

Naše zn.: 19 725/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk

Příloha ke schvalovacímu protokolu čj. 52 966/2015-SŽDC-O6-Hor

Vyřizuje: Fridrich

Telefon: 972 244 833

Mobil: 602 269 052

E-mail: Fridrich@szdc.cz

Datum: 30. 11. 2015

Posuzovací protokol

projektu stavby

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

1. Všeobecné údaje

Projekt byl zadán podpisem smlouvy o dílo v únoru 2015 a dokončen v září 2015, v současné době probíhá doplňování podkladů pro stavební řízení. Zhotovitelem je SUDOP PRAHA a. s. s hlavním inženýrem projektu ing. Jaroslavem Peroutkou.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu byly:

- přípravná dokumentace (PD) „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ (SUDOP PRAHA a. s. 2014);
- posuzovací protokol PD čj. 12321/2014-SSZ-ÚT1 z 18. 8. 2014 a schvalovací protokol PD čj. 36456/2014-O6 z 13. 10. 2014;
- zadávací dokumentace (SŽDC SSZ 2014);
- Studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany (SUDOP PRAHA 2/2014);
- geodetické zaměření (SŽG Praha, SUDOP PRAHA);
- geotechnický průzkum (SUDOP PRAHA 2009, 2014, R. Brokl a SUDOP PRAHA 2015), akustická studie (SUDOP PRAHA 2014);
- předkategorizace, pasportní informace správců o stavu hmotného investičního majetku (HIM), průzkum inženýrských sítí (SUDOP PRAHA 2015);
- mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostech;
- obecně platné zákony, vyhlášky, technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), normy, drážní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Daniela Jančíková. Předpokládá se, že stavba proběhne v letech 2016 až 2018 a bude hrazena z prostředků nástroje CEF a ze SFDI.

2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Železniční stanice Čelákovice leží na trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (v jízdním řádu pro cestující č. 231, v TTP č. 524A), která je součástí dráhy celostátní. Vydáním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 je zařazena do sítě TEN-T jako součást hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy. Je elektrifikovaná (3 kV ss) a dvoukolejná. V žst. Čelákovice se na ni připojují jednokolejné neelektrizované trati

Mochov – Čelákovice (bez osobní dopravy, č. 532D) a Čelákovice – Neratovice (č. 074, resp. 532C), které jsou drahami regionálními.

Stavba zahrnuje především vlastní žst. Čelákovice, ale kabelovými trasami zasahuje i na přilehlé traťové úseky do žst. Brandýs n. L., resp. po předvěsti ze směrů od Lysé n. L., Mstětic a Mochova. Leží ve Středočeském kraji v katastrálních územích Káraný, Čelákovice, Záluží u Čelákovic, Lázně Toušeň, Zápy a Brandýs nad Labem.

Železniční stanice leží v polabské nížině a je obklopena zástavbou města Čelákovice. Začlenění stavby do území se nemění, stanice bude umístěna na současných drážních pozemcích v současném obvodu dráhy, vyjma přístupových chodníků a napojení na inženýrské sítě. Trvalé zábory dvou nedrážních pozemků se týkají pouze míst, na nichž je již nyní dráha umístěna. Stavba využívá plochy, které jsou podle platného územního plánu města Čelákovice určeny pro umístění dráhy. V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje je koridor trati Lysá n. L. – Praha uveden jako veřejně prospěšná stavba D207. Na stavbu Městský úřad Čelákovice, odbor výstavby vydal územní rozhodnutí čj. MUC/10546/2012 z 11. 10. 2012, které je pravomocné a platí do roku 2016.

Pro celý záměr optimalizace trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany byla podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu stavby na životní prostředí zpracována dokumentace, na jejímž podkladě vydalo MŽP souhlasné stanovisko čj. 52856/ENV/11 z 15. 7. 2011. SŽDC požádala MŽP o zezávaznění tohoto stanoviska.

3. Projednání dokumentace

Projekt byl v průběhu zpracování projednáván na pracovních poradách v rámci SŽDC se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování projektu stavby byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami, zejména s městem Čelákovice.

Projekt stavby byl projednán:

- se SŽDC úsekem náměstka GŘ pro řízení provozu souhrnným vyjádřením čj. 26219/2015-SŽDC-O12 z 10. 7. 2015;
- s GŘ SŽDC O6 připomínkami čj. 29664/2015-SŽDC-O6 z 13. 7. 2015;
- s GŘ SŽDC O13 připomínkami čj. 29937/2015-SŽDC-O13 z 14. 7. 2015;
- s GŘ SŽDC O14 vyjádřením čj. 28 978/2015-SŽDC-O14 z 8. 7. 2015;
- s GŘ SŽDC O30 připomínkami čj. 25053/2015-O30 z 26. 6. 2015;
- se SŽDC OŘ Praha vyjádřením čj. S 3402/S-24362/-2015-SŽDC-OŘ PHA-OPS-Čer z 10. 7. 2015;
- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 11452/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1 z 15. 7. 2015;
- se SŽDC SŽE Hradec Králové připomínkami čj. 7191/2015-SŽDC-SŽE-NPT z 8. 7. 2015;
- s ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 783/2015-O3 z 30. 7. 2015;
- s organizací ROPID vyjádřením čj. OPD/0367/15/MV z 7. 7. 2015;
- s Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem dopravy vyjádřením čj. 083608/2015/KUSK z 29. 6. 2015.

