







E

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

Objednatel:  SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
---	---

Sdružení: SEU+SP_Lovo-Řetenice_ZP  SUDOP PRAHA SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	 SUDOP EU
---	---

Zpracovatel části:  SUDOP EU	SUDOP EU a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha Tel.: +420 267 094 305 E-mail: info@sudopeu.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. STANISLAV JAROŠ Garant profese: -
--	---	--

Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM			
Vedoucí střediska:  ING. MIROSLAV VÁŇA	Odpovědný projektant části:  ING. STANISLAV JAROŠ	Vypracoval:  ING. STANISLAV JAROŠ	Kontroloval:  ING. MIROSLAV VÁŇA

Název akce: ZAJIŠTĚNÍ PROVOZNÍCH PARAMETRŮ TRATI ŘETENICE - LOVOSICE	Číslo smlouvy: 19-041.640
Část: SOUČASNÝ STAV	Projektový stupeň: ZÁMĚR PROJEKTU Datum: 01 / 2020 Číslo části: E

E Současný stav

Obsah

Současný stav	3
Zabezpečovací zařízení	3
Sdělovací zařízení	4
Silnoproudá technologie včetně DŘT	4
Železniční svršek a spodek, nástupiště.....	5
Závěr	5

Současný stav

Dne 7. června 2013 došlo mezi obcemi Dobkovičky, Velemín a Litochovice nad Labem v Českém středohoří k velkému sesuvu půdy, který těžce poškodil železniční trať a v té době nedokončenou stavbu dálnice D8. Sesuv strhl část zařízení lomu (buňky, nádrže na vodu, část kanceláří zůstala nad sesuvem) a větší objem kameniva, přerušil železniční trať Lovosice - Teplice v úseku Úpořiny - Chotiměř (kolejový svršek byl ve staničení km 24,200 až 24,400 posunut o cca 20 m) a zcela vyplnil odřez pro dálnici D8.

Provoz vlaků je od té doby vyloučen, a v úseku Lovosice – Radejčín přepravu osob zajišťuje náhradní autobusová doprava.

Předmětem řešení je železniční trať SŽDC, s.o. č.539A Řetenice – Lovosice v úseku Úpořiny – Lovosice. Železniční trať SŽDC s.o. (dle č. JŘ č. 097 Lovosice – Teplice v Čechách, dle TÚ 0651 Úpořiny – Lovosice) je tratí regionální, je jednokolejná, neelektrizovaná. Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na trati podle předpisu SŽDC D1. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/hod, zábrzdna vzdálenost 400 m. V úseku Lovosice – Radejčín přepravu osob zajišťuje náhradní autobusová doprava.

Z důvodu sesuvu půdy je v úseku ŽST Chotiměř – zast. Radejčín dlouhodobá výluka dle ROV 73013. Je zde trvale prováděna kontrolní činnost dle předpisu SŽDC S2/3. V ŽST Chotiměř je výluka dopravní služby dle ROV 75001.

Mezi ŽST Chotiměř a zastávkou Dobkovičky je úsek dlouhý cca 1 km, kde došlo ke znečištění šterkového lože zeminou splavenou při deštích z přilehlých polí.

V místě sesuvu byla železniční trať stržena v délce cca 200 m a původní niveleta se nachází v nejvyšším místě cca 6 až 8 m nad stávajícím terénem. Na základě závěrů z použitých podkladů je dále uvažováno se sanací místa sesuvu přemostěním.

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Úpořiny je SZZ 3. kategorie typu RZZ vz. SSSR z roku 1968.

V traťovém úseku Chotiměř – Lovosice je TZZ se zajištěním volnosti traťového úseku integrované do ES ŽST Lovosice. V traťovém úseku včetně 1. koleje ŽST Chotiměř může být pouze jediný vlak.

V ŽST Lovosice je SZZ 3. kategorie typu ESA44 vybudované v rámci stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST Lovosice“.

V ŽST Chotiměř je 1. staniční kolej součástí ES ŽST Lovosice. Výhybky jsou uzamčeny výměnovými zámky. Výsledný klíč je zapevněn v elektromagnetickém zámku u výpravní budovy. Klíč uvolňuje výpravní ŽST Lovosice.

