



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Odbor přípravy staveb

Č. j.: 52966 / 2015 - SŽDC - O6 - Hor

SCHVALOVACÍ PROTOKOL

projektu stavby

**Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany,
2. stavba – I. část žst. Čelákovice**

prosinec / 2015

A. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice
ISPROFOND:	521 372 0019
Místo stavby:	Železniční trať Lysá nad Labem – Praha Vysočany, žst. Čelákovice
Kraj:	Středočeský
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003 / 7, 110 00 Praha 1, Nové město IČ: 70 99 42 34; DIČ: CZ – 70 99 42 34 zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278 / 1955, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR Nábřeží Ludvíka Svobody 1222 / 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP Praha, Olšanská 1a, PSČ 130 80 Praha 3

B. Závazné ukazatele stavby

Prostorová průchodnost.....	UIC Z-GC
Maximální traťová rychlost po rekonstrukci.....	100 - 120 km / hod.
Traťová třída zatížení.....	D4

C. Účel stavby

Jedná se o stavbu, která je umístěna na celostátní dvoukolejně elektrizované dráze Lysá nad Labem - Praha Vysočany a předmětem řešení bude celková rekonstrukce mezilehlé a přípojně železniční stanice Čelákovice v km cca 7,462 – 9,308. Na stanici jsou připojeny regionální jednokolejné neelektrizované dráhy Čelákovice – Mochov a Čelákovice – Brandýs nad Labem - Neratovice. Ve stavbě bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, nástupišť, umělých staveb, železničního přejezdu, trakčních a energetických zařízení. Dále bude provedena rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie včetně DŘT a dalších návazných zařízení. Stavba leží na trati TEN-T. V žst. Čelákovice se zvyšuje rychlost v hlavních kolejích na zhlaví ve směru od Lysé nad Labem z 90 km / hod. na 100 km / hod., resp. na mstětickém zhlaví výhledově na 120 km / hod. Pro rychlejší předjetí vlaku při operativním řízení provozu ve směru do Prahy je rychlost v 0. koleji navržena na 80 / 100 km / hod.

Cílem stavby bude zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících v žst. Čelákovice vybudováním mimoúrovňových nástupišť, vybudování odpovídajícího staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) a zvýšení maximální rychlosti vlaků se zkrácením jízdních dob. Ve stavbě bude zajištěna třída zatížitelnosti D4 a dosažení průjezdného profilu UIC Z-GC.

Předmětem vlastní stavby bude celková přestavba žst. Čelákovice, která bude opatřena třemi nástupišti s přístupem pomocí dvou podchodů tak, aby byly zajištěny krátké přístupové cesty z městské zástavby. Ve stanici bude vybudováno nové ostrovní nástupiště, které bude umístěno mezi kolejemi č. 1 a 3 a nové vnější nástupiště u koleje č. 2, které se bude nacházet podél výpravní budovy. Délka těchto nástupišť bude 200 m. U kusé koleje č. 4 bude nástupiště o délce 50 m pro vlaky ve směru Brandýs nad Labem. Výška nástupištních hran bude 0,55 m nad temenem kolejnice. Bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště z nového podchodu v km 8,300 bude pomocí dvou osobních výtahů. Na ostrovním nástupišti bude provedeno zastřešení v délce 66 m, a také bude provedeno zastřešení výstupů z obou podchodů. Stávající přístřešek podél výpravní budovy

bude výškově upraven v návaznosti na nástupiště. Na nástupišťích bude umístěn mobiliář pro cestující a prvky orientačního systému.

Při rekonstrukci kolejíště bude využito současné těleso železničního spodku, kde bude na základě geotechnického průzkumu provedena sanace pražcového podloží a zřízeno odvodnění pomocí soustavy trativodů. Rekonstrukce zhlaví vyvolává zásah do železničního přejezdu silnice přes železniční trať Čelákovice – Brandýs n. Labem, tento přejezd bude opatřen novou celopryžovou konstrukcí. Železniční svršek bude v celé stanici nový. Kolejnice v hlavních kolejích budou tvaru 60 E2 a v ostatních kolejích budou tvaru 49 E1. Pražce budou betonové s bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. V souladu s dopravní technologií bude na rozhodující výhybky namontován elektrický ohřev výměn (EOV). Nový tvar kolejíště vyvolává potřebu rekonstrukce všech současných mostních objektů. Na stávajících mostech km 7,723 a km 8,011 budou současné mostovky nahrazeny novými železobetonovými deskami, uloženými u obou mostů na původní sanované kamenné opěry. Stávající přesýpaný propustek km 8,237 bude zasanován. Propustek km 9,006 bude zrušen. Pro přístup na nová nástupiště budou navrženy dva železniční mosty – podchody a jedna lávka pro pěší. Kromě přístupu ze zástavby severovýchodně od stanice k nástupišťím bude sloužit podchod v km 7,962 i propojení ulic Kollárova – Mochovská v místě bývalého přejezdu. Spojení od tohoto podchodu s vnějším nástupištěm povede po lávce pro pěší km 8,008 nad ulicí Mochovskou souběžně s kolejíštěm. Druhý podchod v km 8,300 spojuje nástupiště s výpravní budovou a průmyslovými areály za nádražím. Oba nové podchody jsou konstrukčně tvořeny železobetonovými uzavřenými rámy.