Připomínky byly projednány dne 16. 7. 2015, záznam je součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace. Projekt je zpracován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

4. Zdůvodnění stavby

Projektová příprava stavby byla zahájena v roce 2007 zadáním přípravné dokumentace pro celou trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Po vydání souhlasného stanoviska MŽP v procesu EIA ale nebylo možné v přípravě pokračovat, protože výše investičních nákladů znamenala, že koncepci stavby bylo nutné ve smyslu Směrnice MD č. V-2/2012 zhodnotit ve studii proveditelnosti. Ta byla zpracována v letech 2012 až 2014. Po jejím projednání s MD, agenturou JASPERS a složkami SŽDC byla předložena do Centrální komise MD a výsledně schválena Ministerstvem dopravy dopisem čj. 114/2014-910-IZD/8 z 2. 7. 2014 a schvalovacím protokolem SŽDC čj. 29 903/2014-O7 z 9. 7. 2014 s tím, že sledována bude varianta „STŘED2-RZ“, která v zásadě odpovídá původní PD z let 2007 až 2009, rozšířená navíc o ŽST Lysá nad Labem. Pro další přípravu byla trať rozdělena do pěti staveb, s cílem urychlit přípravu územně méně problematických úseků. Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ tedy naplňuje schválení studie proveditelnosti pro první část trati.

Záměr projektu „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ byl projednán na Centrální komisi MD dne 5. 8. 2014 se závěrem „Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ schvaluje bez podmínek.“ Přípravná dokumentace byla na podkladě posuzovacího protokolu čj. 12321/2014-SSZ-ÚT1 z 18. 8. 2014 uzavřena schvalovacím protokolem čj. 36456/2014-O6 z 13. 10. 2014.

Důvody rekonstrukce žst. Čelákovice jsou:

- odstranění nedostatečné kapacity dráhy pro narůstající počet přepravených cestujících, čemuž odpovídá i narůstající počet vlaků. Zvyšování počtu vlaků přitom naráží na provozní omezení, kdy ve stanici s úrovněnými nástupišti je přístup k vlakům ve směru do Lysé nad Labem přes koleje opačného směru. Stanice proto bude peronizována;
- odstranění provozního omezení vyplývajícího z úrovněného přístupu na nástupiště, které je důvodem pro přenášení zpoždění mezi vlaky opačných směrů, neboť zastavující Os vlak do Lysé musí před stanicí čekat na průjezd nebo odjezd vlaku ve směru do Prahy. Podle rozboru plnění GVD v sledovaném období října 2013 došlo z tohoto důvodu denně ke zpoždění vlaků průměrně o 21,1 minut za 24 hodin;
- zvýšení bezpečnosti pro cestující s cílem vyloučit vstup cestujících do kolejiště a zároveň umožnit jejich přístup v co nejkratších trasách ze zástavby, aby nedocházelo k nelegálnímu vstupu do kolejiště. V letech 2003 až 2012 došlo v kolejišti žst. Čelákovice k usmrcení tří cestujících. Stavba zajistí pro cestující bezpečnou úpravu nástupišť a cest na ně, včetně bezbariérových úprav;
- zvýšení bezpečnosti provozu dráhy díky modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení na 3. kategorii, traťového zabezpečovacího zařízení do Brandýsa n. L. na 3. kategorii a díky osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezd v ev. km 0,212. V letech 2003 až 2012 došlo v žst. Čelákovice k jedné vidlicové jízdě osobního vlaku vlivem podhození výměny a k jednomu střetu na přejezdu, nová zařízení takovým mimořádným událostem budou předcházet;
- zvýšení traťové rychlosti z 80 až 90 km/h na 100 km/h v hlavních kolejích, výhledově po rekonstrukci navazujících úseků až 120 km/h;
- úspora nákladů na pracovní sílu obsluhy dráhy. Současné zabezpečovací zařízení je náročné na četnost obsluhy, kromě výpravního jsou ve stanici trvale i dva signalisti na stavědlech;
- náhrada staveb a zařízení, které jsou již na hranici fyzické nebo morální životnosti, což se týká železničního svršku, spodku, mostních objektů, elektromechanického zabezpečovacího zařízení i trakčního vedení.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Náplní stavby je rekonstrukce železniční stanice Čelákovice v plném rozsahu, tedy železničního svršku, spodku, nástupišť, železničního přejezdu, mostních objektů, inženýrských sítí, pozemních objektů pro technologii, trakčního vedení, silnoproudé technologie, zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Součástí stavby není výpravní budova (vyjma upravovaných prostor pro technologii), kterou její vlastník ČD a. s. nedávno rekonstruoval, ani napájecí stanice (NS) Čelákovice. Do přilehlých mezistaničních úseků zasahují výhradně kabelové trasy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Železniční svršek Železniční svršek v hlavních kolejích nyní sestává z kolejnic tvaru T na pražcích s rozponovým upevněním SB3 nebo SB4, částečně též SB5, vše z roku 1968, ostatní koleje jsou obdobné konstrukce a věku s výjimkou lokálních opravovaných míst.

