázemí zařízení stavby, nebude v žádném případě sloužit pro dopravu ani odvoz odtěžených zemin či sanačních materiálů.

Dotčené pozemky: Dočasný zábor stavby

Katastrální území Česká Lípa

Parcelní číslo	Druh pozemku	Výměra dočasného záboru (m²)	vlastník	Účel využití
1075/1	dráha, ostatní plocha	10 550	ČR/SŽDC s.o.	Opravované těleso železničního náspu, vnitrostaveništní komunikace, dočasná deponie č. 1, dočasná deponie č.2

5743	neplodná půda, ostatní plocha	1955	ČR/SŽDC s.o.	Zařízení staveniště č.2, dočasná deponie č.2
5757	trvalý travní porost, ZPF	2418	Město Česká Lípa	Zařízení staveniště č.1, dočasná deponie č.1
5759	trvalý travní porost, ZPF	549	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace
5760	orná půda, ZPF	11	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace
5772/2	trvalý travní porost, ZPF	305	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace
5786/188	ostatní plocha, zeleň	45	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace
5786/190	ostatní plocha, zeleň	183	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace
5786/196	ostatní plocha, zeleň	56	Město Česká Lípa	Dočasná příjezdová panelová komunikace

Požadavky na realizaci

V rámci realizace je nutné vytyčit trasu kabelů SSZT (kontakt p. Valeš, tel. 602 682085) včetně DOK, TK a MK. Projektant upozorňuje, že kromě nové trasy (z roku 2016) je v zájmovém území stávající a funkční dálkový kabel ve správě TÚDC (servisní organizace ČD Telematika a.s. Ústí n/L., kontakt Ing. Švejdar, tel. 702 153396, pavel.svejdar@cdt.cz). V rámci opravných prací je navrženo jejich dočasné přeložení (viz SO 04 Přeložka kabelů SSZT).

Před zahájením stavby respektive zahájením výstavby dočasné panelové komunikace k zařízení staveniště je zapotřebí provést pasport nejbližšího okolí přiléhající komunikace (ulice Ostružní) na sídlišti Střelnice. Projektant předjednal s odborem správy majektu Města Česká Lípa výpůjčku pozemků (viz. Dočasný zábor stavby). Zhotovitel je povinnen respektovat podmínky výpůjčky na výše uvedených pozemcích za těchto podmínek:

a) *prořezy či kácení stromů s obvodem nad 80 cm ve výčetní výšce a souvislého porostu nad 40 m² podléhají předchozímu rozhodnutí (schválení) Odboru životního prostředí MěÚ Česká Lípa. Nájemce si zajistí toto rozhodnutí před realizací provizorní příjezdové komunikace na své náklady. Investor je povinen v případě kácení dřevin na vlastní náklady provést náhradní výsadbu a následnou 5 letou péči v minimální hodnotě pokácených dřevin dle pokynů správce zeleně.*

- b) na pozemcích p. č. 5786/188 a p. č. 5786/190 je zemní vedení VO a jsou zde umístěny stožáry VO. Při užívání pozemků nesmí dojít k jejich poškození.
- c) dočasný sjezd bude vybudován na pozemku p. č. 5786/188 včetně umožnění přecházení chodců po dočasném sjezdu a dočasné cestě v místě chodníku. Dočasná cesta bude dále pokračovat na pozemcích p. č. 5786/196 a p. č. 5786/190. Cesta a sjezd budou vybudovány z velkoplošných silničních panelů v šířce 3 m.
- d) pozemky p. č. 5786/188, p. č. 5786/190 a p. č. 5786/196 jsou zatíženy věcným břemenem a při užívání pozemku nesmí dojít k jejich poškození.

Před zahájením zemních prací, zejména před zahájením provádění stabilizačních a drenážních pilířů č. 10 a č. 11 projektant požaduje provedení mimořádné prohlídky ražené štolý kanalizace ve správě SČVK a.s. Teplice (servisní organizace Severočeská servisní a.s. Liberec, kontakt p. Žížala, tel. 724 112581, pavel.zizala@scvk.cz) za účelem provedení pasportu stavu ostění.

Opravné práce budou realizovány z důvodu časového plnění na dvou pracovištích současně, což vyžaduje perfektní organizaci práce.