Stávající výpravní a provozní budova bude sloužit pro umístění nových technologických zařízení. Po obvodu stanice bude navrženo oplocení. Objekty kolidující s navrženým řešením kolejíště (skladiště, stavědla, obrysnice) budou zdemolovány. Součástí stavby budou objekty, zajišťující vyvolané úpravy inženýrských sítí. Pro umístění kabelových tras v obvodu stanice je navržen přes celou její délku kabelovod se šachtami. Ve stavbě budou zřízeny komunikace pro pěší propojující podchody a nástupiště, a dále účelová zpevněná plocha napojující nový technologický objekt transformovny v areálu TM Čelákovice na existující zpevněné plochy.

Stanice zůstane elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Úpravy budou navrženy podle vzorové sestavy „J“. Trakční vedení bude ve stanici umístěno převážně na bránách. Napájecí a zpětné vedení NS Čelákovice bude připojeno za stanicí směr Mstětice. Bude vybudováno nové dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) včetně instalace čtyř návěstidel. Ve stanici bude zřízeno nové osvětlení kolejíště a nástupišť.

Žst. Čelákovice bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo. V hlavních a předjízdňích kolejích bude po rekonstrukci navazujících traťových úseků přenos kódu liniového vlakového zabezpečovače. Volnost bude zjišťována kolejovými obvody, ve zbylých kolejích a ve mstětickém zhlaví, pak počítači náprav. SZZ bude umístěno ve stávající provozní budově a bude připraveno pro budoucí dálkové ovládání z CDP Praha. Součástí SZZ bude i nové přejezdové zabezpečovací zařízení s polovičními závory na přejezdu v km 0,215 trati do Brandýsa n. Labem, který je nyní zabezpečen pouze výstražnými kříži. Traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) budou zachována. Pouze v traťovém úseku Čelákovice – Brandýs n. Labem bude nutné z důvodu kontroly konce vlaku vybudovat nové TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo. V rámci sdělovacího zařízení bude provedena dálková a místní kabelizace, vnitřní sdělovací zařízení, informační zařízení pro cestující, rozhlasové zařízení, rádiové spojení, dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení. Ve výpravní budově bude vybudována nová stanice dispečerské techniky. Informace budou přenášeny na ED Praha Křenovka. V areálu NS Čelákovice, která je situovaná poblíž mstětického zhlaví, bude navržena nová transformovna 22 / 0,4 kV, jako náhrada stožárové trafostanice. V technologické budově bude umístěna rozvodna nn.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává přiložený posuzovací protokol Stavební správy západ č. j. 19725 / 2015 – SŽDC – SSZ - ÚT1 - Frk ze dne 30. listopadu 2015.

D. Náklady

Finanční krytí stavby se předpokládá z prostředků SFDI a fondů EU. Akce je promítnuta v rozpočtu SFDI na rok 2015.

Celkové investiční náklady (CIN) projektu jsou při předpokladu realizace investice v letech 2016 - 2018 vyčísleny ve smíšené cenové úrovni (2007 – 2018) ve výši [REDAKCE] mil. Kč. Tyto náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10 %. Limitní náklady stavby respektují stanovisko Ministerstva dopravy ČR, vydaném pod č. j. 195 / 2014 – 910 – IZD / 2 ze dne 6. října 2014 k záměru projektu investiční akce „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ a schvalovací protokol k přípravné dokumentaci č. j. 36456 / 2014 – O6 ze dne 13. října 2014.

Orientačně se uvádějí pořizovací investiční náklady stavby (PIN) ve výši [REDAKCE] mil. Kč.

E. Závěr

Po projednání dokumentace na úrovni útvarů SŽDC, státní organizace, s dotčenými organizacemi a s organizacemi státní správy a respektování stanoviska Ministerstva dopravy ČR, vydaném pod č. j. 195 / 2014 – 910 – IZD / 2 ze dne 6. října 2014 a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy západ č. j.: 19725 / 2015 – SŽDC – SSZ - ÚT1 - Frk ze dne 30. listopadu 2015

SCHVALUJI

projekt stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“

a) stanovuji

- celkové investiční náklady (CIN) z projektu ve smíř. CÚ v mil. Kč..... [REDAKCE]
- limitní náklady stanovené MD ČR v ZP v mil. Kč..... [REDAKCE]
- rozpočtovou rezervu ve fázi:
 - přípravy lze v odůvodněných případech snížit pouze se souhlasem ředitele odboru přípravy staveb;
 - realizace lze čerpat pouze po schválení příslušné změny během výstavby v souladu se směrnicí SŽDC č. 105 / 2013;


b) ukládám

investorovi v další přípravě stavby:

- respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 195 / 2014 – 910 – IZD / 2 ze dne 6. října 2014,
- respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- respektovat připomínky Stavební správy západ uvedené v části 8. připojeného posuzovacího protokolu,
- při realizaci dodržet kapacitní údaje stavby uvedené v části 6. připojeného posuzovacího protokolu Stavební správy západ,
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené projektové dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,

- nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,
- případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.

V Praze dne 15. prosince 2015



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