Navrhuje se rekonstrukce celého kolejiště vyjma manipulační koleje č. 10, nově č. 6. Pro hlavní trať jsou určeny koleje hlavní (1. délky 680 m a 2. délky 487 m) a předjízdny (0. délky 475 m [562 m] pro sudý směr a 3. délky 680 m). V hlavních kolejích se ve staničních kolejích zvyšuje rychlost na 100/105/105/110 km/h na lyseckém zhlaví, resp. na 120 km/h na mstětickém zhlaví. Rychlost do předjízdny 3. SK je 70/50 km/h, do 0. SK se na požadavek SŽDC O26 zvýšila na 80/100 km/h, což vedlo ke zkrácení kolejí liché skupiny. Pro osobní vlaky přípojně trati směr Brandýs n. L. je určena kusá 4. kolej s rychlostí 60 km/h. Řešení stanice vyhovuje jak pro dočasné zapojení do současné trati směr Mstětice, tak pro uvažovanou přeložku podle Studie proveditelnosti Optimalizace trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany varianta „STŘED2-RZ“.

Železniční svršek je v celé stanici nový, kolejnice tvaru 60E2 v hlavních kolejích v rozsahu definitivního řešení a 49E1 v záhlaví traťových kolejí (dočasné zapojení směr Mstětice) a v ostatních staničních kolejích, vše svařené do bezстыkové koleje, pražce betonové s bezpodkladnicovým upevněním, kolejové lože, výhybky s kolejnicemi tvaru 60E2 a 49E1 na betonových pražcích, 2. generace. Regenerovaný kolejový rošt je využit jen v 3a. SK, vlečce TOS a v napojení manipulačních kolejí.

**Železniční
spodek**

Železniční spodek využívá současné zemní těleso tvořené násypy a zářezy výšky do 5 m. Nově bude provedena sanace pražcového podloží vložení podkladní vrstvy ze štěkodrti, zlepšení zeminy zemní pláň vápnem a cementem, dále pak vložení geomříže. Pod přejezdem a u mostů je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Odvodnění zajistí soustava tratívodů, zaústěných přes retenční nádrže do městské kanalizace, vsakovací jímky a do místního potoka.