V traťovém úseku Úpořiny – Radejčín se v současné době jízdy vlaků zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání mezi výpravními ŽST Úpořiny a ŽST Lovosice jako jízdy vlaků z ŽST Úpořiny do km a zpět do ŽST Úpořiny.

V traťovém úseku se nachází n.z. Žalany a n.z. Žim.

Nákladíště Žalany je zabezpečeno mechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými krycími návěstidly. Výhybky jsou uzamčeny výměnovými zámky. Jejich klíče jsou zapevněny v ústředním zámku v DK. Do ústředního zámku se vkládá TK, který si obsluhující četa přiveze z Úpořin. obsluha nákladíště se dnes již neprovádí.

Nákladíště Žim již bylo fakticky zrušeno. Odbočné výhybky byly opatřeny upínačem háku pro jízdu do přímého směru a odstraněny jazyky do odbočného směru. Není je tudíž možno přestavovat. Z dopravního a zabezpečovacího hlediska neexistují. Žim je pouze zastávkou na širé trati. V původní dopravní kanceláři je stanoviště závoráře, který obsluhuje mechanická přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdů P2060 a P2061. Na toto stanoviště byly také přeneseny kontrolní prvky přejezdů P2052 a P2055.

V traťovém úseku Úpořiny – Chotiměř jsou přejezdy P2052 a P2055 zabezpečeny PZS 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 vzor SSSR z roku 1965 a 1962. Tato PZS nesplňují podmínky ČSN 34 2650 ed.2, nemají indikaci bezanulačního stavu. Indikace odpovídající době výstavby jsou umístěny na stanovišti závoráře v Žimi, mají měření mezní doby anulace.

Přejezdy P2053 a P2054 jsou zabezpečeny PZS 2. kategorie typu VÚŽ z roku 1985 s přejezdnicí. Jejich náhradu novým přejezdovým zařízením v současné době připravuje OŘ.

ZÁMĚR PROJEKTU

Přejezdy P2060 a P2061 jsou zabezpečeny mechanickými závorami PZM1 obsluhovanými ze závorářského stanoviště v Žimi.

Přejezd P2063 je zabezpečen PZS 3ZLNI typu AŽD 71. Jeho rekonstrukce včetně zřízení nového reléového domku byla provedena v roce 1999. Přejezd měl před sesuvem indikace v ŽST Chotiměř. Spojení je díky přetrženému kabelu v místě sesuvu trati přerušeno. Navíc je osazen přejezdňíky. Ostatní přejezdy v tomto traťovém úseku jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži.

V ŽST Chotiměř a v traťovém úseku Chotiměř – Lovosice byl zastaven pravidelný provoz.

Přejezd P2073 do depa je zabezpečen uzamykatelnými zábranami.

Přehled přejezdů:

P 2051 km 11,405	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2052 km 12,079	PZS 3SNI – PZS typu SSSR se starými KO 50 Hz z roku 1965
P 2053 km 13,677	PZS 2SNLI – PZS typu VÚŽ 76 z roku 1985.
P 2054 km 14,215	PZS 2SNLI – PZS typu VÚŽ 76 z roku 1985
P 2055 km 14,722	PZS 3ZNI – PZS typu SSSR se starými KO 50 Hz z roku 1962
P 2056 km 15,682	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2057 km 16,208	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2058 km 18,223	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2059 km 18,548	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2060 km 19,133	PZM 1 obsluhované ze závorářského stanoviště v Žimi
P 2061 km 19,272	PZM 1 obsluhované ze závorářského stanoviště v Žimi
P 2062 km 19,643	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2063 km 21,685	PZS 3ZNLII - PZS typu AŽD 71 rekonstruované v roce 1999
P 2064 km 23,140	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2065 km 25,515	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2066 km 25,712	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P2067 km 26,183	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2068 km 26,565	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2069 km 27,212	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2070 km 32,837	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2071 km 33,871	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2072 km 34,168	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2073	Uzamykatelné zábrany

Sdělovací zařízení

V tomto úseku je položen stávající metalický dálkový kabel DKP 7XV1,3, který byl vinou sesuvu poškozen. V rámci této části I. „Obnova železniční trati v km 24,200 -24,400“ se provede oprava a zprovoznění výše uvedeného kabelu. Dálkový kabel DKP 7XV1,3 bude v daném úseku naspojován stejnou vložkou kabelu (požadavek správce kabelu TÚDC). Tento dálkový kabel, ale není z hlediska požadavků na nové sdělovací zařízení vhodný pro jakýkoliv přenos dat a informací, než je pouze současný stav. V dalších fázích výstavby/obnovy tratě (není součástí této stavby) je vhodná jeho kompletní náhrada včetně doplnění o diagnostický optický kabel DOK.