A.3 Přehled výchozích podkladů

Pro zpracování projektové dokumentace pro výše uvedenou stavbu bylo použito následujících podkladů:

- obchodní podmínky na projekční práce u OŘ HK, zpracovatel SŽDC s.o. OŘ Hradec Králové, 2016
- technické podmínky na opravné práce u OŘ HK, zpracovatel SŽDC s.o. OŘ Hradec Králové, 2018
- Záměr projektu „Oprava železniční trati v oblasti mokřadu říčky Šporka“, SG Geotechnika, říjen 2018
- geodetické zaměření v rozsahu stavby, SG Geotechnika a.s., prosinec 2018
- doplňkový IG průzkum SG Geotechnika, leden 2019
- průběh kabelových vedení v prostoru stavby potvrzený správcí jednotlivých sítí s vyznačením tras, SSZT SŽDC, ČD Telematika, prosinec 2018
- vlastní doměření stávajícího stavu, SG Geotechnika, leden 2019
- informace a mapy Katastrálního úřadu v Liberci, pracoviště Česká Lípa a pozemků dotčených stavbou
- popis stavebně technického stavu propustku ev. km 48,062 poskytnutý ST Liberec, leden 2019

- pasport železničního svršku a spodku mezistaničního úseku předaný ST Liberec, prosinec 2018
- prostorová poloha koleje a ohraničovací plány, SŽG, leden 2019
- situace, podélný a příčný řez štolou kanalizace, Severočeská servisní a.s., leden 2019
- zápis ze vstupního jednání týkající se výše uvedené stavby, SG Geotechnika, leden 2019
- vlastní prohlídka na místě s doplněním potřebných údajů a fotodokumentace, SG Geotechnika, průběžně v období prosinec 2018 a leden 2019

A.4 Zdůvodnění stavby a její umístění

Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití hmotného majetku

Stávající technický stav úseku trati ve staničení km 47,875 až 48,275 je havarijní. Na předmětném úseku je zavedeno trvalé omezení rychlosti ($v=10$ km/h) z důvodu neudržitelné GPK vlivem degradovaného železničního spodku. Četnost nezbytných oprav se zvyšuje, což má za následek neekonomičnost provozu. Poklesy trati s ohledem na dosaženou absolutní hodnotu deformací již budou pokračovat i bez přetížení provozem.

Pro potřeby zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření železničního náspu v úseku trati km 47,700 až 48,300.

Navržený způsob opravy

Pro upřesnění hloubkového dosahu degradovaných a převlhčených zemin v zemním tělese a stavu podloží pod náspem bylo v rámci doplňujícího průzkumu, kromě jiného, provedeno z úrovně koruny náspu 96 ks dynamických penetračních sond, a to až na úroveň „únosného“ poloskalního podloží. Z výsledků penetračního sondování je patrné, že degradace jemnozrnných zemin náspu je způsobena s největší pravděpodobností množstvím zasakující vody, která nemá možnost řádně z povrchu pláně odtéct a saturuje tak minimálně zeminy aktivní zóny. Mocnost degradované úrovně násypového tělesa byla zjištěna v rozmezí 2,0 až 6,0m. Navržený způsob opravy uvedený ve schváleném záměru projektu počítal s vybudováním tzv. stabilizačně drenážních pilířů, jakési analogie mostní konstrukce.

Kritickým zhodnocením dosavadních inženýrskogeologických informací o zájmové lokalitě jako jednu ze součástí provedeného doplňkového inženýrskogeologického průzkumu a vlastními pracemi byly v předmětném úseku trati vymezeny základní geotechnické typy.

Násypové těleso bylo založeno na místních deluviálních sedimentech (GT2-Qd) a v oblasti terénních depresí i na sedimentech deluviofluviálních (GT3-Qdf). Deluviofluviální sedimenty představují obecně prostředí s nižší únosností, nicméně stav propustků se z vizuální prohlídky jeví jako relativně uspokojivý. Současně úseky násypového tělesa založené spolu s propustky na deluviofluviálních sedimentech nevykazují větší deformace než okolní části předmětného násypu. Tyto skutečnosti vedou k předpokladu, že hlavní příčiny deformací násypového tělesa nelze hledat v jeho podloží, ale ve vlastním tělese násypu.