Nástupiště	<p>Nástupiště jsou dnes u všech dopravních kolejí nízká úrovněová se zpevněnou hranou.</p> <p>Rekonstruované kolejiště umožní optimální umístění nástupišť: vnějšího směr do Prahy podél výpravní budovy u 2. koleje délky 200 m a ostrovního směr do Lysé n. L. mezi 1. a 3. kolejí délky 200 m. Obě tato nástupiště budou zpřístupněna dvojicí podchodů. Pro směr Brandýs n. L. je navrženo vnější nástupiště vedle výpravní budovy u 4. kusé koleje délky 50 m. Všechna nástupiště budou s pevnou hranou zídky L, výšky 550 mm nad temeny kolejnic a se slepeckým značením.</p>
Přejezdy	<p>Rekonstrukce zhlaví vyvolává zásah do železničního přejezdu ev. km 0,212 silnice III. třídy přes trať Čelákovice – Brandýs n. L., tento přejezd bude opatřen novou celopryžovou konstrukcí.</p>
Mostní objekty	<p>Ve stanici jsou nyní dva mostní objekty ev. km 7,723 (přes chodník, deska ze zabetonovaných kolejnic na kamenných opěrách) a ev. km 8,011 (přes ulici U Podjezdu, deska ze zabetonovaných nosníků na kamenných opěrách), dále pak dva deskové propustky ev. km 8,237 (kombinace kleneb a desek, s přesypávkou) a ev. km 9,006 (deskový, nefunkční), všechny tyto objekty svým stavem odpovídají době původu z 20. let 20. století.</p> <p>Nový tvar kolejiště vyvolává potřebu rekonstrukce všech současných mostních objektů. Na stávajících mostech ev. km 7,723 a ev. km 8,011 budou stávající nosné konstrukce nahrazeny novými, v ev. km 7,723 železobetonovou deskou o rozpětí 3 m, v ev. km 8,011 železobetonovou deskou se zabetonovanými válcovanými l-nosníky o rozpětí 8 m, uloženými u obou mostů na původní sanované kamenné opěry. Stávající přesýpaný propustek ev. km 8,237 bude zasanován a ponechán. Propustek ev. km 9,006 bude jako nefunkční zrušen, voda bude odvedena povrchovým odvodněním.</p> <p>Pro přístup cestujících z města na nová nástupiště jsou navrženy dva železniční mosty – podchody a jedna lávka pro pěší. Podchod v km 7,962 kromě přístupu ze zástavby severovýchodně od stanice k nástupišťům slouží i propojení ulic Kollárova – Mochovská v místě bývalého přejezdu, kde dnes dochází k nelegálnímu vstupu osob přes kolejiště. Spojení od tohoto podchodu s vnějším nástupištěm povede po lávce pro pěší km 8,008 nad ulicí Mochovskou souběžně s kolejištěm. Druhý podchod v km 8,300 spojuje nástupiště s výpravní budovou a průmyslovými areály za nádražím. Situování podchodů a chodníků umožní přímé a pohodlné spojení z městské zástavby k vlakům. Oba nové podchody jsou konstrukčně tvořeny železobetonovými uzavřenými rámy podchozí výšky 2,5 m a světlé šířky 4 m.</p> <p>Návěstní krakorec, nahrazující původně v PD uvažovanou lávku, na lyseckém zhlaví zajišťuje viditelnost odjezdových návěstidel liché staniční skupiny.</p>
Ostatní inženýrské objekty	<p>Součástí řešení jsou objekty, zajišťující vyvolané nutné úpravy cizích sítí (osvětlení města Čelákovice, vodovod, kanalizace), vlastních sítí (přeložka vodovodní přípojky) a napojení na cizí sítě (kanalizace, vsakovací objekt).</p> <p>Pro umístění kabelových tras v obvodu stanice je navržen přes celou její délku kabelovod se šachtami.</p>
Pozemní komunikace	<p>Do pozemních komunikací patří komunikace pro pěší propojující podchody a nástupiště. V oblasti podchodu km 7,962 byly oproti PD chodníky napříměny, aby lépe vyhovovaly chodcům, což vedlo k jejich částečnému zahloubení. Dále je navržena účelová zpevněná plocha napojující nový technologický objekt (transformovnu) v areálu trakční měnirny Čelákovice na existující zpevněné plochy.</p>
Protihlukové objekty	<p>Zpracovaná hluková studie doložila, že pro záměr lze využít ustanovení pro starou hlukovou zátěž a není nutné budovat pro ochranu okolní zástavby protihlukové stěny.</p>
Pozemní stavby, demolice	<p>Výpravní budova žst. Čelákovice s prostory pro řízení provozu a pro odbavení cestujících je po rekonstrukci, zajištěné Českými drahami a. s. Současná technologická zařízení jsou umístěna rovněž ve výpravní budově a ve dvou stavědlech na zhlavích.</p> <p>Pro umístění nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, napájení a pro dopravní kancelář budou využity místnosti v jednopodlažní části výpravní budovy a v jednopodlažní provozní budově, která je s ní spojena. Úpravy obou budov pro technologii zahrnují rozšíření dveří, zazdění oken, úpravu vnitřních rozvodů a výmalby. Nebude tak nutné stavět nový pozemní objekt, který by zabíral prostor v sousedství výpravní budovy a zmenšoval plochu pro parkování aut cestujících. Jedinými novými pozemními objekty jsou drobné stavby DAK a transformovny.</p> <p>Pro ochranu cestujících před povětrnostními vlivy a pro znemožnění zatékání srážek do podchodů budou sloužit zastřešení ostrovního nástupiště v délce třetiny nástupiště (66 m), nový přístřešek na vnějším nástupišti směr Praha a zastřešení výstupů z obou podchodů. Stávající přístřešek podél výpravní budovy bude výškově upraven v návaznosti na nástupiště.</p>

Na nástupišťích bude umístěn mobiliář pro cestující (lavičky, stojany s jízdním řádem) a prvky orientačního systému. Po obvodu stanice je navrženo oplocení, v místě kontaktu s místními komunikacemi bude zděné pro zabránění nepovoleného vstupu osob do kolejí a zajišťující sekundárně i částečné snížení hluku z dopravy.

Objekty kolidující s navrženým řešením kolejí (skladiště, stavědla, obrysnice) budou zdemolovány.

Trakční vedení a energetická zařízení Trakční vedení z roku 1976 pro stejnosměrnou trakční proudovou soustavu o napětí 3 kV je ve stanici umístěno na bránách. Ve stanici je trakční napájecí stanice (trakční měnírna) Čelákovice, jejíž stav je po provedené opravě uspokojivý a není předmětem stavby. Ve stanici v současné době není zřízen elektrický ohřev výměn.

Stanice zůstane elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Úpravy trakčního vedení jsou navrženy podle vzorové sestavy „J“, průřezy pro hlavní koleje 150Cu+120Cu, pro vedlejší koleje 100Cu+50Bz, v celé délce stavby je u hlavních kolejí navrženo zesilovací vedení 120Cu. Trakční vedení bude ve stanici umístěno převážně na bránách. Napájecí a zpětné vedení napájecí stanice Čelákovice bude připojeno za stanicí směr Mstětice. Bude vybudováno nové dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) včetně instalace čtyř návěstidel s návěstí „stáhni sběrač“ pro elektrický provoz.