V úseku Lovosice – Chotiměř jsou položeny dvě HDPE trubky 40/33 a traťový kabel 15XN0,8.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Přejezd P2070, Malé Žernoseky, ul. U Vinárny

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P2070 je napojeno kabelovou přípojkou ze stávajícího zděného pilíře. Pilíř je společný pro domek u trati a PZZ. Současný jistič před elektroměrem ČEZ je jednofázový 1x25A. Navrhovaný stav: s ohledem na rekonstrukci PZZ se el. příkon zvýší na 2,1kW. S ohledem na stávající stav a navrhované zvýšení příkonu bude provedena rekonstrukce pilíře na třífázový s jističem pro PZZ 3x20A. Od

rekonstruovaného pilíře k rekonstruovanému přejezdovému zařízení P2070 bude přes nový jistič 3x20A připojen nový napájecí kabel CYKY 5x4.

Přejezd P2071, Lhotka, ul. Lhotecká

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P2071 je napojeno zemní kabelovou přípojkou ze stávajícího elektroměrového pilíře. Elektroměrový pilíř pro PZZ je napojen z distribučního rozvodu jednofázovou kabelovou nn přípojkou. Současný jistič před elektroměrem ČEZ je jednofázový 1x16A. Navrhovaný stav: s ohledem na rekonstrukci PZZ se el. příkon zvýší na 2,1kW. S ohledem na stávající stav a navrhované zvýšení příkonu bude provedena rekonstrukce rozváděče jištění a rekonstrukce elektroměrového rozváděče na třífázový s jističem pro PZZ 3x20A. Od rekonstruovaného pilíře k rekonstruovanému přejezdovému zařízení P2071 bude připojen od nového jističe 3x20A nový napájecí kabel CYKY 5x4.

Přejezd P2072, Lovosice, ul. Lovošská

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P2072 je napojeno kabelovou přípojkou od stávajícího sloupu distribučního vedení nn a pojistkovou skříň na sloupu. Od pojistkové skříně je svod třífázovým kabelem do elektroměrového pilíře, kde je osazen jednofázový jistič 1x25 A. Kabel od pilíře k místu s PZZ je již v třífázovém provedení. Navrhovaný stav: s ohledem na rekonstrukci PZZ se el. příkon zvýší na 2,1 kW. S ohledem na stávající stav a navrhované zvýšení příkonu bude provedeno dozbrojení pojistkové skříně o 2 pojistky na 3 fáze a elektroměrový rozváděč bude opatřen novým třífázovým jističem 3x20 A pro napájení PZZ. Od elektroměrového pilíře k rekonstruovanému přejezdovému zařízení P2072 je již položen třífázový napájecí kabel.

Železniční svršek a spodek, nástupiště

V současné době je stávající žel. svršek v km 24,0 – 24,8 tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“. Stávající kolej je stykovaná. Poloměry směrových oblouků jsou menší než 300 m (min. 243 m).

V ŽST Chotiměř jsou v současné době kolejnice tvaru S49 nebo T na dřevěných nebo betonových pražcích SB5. Výhybky jsou stupňové, tvaru T na ocelových pražcích. Stávající koleje jsou stykované.

Závěr

Záměr projektu řeší stavebně pouze místo sesuvu, nikoliv celý neprovozovaný úsek. Vzhledem k tomu, že na tomto úseku trati je 6 let vyloučen provoz a na trati je několik míst s nestabilitou železničního tělesa, je přílohou záměru projektu vyčíslení nákladů nutných na uvedení vyloučené části trati do způsobilého a bezpečného stavu. Tento výpočet je uveden v Dokladové části záměru projektu pod názvem „Podmiňující akce“. V textové části jsou blíže specifikovány podmiňující akce.