Proto byly hloubky založení jednotlivých pilířů i jejich vlastní počet v rámci projekčních prací postupně optimalizován a to tak, aby pilíře byly založeny v relativně únosných materiálech násypu a nemuselo se zbytečně zasahovat do konsolidovaných vrstev násypu či podloží.

Podstatou projekčního řešení, i přes její optimalizaci a doplnění, nadále zůstává původní myšlenka, a to v železničních násypu vybudovat tzv.

1) pilíře s dvojitou funkcí:

a) drenážní – hrubé drcené kamenivo frakce 63/125 mm umožní rychlý odtok zasáknutých povrchových vod skrze násep (z návodní strany násypu na vzdušnou) a eliminuje případné kapilární vztlínání z podloží (pokud k němu dochází)

b) stabilizační – výměnou převlhčených jemnozrnných zemin, navíc značně degradovaných proběhlými deformacemi za drcené kamenivo frakce 0/32 mm (ŠDA) řádně zhutněného dojde k obnovení stabilizace násypu (minimálně v místech plánovaných pilířů), jejichž navržená osová vzdálenost v podélném směru zůstává á 25,0m

2) podélný „spřažený“ nosník, který částečně propojí pilířů v koruně násypu a jednoznačně přispěje k sjednocení podélné tuhosti aktivní zóny.

Na základě připomínek Odboru traťového hospodářství GŘ SŽDC bylo projekční řešení doplněno o tzv. konsolidační drén, který v mezpilířových úsecích násypu posílí funkci „spřaženého“ nosníku, zároveň umožní dostatečnou výměnu degradovaných zemin a sníží rozdíl ve velikosti nerovnoměrného sedání v pilíři a mezi pilíři.

Z hlediska železničního svršku byl traťový úsek Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy rekonstruován v roce 1984. Vloženy byly betonové pražce SB8 o rozdělení „c“ a kolejnice S49 dl. 25 m. Kolej je převážně v obloucích stykovaná a v přímých úsecích bezstyková. Směrové poměry se vyznačují velkou četností oblouků převážně o poloměrech 325–590 m, sklonové poměry jsou charakteristické stoupáními až 10 - 18,77 ‰. V daném úseku se nachází 7 mostů v km 49,125, km 49,292, km 50,010, km 51,496, km 51,682, km 51,814, km 52,879 a 11 propustků v km 47,525, km 48,062, km 48,282, km 48,364, km 48,551, km 48,880, km 49,717, km 50,834, km 51,535, km 52,314, km 53,179. Rovněž se na daném úseku nachází 4 železniční přejezdy.

V místě plánovaného zajištění stability násypového tělesa je kolej zčásti v pravostranném oblouku o poloměru $R=394$ m s převýšením koleje 101 mm (dl. 205 m), zčásti v přechodnici a vzestupnici (dl. 105 m), zčásti v přímé koleji (dl. 92 m) a zčásti v přechodnici a levostranném oblouku o poloměru $R=371$ m s převýšením koleje 106 mm (dl. 98 m). V místě největších poklesů nivelety koleje byly kolejnicové styky odstraněny jejich svařením z důvodu snížení dynamických účinků od drážních vozidel na pláň tělesa železničního spodku. Na nestabilním tělese je v úseku staničení km 47,900 – 48,200 nyní zavedena pomalá jízda $v=10$ km/h.

Z uvedeného stručného popisu současného technického stavu úseku, jehož se oprava týká, vyplývá, že využití dosavadního hmotného majetku dráhy bude omezené. Dle informací od správce infrastruktury, bude požadována minimálně výměna kolejnic v místě největších poklesů nivelety koleje z důvodu jejich trvalé deformace, výměna svěrek ŽS3 za svěrky ŽS4 a zřízení BK v daném úseku ještě před zavedením zkušebního provozu z důvodu eliminace dynamických účinků provozu. Stávající betonové pražce SB8 budou demontovány a následně neporušené použity při opětovné montáži kolejového roštu. Po demontáži bude upřesněno množství využitého materiálu vzhledem k provedené kategorizaci materiálu železničního svršku.

Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Naléhavost komplexní opravy je patrná z popisu současného nevyhovujícího havarijního stavu daného úseku trati 080 Česká Lípa – Jedlová v traťovém úseku Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy ve staničení km 47,875 až 48,275, ve kterém je zavedeno trvalé omezení rychlosti ($v=10$ km/h). Zvyšující se četnost podbíjení a s tím spojený nárůst množství použitého kameniva šterkového lože způsobuje ekonomickou nerentabilitu provedených opravných prací. Proto je nutné přistoupit ke komplexní opravě a obnovit tak bezpečný provoz na železniční trati, což je hlavní podmínkou Rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 2. října 2018 (viz Dokladová část)

A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC s.o., stavební objekty ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna funkčnost železniční trati.

Délka zkušebního provozu se předpokládá jeden rok od ukončení realizace stavby.

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technickobezpečnostní zkoušce

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 01. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty a provozní soubor charakteru pouze "stavby dráhy". U těchto objektů musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení.

Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Praze.

V případě stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (SO 01 Železniční spodek, SO 02 Železniční svršek a SO 03 Přeložka kabelů SSZT) uvažovat jak s technickobezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Stavební objekty podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha, se ve stavbě nenachází. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy a spojů, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 100/95 Sb., jíž se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

Ve stavbě „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka“ podle § 1, vyhlášky č. 100/95 Sb., dojde k zásahu do zabezpečovacího zařízení a trať není elektrifikována. Stavba neobsahuje provozní soubory.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technickobezpečnostní zkouškou, v případě rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě eventuálně zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/95 Sb., což bude uplatněno i ve stavbě „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka“, a to pro SO, které jsou „stavbou dráhy“.

Rozsah technickobezpečnostní zkoušky je stanoven prováděcím předpisem k zákonu 266/94 Sb. v aktuálním znění – vyhláškou č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickobezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby
Postup od dokončení ke kolaudaci objektů charakteru „stavby dráhy“ a určených technických zařízení „stavby dráhy“:

- 1) Dokončení objektu zhotovitelem
- 2) „Technickobezpečnostní zkouška“ dle § 5 a 6 vyhlášky 177/95 Sb.+ výchozí revize
- 3) „Protokol pověřené právnické osoby“ (u určených technických zařízení dle vyhlášky 100/95 Sb.)
- 4) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Průkazu způsobilosti“ (u určených technických zařízení dle vyhlášky 100/95 Sb.)
- 5) Předání a převzetí objektu
- 6) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“
- 7) Zkušební provoz dle §7 vyhlášky 177/95 Sb.
- 8) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Rozhodnutí o ukončení a vyhodnocení zkušebního provozu“
- 9) Kolaudační řízení
- 10) Kolaudační rozhodnutí

Podmínky a rozsah technicko bezpečnostní zkoušky jsou dány § 5 a 6 vyhlášky 177/95 Sb.

Podmínky a rozsah zkušebního provozu, který slouží k ověření funkce dokončené části stavby dráhy jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání dle §7 vyhlášky 177/95 Sb., jsou pro stavbu „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka " po předběžné dohodě s Drážním správním úřadem specifikovány následovně:

- a) požadavky nezbytné pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy po dobu zkušebního provozu budou dány podmínkami technickobezpečnostní zkoušky, u objektů, které jsou určeným technickým zařízením, pak navíc podmínkami protokolu pověřené právnické osoby.
- b) doba trvání zkušebního provozu se u všech objektů stavby dráhy navrhuje 6 měsíců, přičemž se předpokládá 4 měsíce sledování a vyhodnocování stavu a 2 měsíce na administrativní zajištění kolaudačního řízení včetně nabytí právní moci pro kolaudační rozhodnutí.
- c) způsob sledování stavby -navrhuje se kontrola provozovatelem lx měsíčně, tj.4 prohlídky celkem po uvedení do zkušebního provozu. Výsledky pozorování, uvedené v dalším odstavci d), budou zapisovány buď do základního stavebního deníku dodavatele nebo do zvlášť založeného deníku pro sledování zkušebního provozu. Výkon sledování a vyhodnocování zkušebního provozu bude provádět stavební dozor investora za odborného dohledu pověřeného pracovníka.
- d) údaje, které je nutno zaznamenávat k vyhodnocení zkušebního provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby, se navrhuje pro jednotlivé skupiny stavebních objektů takto:

SO 01 Železniční spodek, SO 02 Železniční svršek

- měření GPK v kolejišti
- kontrola stavu a funkce odvodňovacího systému a drážního tělesa
- kontrola prostorové průchodnosti
- porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence

SO 04 Přeložka kabelů SSZT, určená technická zařízení elektrická – zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

- vzniky zkratů a jejich příčiny
- porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence

- e) výsledky sledování zkušebního provozu všech stavebních objektů budou konfrontovány s Technicko kvalitativními podmínkami staveb státních drah v platném znění. Podle závažnosti závad

budou tyto průběžně odstraňovány, nejpozději však ke kolaudačnímu řízení pro uvedení stavby do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při dokončení objektů elektrického zařízení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a přeložek kabelových tras se provedou výchozí revize ve stanoveném rozsahu, které zabezpečí zhotovitel souboru či objektu.

Dokončenou "stavbu dráhy" je možné užívat a provozovat jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno je-li ověřena technická způsobilost stavby.

Podmínky uvedení stavby do provozu

Stavba bude uvedena do provozu po převzetí všech objektů do užívání jednotlivými správci a uživateli, o čemž bude sepsán protokol.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které svolá na základě požadavku dodavatele a investora příslušný stavební úřad (Drážní stavební úřad -Praha).

Stavební objekty mající charakter „stavby na dráze „ se v dané stavbě „Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová nevyskytují.

A.7 Přehled vlastníků, správců hmotných investičních prostředků

Stavební objekt	vlastník	správce
SO 01 Železniční spodek	SŽDC s.o.	SŽDC OŘ HK
SO 02 Železniční svršek	SŽDC s.o.	SŽDC OŘ HK
SO 03 Mosty, propustky	SŽDC s.o.	SŽDC OŘ HK
SO 04 Přeložka kabelů SSZT	SŽDC s.o.	SŽDC OŘ HK, TÚDC

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání

Jedná se o obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a dále obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace (dále jen "bezbariérové užívání stavby")

V rámci stavby budou dodrženy obecné požadavky na výstavbu v obvodu dráhy v mezistaničním úseku Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy.

Prostor obnovy je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC s.o. nebo jiných organizací zdravotně způsobilých pro práci v obvodu dráhy a v kolejišti. Kolejiště slouží pro železniční provoz a není zde umožněn přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. V tomto mezistaničním úseku se neuvažuje s cestující veřejností tj, ani s pohybem imobilních.

A.9 Členění projektové dokumentace

V souladu se Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 - „ Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních " čj. 13511/2006-Op a její přílohou č. 2 - Projekt (P) (Dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení a pro realizaci stavby) ve znění změny č. 1 je závazným způsobem dodržen směrný rozsah Projektu stavby včetně členění nákladů stavby.

Projekt stavby „ Oprava železniční trati Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka" je členěn následovně:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba byla rozčleněna na následující stavební objekty a provozní soubory :

STAVEBNÍ OBJEKTY

SO 01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

SO 02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

SO 03 MOSTY, PROPUSTKY

SO 04 PŘELOŽKA KABELŮ SSZT

PROVOZNÍ SOUBORY

Ve stavbě se nevyskytují žádné provozní soubory.

A.10 Seznam provozních a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability

Stavba se nachází na železniční trati č. 080, Česká Lípa – Jedlová, na traťovém úseku Česká Lípa - Střelnice – Skalice u České Lípy. Nejedná se o stavbu vybrané železniční sítě. Stavba nemá přímou vazbu na některý ze základních nebo dalších závazných parametrů interoperability dle příslušné vyhlášky o provozních a technické spojitosti evropského železničního systému. Jedná se o opravnou práci úseku trati, který je v současné době v havarijním stavu.

A.11 Koordinace se souběžnými či navazujícími stavbami

V daném území není známa žádná související stavba. Plánovaný záměr investiční akce „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“ dle sdělení objednatele nebude v roce 2019 realizován. Trať č. 080 Česká Lípa – Jedlová bude v úseku Česká Lípa – Nový Bor v nepřetržité 120ti denní výluce v období od 14. srpna do 16. prosince 2019.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Předpokládaná doba výstavby:	120 dní nepřetržitě
Předpokládaný termín zahájení stavby:	17. 8. 2019
Předpokládaný termín dokončení stavby:	13.12. 2019

Termín realizace stavby bude upřesněn investorem na základě zadávacího řízení a přidělení finančních prostředků.

březen 2019

vypracoval: Ing. Jan Ďurove