Nově je navržen elektrický ohřev na 17 výhybkách, napájený z distribučního rozvodu vn 22 kV ČEZ s možností manuálního nebo automatického ovládání. Pro novou pochozí transformovnu 22/0,4 kV bude zřízena kabelová přípojka vn 22 kV a vnější uzemnění transformovny, společně s uzemněním NS Čelákovice. Rozvod nn SŽDC bude nově navržen. Osvětlení stanice bude nové, pro nástupiště na sklopných stožárcích výšek 6 – 12 m, pro zhlaví a kolejí pomoci sestavy osvětlení ze stožárů TV a z osvětlovacích věží.

Kovové a ostatní vodivé konstrukce v prostoru ohroženém trakčním vedením budou ukolejňeny.

Zabezpečovací zařízení Současné staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) žst. Čelákovice je 2. kategorie elektromechanické, s řídicím přístrojem a dvěma závislými stavědly St. 1 a St. 2. Návěstidla jsou světelná. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) jsou v přípojných traťových úsecích rozdílná, směr Lysá n. L. 3. kategorie typu AH s bodem na trati banalizované, směr Mstětice 3. kategorie typu AH s bodem na trati bez banalizace, směr Brandýs n. L. bez TZZ s telefonickým dorozumíváním, směr Mochov bez TZZ s telefonickým dorozumíváním a bez ukončení trati dopravnou.

Žst. Čelákovice bude zabezpečena novým elektronickým SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s JOP. V rámci SZZ budou výhybky osazeny novými elektromotorickými přestavníky, zřízena nová návěstidla, kabelizace, kolejové obvody a počítače náprav. V hlavních a předjízdňích kolejích bude zajištěn přenos kódu liniového vlakového zabezpečovače (LVZ), proto bude volnost zjišťována kolejovými obvody, ve zbylých kolejích a ve mstětickém zhlaví pak počítači náprav. Ve směru na Mochov bude krajní počítač bod umístěn před úrovní vjezdového návěstidla tak, aby poskytoval informaci výpravčímu o poloze vlaku z tohoto směru. SZZ bude umístěno v adaptovaných prostorách ve stávající výpravní budově, bude připraveno pro budoucí nasazení DOZ a ETCS. Stavění vlakových a posunových cest bude v základním režimu prováděno z JOP v dopravní kanceláři ŽST Čelákovice. Po dokončení stavby „DOZ Praha – Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ bude základní ovládání stanice umožněno z CDP Praha. Součástí SZZ bude i nové přejezdové zabezpečovací zařízení typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2 s polovičními závory na přejezdu v km 0,215 trati Čelákovice – Brandýs n. L., který je nyní zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Traťové zabezpečovací zařízení Lysá n. L. – Čelákovice bude zachováno. Traťové zabezpečovací zařízení Čelákovice – Mstětice bude doplněno o banalizaci hradla v 1. traťové koleji. V traťovém úseku Čelákovice – Brandýs n. L. je nutné z důvodu kontroly konce vlaku vybudovat nové TZZ 3. kategorie typu AH. Způsob zabezpečení přejezdů v tomto úseku zůstává nezměněný. Úvazky stávajícího i nového TZZ typu AH budou zapracovány do nového SZZ žst. Čelákovice.

Sdělovací zařízení Náplní stavby v profesích sdělovacího zařízení je kabelizace, vnitřní sdělovací zařízení, informační zařízení, rádiové zařízení, dálkový dohled a ovládání vybraných sdělovacích zařízení.

V rámci provozních souborů kabelizace bude provedena úprava dálkového optického a traťového metalického kabelu Lysá n. L. – Praha-Vysočany a výstavba nových dálkových optických kabelů a traťových metalických kabelů Čelákovice – Brandýs n. L. a Čelákovice – směr Mochov, který bude doveden jen po počítač bod před vjezdovým návěstidlem od n. Mochov. V rámci místní kabelizace v žst. Čelákovice budou vybudovány místní optické a metalické kabely. Stávající automatická telefonní ústředna bude nahrazena IP integrovaným

telekomunikačním zařízením (ITZ). Pro ochranu instalované technologie a prostor řízení provozu je navržena elektrická zabezpečovací signalizace (EVS) a autonomní samočinný hasicí systém (ASHS). Nově jsou navrženy též hodinové, telefonní a datové rozvody. Pro informování cestujících budou vybudovány nové rozhlasové zařízení a vizuální informační systém pro cestující (ve výpravní budově, na nástupištích a v podchodech). Pro dohled nad provozem v železniční stanici bude vybudován nový kamerový systém. Pro pokrytí stanice radiovým signálem budou zachována zařízení TRS a GSM-R. Místní rádiové sítě nebudou obnoveny ani budovány nové. Vybraná nově vybudovaná technologická zařízení budou zapojena do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury v CDP Praha.

Silnoproudá
technologie
včetně DŘT

V provozních souborech dispečerské řídicí techniky (DŘT) je navrženo vybudovat nové stanice dispečerské techniky ve výpravní budově (snímání stavu rozvodny nn, DOÚO, ÚNZ, DAK) a technologického objektu TS 22/0,4 kV (snímání TS 22/0,4 kV, rozvodny 22 kV, rozvaděče vlastní spotřeby), DŘT NS Čelákovice bude doplněn (snímání DOÚO a návěsti č. 50). Tyto informace budou přenášeny na ED Praha Křenovka.

Nově je navržena transformovna 22/0,4 kV v novém objektu ležícím v areálu NS Čelákovice poblíž mstětického zhlaví, jako náhrada stávající stožárové trafostanice. V technologické budově bude umístěna nová rozvodna nn pro napájení odběrů nn v žst. Čelákovice a záložní napájení zabezpečovacího zařízení. Pro hlavní napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení je navržen měnič 3 kV/2×220 V DC.

Rozvaděč zajištěné sítě slouží pro napájení elektrického zařízení vyžadujících napájení ze dvou nezávislých zdrojů energie.

Ostatní techno-
logická zařízení

Pro bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště novým podchodem v km 8,300 jsou navrženy dva osobní výtahy, svou konstrukcí odpovídající vnějšímu prostředí.

Související stavby:

„GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)“. Stavba SŽDC obsahující GSM-R na tratích z Prahy do Berouna, Benešova a Lysé nad Labem, jejíž realizace proběhla v předstihu před rekonstrukcí žst. Čelákovice. V obvodu ŽST Čelákovice je umístěna BTS a kabelové trasy. Oba záměry jsou koordinovány.

„Revitalizace trati Čelákovice – Neratovice“, včetně „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v úseku Čelákovice – Neratovice“. Stavba SŽDC ve stavu neschválené PD, jejíž realizace se předpokládá následně. Její náplní je celková rekonstrukce trati Čelákovice (mimo) – Brandýs n. L. (včetně), spolu se zřízením nových přejezdových zabezpečovacích zařízení na přejezdech a tím odstranění propadů rychlosti. Oba záměry jsou koordinovány.

„Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ a „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“. Navazující stavby SŽDC ve smyslu schválené studie proveditelnosti, realizace se předpokládá po dokončení předemné stavby. Stavby jsou koordinovány.

„DOZ Praha – Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“. Stavba SŽDC, umožňující přenesení základního ovládání stanice na CDP Praha.

„ETCS Lysá nad Labem – Praha“. Stavba SŽDC, zařazená v Národním implementačním plánu ERTMS schváleném Ministerstvem dopravy dne 19. 3. 2015. Její náplní bude traťová část evropského zabezpečovače ETCS L2 na celé trati Lysá n. L. – Praha jako naplnění požadavků TSI CCS, s uvažovanou realizací po roce 2020.

„II/245 Čelákovice, obchvat“. Stavba Středočeského kraje, obchvat by překračoval kolejíště novým silničním mostem na mstětickém zhlaví. Termín realizace není znám. Oba záměry jsou koordinovány.

6. Kapacitní údaje

			PD	projekt
Rozsah stavby	rozsah rekonstrukce žel. spodku	km	7,573 – 9,075	7,573 – 9,075
	délka rekonstruovaného úseku	km	1,502	1,502
Zabezpečovací zařízení staniční, 3. kat., elektronické	dopravná		1	1
	traťové, 3. kat., AH	mezist. úsek	1 (s bodem na trati)	1 (bez bodu na trati) ¹⁾
	nové PZS 3ZBI	přejezd	1	1
Železniční svršek	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 60E2 nové	m	2 667	1 977 ²⁾
	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 nové	m	3 064	2 592 ²⁾
	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 rege.	m	0	292 ²⁾
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 60E2 nové	kusů	13	13
	vložení výhybky s kolejnicemi tv. 49E1 nové	kusů	6	6
Nástupiště	vnější	kusů	2 (délka 200+50 m)	2 (délka 200+50 m)

	ostrovní	kusů	1 (délka 200 m)	1 (délka 200 m)
Mostní objekty	podchody nové	objektů	2	2
	mosty rekonstruované	objekty	2	2
	propustky rekonstruované	objekt	1	1
	návěštní lávka nebo krakorec	objekt	1 (lávka)	1 (krakorec) ³⁾
Pozemní stavby	rekonstrukce objektu (nebo jeho části)	objekty	2	2
	novostavba objektu	objekty	2	2
			(DAK 11,6 m ² , TS 49 m ²)	(DAK 13,6 m ² , TS 42,3 m ²)
	zastřešení ostrovního nástupiště	objekt	1 (434 m ²)	1 (542 m ²) ⁴⁾
Silnoproudá zařízení	elektrický ohřev výhybek	vých. jednotek	18	17
	transformovna 22/0,4 kV	kusů	1	1
Zábory trvalé	celkem	m ²	63	384 ⁵⁾
	z toho ZPF	m ²	37	132 ⁵⁾
	z toho PUPFL	m ²	0	0

¹⁾ traťový úsek Čelákovice – Brandýs n. L. nebude rozdělen původně uvažovaným oddílem na trati, protože to není dopravně technologicky nezbytné.

²⁾ napojení do stávajících kolejí směr Mstětice, které v budoucnu nahradí přeložka, bylo změněno z tvaru kolejnic 60E2 na 49E1. Délky pokládky roštu staničních kolejí se částečně zkrátily vlivem vyššího počtu štíhlých výhybek. Regenerovaný kolejový rošt je navržen v rozsahu materiálu, vyzískaného ve vlastní stavbě.

³⁾ původně uvažovaná návěštní lávka byla po prověření viditelnosti návěstidel nahrazena krakorcem pro sudou skupinu, zatímco liché staniční koleje mají stožárová návěstidla.

⁴⁾ plocha přístřešku se změnila vlivem rozšíření nástupiště při snaze o jeho nezkracování.

⁵⁾ trvalé zábory představují vypořádání pozemků, na nichž je stavba dráhy již v současné době.

Ostatní změny (výměry ploch technologických objektů, přístřešku, EOVS) jsou drobné a vyplynuly ze zpřesnění řešení v rámci projektu stavby.

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

č. PS, SO název

změny proti PD

D PROVOZNÍ SOUBORY

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-01.1 Žst. Čelákovice, staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-02 Čelákovice – Brandýs n. L., traťové zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 00-02-01.1 Lysá n. L. – Praha Vysočany, DOK a TK

PS 00-02-11.1 Lysá n. L. – Praha Vysočany, přenosový systém

PS 03-02-01.1 Žst. Čelákovice, místní kabelizace

PS 03-02-02 Žst. Čelákovice, úpravy stávajících DK

PS 03-02-03.1 Čelákovice – Brandýs n. L., DOK a TK

PS 03-02-04.1 Čelákovice – Mochov, DOK a TK

PS zrušen bez
náhrady

PS 03-02-11 Žst. Čelákovice, ITZ

PS 03-02-12 Žst. Čelákovice, EZS

PS 03-02-13 Žst. Čelákovice, ASHS

PS 03-02-14 Žst. Čelákovice, sdělovací zařízení

PS 03-02-14.1 Žst. Čelákovice, DDTZ

PS 03-02-14.2 CDP Praha, úprava DDTS

PS 03-02-21 Žst. Čelákovice, kamerový systém

PS 03-02-22 Žst. Čelákovice, rozhlasové zařízení

PS 03-02-23 Žst. Čelákovice, informační systém

PS 00-02-31.1 Lysá nad Labem – Praha Vysočany, TRS a MRTS

PS 03-01-02 Lysá nad Labem – Praha Vysočany, GSM-R

PS zrušen bez
náhrady

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

PS 00-06-01 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT

PS 03-06-02 Žst. Čelákovice, DŘT

SP 03-04-16 NS Čelákovice, úprava rozvodny 3 kV

PS 03-04-17 NS Čelákovice, úprava vazeb napáječů

PS 03-03-02 Žst. Čelákovice, rozvodna nn
 PS 03-03-03 Žst. Čelákovice, rozvodna 22/0,4 kV, technologie
 PS 03-03-11 Žst. Čelákovice, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
 PS 03-03-12 Žst. Čelákovice, rozvaděč zajištěné sítě

D.4 Ostatní technologická zařízení

PS 03-05-01 Žst. Čelákovice, osobní výtahy na nástupiště

E STAVEBNÍ OBJEKTY

E.1 Inženýrské objekty

SO 03-10-01	Žst. Čelákovice, železniční svršek	
SO 03-11-01	Žst. Čelákovice, železniční spodek	
SO 03-14-01	Žst. Čelákovice, nástupiště	
SO 03-13-01.1	Žst. Čelákovice, železniční přejezd v km 0,212 trati Čelákovice – Brandýs n. L.	
SO 03-20-01	Žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 7,723	
SO 03-20-02	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 7,962	
SO 03-20-02.1	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 7,962 – komunikace SŽDC	nový SO vyčleněn dle správce
SO 03-20-02.2	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 7,962 – komunikace	nový SO vyčleněn dle vlastníka
SO 03-20-02.3	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 7,962 – vsakovací jímka	nový SO vyčleněn dle správce
SO 03-20-03	Žst. Čelákovice, lávka pro pěší ve st. km 8,008	
SO 03-20-04	Žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 8,011	
SO 03-20-04.1	Žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 8,011 – dopravní opatření	nový SO
SO 03-20-05	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 8,300	
SO 03-20-05.1	Žst. Čelákovice, železniční most – podchod pro pěší ve st. km 8,300 – schodiště	nový SO doplněné schodiště
SO 03-21-01	Žst. Čelákovice, propustek v ev. km 8,237	
SO 03-21-02	Žst. Čelákovice, propustek v ev. km 9,006 – zrušení	
SO 03-26-01	Žst. Čelákovice, návěštní lávka ve st. km 7,947	
SO 03-74-01	Žst. Čelákovice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice	
SO 04-74-08.1	Čelákovice – Mstětice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice	
SO 03-70-02	Žst. Čelákovice, dešťová kanalizace	
SO 03-70-02.1	Žst. Čelákovice, dešťová kanalizace – ČD	nový SO vyčleněn dle vlastníka
SO 03-70-03	Žst. Čelákovice, vsakovací objekt v km 8,230	
SO 03-70-04	Žst. Čelákovice, přeložka kanalizace ve st. km 7,962	úprava názvu i lokality
SO 03-71-01	Žst. Čelákovice, provozní budova, přípojka vodovodu	
SO 03-71-02	Žst. Čelákovice, přeložka vodovodu DN 250 ve st. km 7,962	nový SO, vyvolaný stavbou podchodu
SO 03-32-01	Žst. Čelákovice, přístupová cesta na ostrovní nástupiště	
SO 03-32-02	Žst. Čelákovice, přístupová cesta na boční nástupiště u výpravní budovy	
SO 03-32-03	Žst. Čelákovice, přístupová cesta k technologické budově	
SO 03-44-01	Žst. Čelákovice, kabelovod	

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 03-40-01	Žst. Čelákovice, stavební úpravy ve VB	
SO 03-40-02	Žst. Čelákovice, provozní budova	
SO 03-40-03	Žst. Čelákovice, DAK – stavební část	
SO 03-40-05	Žst. Čelákovice, transformovna 22/0,4 kV – stavební část	
SO 03-41-01	Žst. Čelákovice, zastřešení výstupů z podchodu v km 7,962	
SO 03-41-02	Žst. Čelákovice, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu	
SO 03-41-02.1	Žst. Čelákovice, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu – schodiště	nový SO doplněné schodiště
SO 03-41-03	Žst. Čelákovice, úprava přístřešku u VB (severovýchodní část)	

SO 03-42-01 Žst. Čelákovice, drobná architektura, oplocení
SO 03-43-01 Žst. Čelákovice, orientační systém
D 03-45-01 Žst. Čelákovice, demolice drážní

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 03-60-01.1 Žst. Čelákovice, trakční vedení
SO 03-60-02 NS Čelákovice, napájecí vedení
SO 03-60-03 NS Čelákovice, zpětné vedení
SO 03-64-01.1 Žst. Čelákovice, EOV
SO 03-62-01 Žst. Čelákovice, rozvod nn a osvětlení
SO 03-62-02.1 Žst. Čelákovice, DOÚO
SO 03-62-03.1 NS Čelákovice, DOÚO, světelná návěst č. 50
SO 03-62-06 Žst. Čelákovice, přípojka vn 22 kV
SO 03-61-01 Žst. Čelákovice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 03-65-02 Žst. Čelákovice, transformovna 22/0,4 kV, vnější uzemnění

Většina změn objektové skladby vyplývá z oddělení prací podle budoucího vlastnictví (SŽDC, s. o. a ČD a. s.) nebo správcovství (OŘ SMT a OŘ ST). U podchodu km 8,300 bylo na požadavek Města Čelákovice doplněno rameno se schodištěm. Přístupové komunikace u podchodu km 7,962 si po zpřesnění výškového řešení vyžádaly přeložku vodovodu a kanalizace. Zrušeny jsou dva provozní soubory, od pokládky kabelu do Mochova bylo upuštěno s ohledem na marginální provoz na trati a GSM-R je již realizováno.

8. Připomínky

Při realizaci stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

Železniční svršek a spodek

1. Konstrukci pražcového podloží upřesnit po odtěžení kolejového lože sondami na úroveň projektované zemní pláně s ověřením únosnosti spolu s ostatními vlastnostmi zemní pláně (provedením průkazných zkoušek podle TKP staveb státních drah a vyhodnocením získaných výsledků) za účasti investora, zhotovitele a autorského dozoru projektanta. Zhotovitel stavby před zahájením prací ověří nenamrzavost a zhutňovací zkouškou dosažení požadovaných parametrů zlepšené zeminy (únosnost, zhutnění, CBR) ve smyslu předpisu SŽDC S4, příloha 13.
2. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.
3. Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek, spodek a umělé stavby) musí být prováděny bez degradace zemní pláně, s využitím dopravy po kolejích.

Trakční vedení a silnoproudá elektrotechnika

4. Při realizaci stavby bude zhotovitel stavby koordinovat práce se zhotovitelem přeložky vedení vn 22 kV distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s. vyvolané stavbou, která bude prováděna na základě smluvního uspořádání mezi investorem stavby a ČEZ Distribuce, a. s. na základě § 47 zákona č. 458/2000 Sb.

9. Závěr

Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ je v souladu se záměry MD a SŽDC.

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu

se doporučuje

- a) **schválit**
projekt stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“;
- b) **potvrdit**
závazné parametry stavby:
- | | |
|--------------------------|-----------------|
| - traťová rychlost | 100 – 120 km/h, |
| - traťová třída zatížení | D4, |
| - prostorová průchodnost | Z GC. |
- c) **uložit**
investorovi stavby:
- zajistit realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - při realizaci dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.


Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(3)

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku