

27.01.2020 Verze ZP na základě připomínek MD ČR


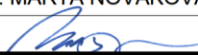
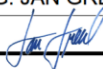
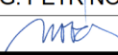
ZÁMĚR PROJEKTU

OBJEDNATEL:



Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

 dipont		DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724		Zakázka: D19103	Datum: 04/2019
JEDNATEL SPOLEČNOSTI	ODP. PROJEKTANT STAVBY	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	ZP	
ING. MARTA NOVÁKOVÁ	ING. JAN GREPL	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:		
			Formát:		
STAVBA: Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice - Ústí nad Labem					Paré:

Název investora: **Správa železnic, státní organizace**
Adresa včetně PSČ: **Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**
IČ: **70994234**
DIČ: **CZ70994234**

ZÁMĚR PROJEKTU

Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice – Ústí nad Labem

1 Identifikační údaje projektu

Číslo projektu¹: 542 352 0032

Název projektu: Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice – Ústí nad Labem

Místo realizace (kraj): Ústecký

Předpokládané investiční náklady v cenové úrovni roku : 2019-2022		Ve smíšené úrovni 2019-2022
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty - doprava – (SFDI, kap. 327 - MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	851 533,000	1030 354,930
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	851 533,000	1030 354,930

Předpokládané neinvestiční náklady v cenové úrovni roku : 2019-2022		Ve smíšené úrovni 2019-2022
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty - doprava - (SFDI, kap. 327 - MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	0	0
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

¹ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2 Návaznost na schválené koncepce a programy

Stavba bude koordinována s těmito investičními akcemi:

- Úpravy zab. zař. pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN (2021 – 2023)
- Rekonstrukce přejezdu P2420 v km 497,098 trati Praha Bubeneč - Děčín hl.n. (technickoekonomický průkaz se schválením v 09/2019)
- Sanace skal a svahů km 500,1 - 501,9 Praha - Děčín II. Část (termín neznámý)
- Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice (termín neznámý)
- Stavby, resp. výluková činnost, na rameni 502/503

Výluková činnost stavby bude upřesněna v dalším stupni PD a je závislá na postupu přípravy a realizace výše uvedených staveb, u kterých není dán pevný termín realizace a tím i výlukových časů. Není uvažováno s nutností nasazení náhradní autobusové dopravy.

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Jedná se o úsek I. koridoru na trati 090 v úseku Lovosice – Ústí nad Labem. V úseku proběhla v letech 1999–2001 optimalizace, která nedosahovala parametrů komplexní rekonstrukce. V následujících letech byly prováděny nejnutnější zásahy formou lokálních opravných prací nebo povodňových oprav. Jednalo se o zásahy typu zajišťování skalních masivů, opravy zdí, svahů náspů, opravy kabelizace a nátěry TV.

Správa tratí eviduje v tomto úseku soubor problematických míst a objektů, které komplikují a ohrožují provoz. Jedná se zejména o objekty železničního spodku (opěrné a zárubní zdi, nestabilní svahy přitížené gabionovými zídkami, lokálně neúnosné podloží), které byly v rámci uvedené optimalizace řešeny minimálně, nebo vůbec. Z těchto důvodů je v problematických lokalitách požadována úprava tělesa železničního spodku za účelem uvedení do normového stavu, sanace pláně železničního spodku, rekonstrukce opěrných a zárubních zdí. Rovněž trakční vedení v daném úseku je z r. 1981 a je na hranici životnosti. Nástupiště v zastávkách Lovosice město, Malé Žernoseky, Litochovice nad Labem a Dolní Zálezly nesplňují normové parametry. Rozsah sanace železničního spodku byl stanoven na pochůzce s objednatelem, konané 21.3.2019.

V současnosti se s celkovou obnovou tratě neuvažuje, připravuje se ale obnova některých částí infrastruktury. V úseku od km 497,100 do km 503,250 je naplánovaná cyklická obnova (realizace 07/2021 - 05/2022), kde dojde k výměně kolejového roštu včetně čištění šterkového lože, oprava žel. spodku určených úseků včetně odvodnění. S touto akcí je „Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice – Ústí nad Labem“ koordinována a bude soutěžena v jedné stavební zakázce. Dále jsou naplánované obnovy v rozsahu výměny kolejnic z důvodu opotřebení (realizace 2020). Tyto akce jsou schválené CK MD. Dále je v celém úseku plánována stavba „Úpravy zab. zař. pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem – st. hr. SRN“, v které dojde k celkové rekonstrukci některých součástí stávajícího zabezpečovací a sdělovacího zařízení.

Do této investiční akce nebyly zařazeny zdi v km 501,370, 501,060, 507,300 a v km 512,700. Zdi jsou v dobrém stavu a vyžadují pouze udržovací práce. Doporučují však využít výluk a nasazení stavebních technologií v rámci této akce a udržovací práce provést pro zajištění celistvosti sanace.

Vzhledem k technické náplni a rozsahu stavebních prací této investiční akce se nepředpokládá stavební zásah do výpravních budov (Lovosice, Prackovice nad Labem a Ústí nad Labem) a navazující dopravní infrastruktury (P+R, B+R). Toto bude řešeno v souladu s Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

3.1 Zárubní zdi

V úseku km 497,5 – 516,1 bylo při pochůzce určeno 20 zárubních zdí určených k rekonstrukci. Jedná se o původní zdi z kamenného řádkového zdiva výšky od 0,5 do 6m. Zárubní zdi nevykazují zásadní statické poruchy ohrožující provoz dráhy. Zdicí kameny a spárování jsou degradovány. U všech objektů jsou v nevyhovujícím stavu římsy, které zajišťují konstrukci zdí proti působení povětrnostních vlivů. Z velké části jsou římsové kamenné bloky přesypány navazujícím terénem nebo chybějí úplně. U některých zárubních zdí je nevyhovující zábradlí, resp. protidotyková ochrana. U některých zdí chybí zábradlí úplně.

3.2 Opěrné zdi

V úseku km 497,5 – 516,1 bylo při pochůzce určeno 16 opěrných zdí určených k rekonstrukci.

V úseku km 498,15 – 498 320 se jedná o opěrnou zeď z betonu výšky 2m. Zeď odděluje těleso násypu od komunikace I/30. Zeď nevykazuje závažné statické poruchy nasvědčující ztrátu stability, dochází pouze k degradaci betonu. Terén za korunou zdi přerůstá korunu zdi, která postrádá římsu, rovněž chybí zábradlí. Zeď se z velké části nachází na pozemku soukromého vlastníka.

V km 498,700-499,020 se jedná o dvojici původních kamenných opěrných zdí z řádkového zdiva nesoucí obě traťové koleje obcí Malé Žernoseky. Opěrná zeď vlevo byla v r.2000 opatřena vyloženou římsou nesoucí protihlukovou stěnu. Kamenné zdivo původní zdi je však degradované. Na pravé straně je zeď v původním stavu, kamenné zdivo je degradováno stejně tak římsa nesoucí zábradlí. Zdivo je rozrušováno náletovými dřevinami. Zábradlí je místy zkorodované. Sousední domy pod opěrnou zdí jsou ohrožovány padajícím kamením kolejového lože, to je způsobeno nevyhovující ochranou proti padání šterku.

V km 500,672 – 501,400 se jedná o významnou opěrnou betonovou zeď těsně sousedící s komunikací I/30. Délka zdi je 713m a výška až 5m. Zeď nevykazuje statické poruchy značící ztrátu stability. Povrch betonu je však velmi degradován a ohrožuje provoz na komunikaci I/30. Betonová římsa opěrné zdi nesoucí zábradlí je degradovaná a rozpadá se. Zábradlí je místy sanováno a vymístěno pro splnění VSMP. Zábradlí je však zkorodované. Betonové desky zakrývající kabelovod slouží jako drážní stezka. Tyto desky jsou však rozlámané a místy chybí úplně, to znesnadňuje pohyb po stezce a ohrožuje kabelová vedení v kabelovodu. Na povrchu zdi je umístěno několik svodných potrubí odvodnění pláňe žel. spodku. Tato svodná potrubí jsou již v nevyhovujícím stavu a dochází tak k zatékání do konstrukce zdi.

V km 503,360 – 503,400 a 503,500 – 503,550 se nacházejí původní kamenné zdi z řádkového zdiva výšky 4m v těsné blízkosti budov. Zdi jsou stabilní, nenesou známky ztráty stability. Zdivo je degradováno. Římsy jsou rozpadlé, zábradlí je zkorodované nebo chybí úplně.

V km 507,100 vlevo se nachází nízká opěrná zeď z betonových bloků oddělující svahový kužel mostu v km 507,095 a ulici Květinová v obci Dolní Zálezly. Původní kamenné zdivo bylo v r. 2000 nahrazeno betonovými bloky. Zeď se v těchto místech vyklání v délce cca 25m a vykazuje degradaci zdiva.

V km 507,132 – 507,163 se nachází původní kamenná opěrná zeď výšky až 5m v těsné blízkosti budov. Při optimalizaci v r. 2000 byla za korunou zdi vybudována protihluková stěna. Svah za korunou zdi je velmi strmý, je obložen zatravnňovacími prefabrikáty. Zeď nevykazuje statické poruchy značící ztrátu stability. Zdivo spárování a římsa jsou povrchově degradovány.

V km 507,300 se nachází původní opěrná zeď výšky do 3m. Původně zajišťovala prostor za korunou pro drážní domek. Dnes již svému účelu neslouží. Zdivo je povrchově degradováno, na římsě chybí zábradlí. Zeď je stabilní bez statických poruch. Objekt nebude řešen v rámci této investiční akce.

V úseku km 508,550 – 512,000 se nachází vpravo 5 opěrných zdí z betonových prefabrikátů, které oddělují zemní těleso od komunikace I/30. Opěrné zdi výšky max 1,5m jsou degradované. Monolitické betonové římsy se rozpadají a jsou postupně pohlcovány terénem tělesa násypu. Svým tvarem představují nebezpečné překážky dopravě na komunikaci I/30.

V km 513,005 – 513,100 se nachází kamenná opěrná zeď výšky až 6m. Římsa zdi byla v r. 2000 rekonstruována vyloženou římsou na betonových svislých stojkách. Římsa je opatřena zábradlím. Zeď přechází do terénu výškovým náběhem v délce 20m. Tato část zdi již nebyla opatřena římsou, zůstaly původní římsové bloky a chybí zde zábradlí. Celá zeď je povrchově degradovaná.

V km 514,500 – 514,700 se nachází kamenná opěrná zeď z kyklopského zdiva oddělující těleso násypu trati od komunikace I/30. Zdivo i římsa jsou povrchově degradované, zeď nevykazuje statické poruchy.

3.3 Těleso železničního spodku

V rámci pochůzky bylo stanoveno 11 úseků s nenormovým stavem tělesa železničního spodku. V průběhu životnosti trati docházelo ke ztrátě normových parametrů tělesa železničního spodku. Některé úseky již byly v minulosti rozšiřovány pomocí drátokamenných košů – gabiony. I tyto sanované úseky však dnes vykazují značné deformace, neboť jsou gabiony založeny na poměrně strmém svahu násypu zemního tělesa. Při úpravách GPK také dochází k zatěžování gabionů provozovanou kolejí, což zvyšuje jejich deformace a následné zaniknutí normových parametrů tělesa železničního spodku.

3.4 Nestabilní pláň tělesa železničního spodku

V km 503,100 – 503,650 je v rámci údržby nutné neustále podbíjet. Byly nalezeny jílovité zeminy na pláni tělesa žel. spodku. V současné době je zřejmě již nefunkční odvodnění pláň železničního spodku a dochází k progresi vývoje štěrkových pytlů. V rámci optimalizace tratě v letech 1999-2001 neproběhla souvislá rekonstrukce železničního spodku v celém traťovém úseku. Součástí Optimalizace byly jen vybrané problémové lokality. Tato skutečnost byla způsobena tím, že v 90. letech 20. století byl schválen finanční rámec modernizace I. tranzitního koridoru, který bohužel nezajišťoval možnost kompletní modernizace tratě. Rozsah Optimalizace byl tedy silně redukován, a to pouze na úseky s nejméně vyhovujícím stavem a se správcem evidovanými významnými poruchami.

3.5 Most v km 506,372

V rámci pochůzky bylo rozhodnuto o zahrnutí mostního objektu v km 506,372. Kamenný klenbový most sice prošel rekonstrukcí zdiva klenby a křídel v r. 2000. VMP je nedostatečný. Na doporučení OŘ Ústí nad Labem (stanovisko je součástí části K) je tento mostní objekt zahrnut do rekonstrukce.

V rámci Optimalizace tratě neproběhla souvislá rekonstrukce železničního spodku v celém traťovém úseku. Součástí Optimalizace byly jen vybrané problémové lokality. Most v km 506,372 byl v rámci tehdy zpracované přípravné dokumentace uvažován na přestavbu (monolitický parabolický rám – obdobně jako se realizovaly mosty v km 501,943 a 502,155 v Litochovicích). Z důvodu výše schváleného finančního rámce na Optimalizaci, ale nemohl být tento stavební zásah proveden. Stavebním zásahem bude napraven vynechaný stav. V tuto chvíli most vyhovuje na VMP 2,2 m za cenu výjimky.

Je nutno také konstatovat, že částečný, z výše uvedených důvodů redukováný, zásah do mostu z roku 2000 zahrnoval v podstatě osazení nové římsy a drobný zásah do nosné konstrukce. Poté byl most poškozen povodněmi v roce 2002 a i přes opravu těchto poškození se na něm projevují postupně další poruchy. Samotná konstrukce mostu pochází z roku 1848, je tedy zcela nepochybně za formální hranicí životnosti.

3.6 Trakční vedení

Trakční vedení jako celek bylo vybudováno v roce 1981. Dílčí opravy, výměna části trakčních podpěr a armatur TV, proběhly v letech 2000 – 2002. Trakční vedení je v současné době na hranici životnosti.

3.7 Zastávky

V řešeném úseku jsou zastávky Lovosice město, Malé Žernoseky, Litochovice nad Labem a Dolní Zálezly. Nástupiště zastávek v traťovém úseku nesplňují normové parametry.

Zast. Lovosice město km 496,900 – 497,310

Zastávka je tvořena dvěma vnějšími nástupišti každé dl. 190 m, výška nástupištní hrany je cca 300 mm nad TK. Nástupiště tvoří betonové desky.

Na každém nástupišti se nachází přístřešek pro cestující a staniční rozhlas. Osvětlení každého nástupiště tvoří 8ks osvětlovacích stožárků.

Přístup k nástupišti je z pozemní komunikace – ul. Dlouhá resp. ul. Ústecká tvořený asfaltovými chodníčky (u 1. TK ve špatném/neúplném stavu), které navazují přímo na silnici, chodníky se nacházejí na protějších stranách komunikace. Současný stav umožňuje bezbariérový přístup.

Mezi nástupišti se nachází přejezd P2420 v km 497,098.



Malé Žernoseky km 499,200 – 499,400

Zastávka je tvořena dvěma vnějšími nástupišti každé dl. 140 m, výška nástupištní hrany je cca 300 mm nad TK. Nástupiště tvoří betonové desky.

Na každém nástupišti se nachází přístřešek pro cestující a staniční rozhlas. Osvětlení každého nástupiště tvoří 6ks osvětlovacích stožárků.

Přístup k nástupišti je z pozemní komunikace spojující I/30 a ul. U Hřiště. Přístup tvoří asfaltové chodníčky, které navazují přímo na silnici. Přístupový chodník u 1. TK je cca 100m dlouhý vč. zábradlí a osvětlení 2ks osvětlovacích stožárků. Současný stav umožňuje bezbariérový přístup.

Před nástupišti se nachází přejezd P2421 v km 499,184.



Litochovice km 502,200 – 502,400

Zastávka je tvořena dvěma vnějšími nástupišti každé dl. 140 m, výška nástupištní hrany je cca 300 mm nad TK. Nástupiště tvoří betonové desky.

Na každém nástupišti se nachází přístřešek pro cestující a staniční rozhlas. Osvětlení každého nástupiště tvoří 6ks osvětlovacích stožárků.

Přístup k nástupišti je z pozemní komunikace spojující I/30 a obec Litochovice. Přístup tvoří asfaltové chodníčky, které navazují přímo na silnici. Přístupový chodník u 1. TK je cca 50m dlouhý a vybavený zábradlím. Přístupový chodník u 2. TK (od řeky) je cca 60m dlouhý, vybavený zábradlím a 1ks osvětlovacího stožárku. Současný stav vzhledem ke strmosti přístupových chodníků neumožňuje normový bezbariérový přístup.



Dolní Zálezly km 507,378 – 507,531

Zastávka je tvořena ostrovním nástupištěm dl. 140 m, šířky 5,5 – 5,6m. Výška nástupištní hrany je cca 300 mm nad TK. Nástupiště tvoří betonové desky.

Na nástupišti se nachází zastřešení nad výstupem z podchodu s osvětlením – 2ks a staniční rozhlas. Osvětlení nástupiště tvoří 7ks osvětlovacích stožárků.

Přístup k nástupišti je od bývalé výpravní budovy podchodem se schodištěm. Vstup do podchodu je krytý zastřešením s osvětlením – 4ks.

Přístup od obce Dolní Zálezly je zajištěn lávkou přes 1.TK vedoucí na korunu opěrné zdi. Současný stav vzhledem k absenci ramp nebo výtahů u podchodu a lávky neumožňuje bezbariérový přístup.

Šířkové uspořádání zastávky:

- Osová vzdálenost kolejí = 8,8 – 9,0m,
- Vzdálenost osy TK č.2 od bývalé výpravní budovy = 3,02m
- Vzdálenost paty zdi od osy TK č.1 = 2,5 – 3,1m



3.8 Přehled vlakové dopravy

Stavba se nachází na železniční trati č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín, v kraji Ústeckém, v okresech Ústí nad Labem a Litoměřice. Trať je dvoukolejná, celostátní, zařazená do systému TEN-T. Rozsah dopravy činí:

- 2 osobní vlaky typu Ex /den
- 12 osobních vlaků typu EC /den
- 33 osobních vlaků typu R /den
- 6 osobních vlaků typu Sp /den
- 40 osobních vlaků typu Os /den
- 136 nákladních vlaků /den

Realizací projektu nedojde ke změně rozsahu dopravy.

3.9 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Rekonstrukcí zdiva zárubních zdí a říms bude prodloužena jejich životnost a bezpečnost při užívání a údržbě.

Rekonstrukcí původních opěrných kamenných zdí je možné prodloužit jejich životnost a zvýšit bezpečnost pro provoz a údržbu trati.

Rekonstrukcí betonových opěrných zídek v blízkosti komunikace I/30 dojde k redukci rizika pro dopravu na I/30 a bude zajištěna stabilita násypu trati a redukce poruch tělesa železničního spodku.

Pro potřeby údržby trati je normový stav tělesa železničního spodku nezbytný. Vhodnou rekonstrukcí tělesa železničního spodku je možné rovněž zvýšit celkovou stabilitu násypů zemního tělesa trati.

Pro zastavení kontinuálních deformací pražcového podloží v km 503,100 – 503,650 je nutné plán tělesa železničního spodku sanovat včetně odvodnění. Sanace pražcového podloží se předpokládá v koleji č. 1 v km 503,100 – 503,650, v koleji č. 2 v km 503,100 – 503,500. Po provedení sanace bude

znovu proveden železniční svršek s použitím stávajícího materiálu v celkové délce 950m koleje (550m kolej č. 1 a 400m kolej č. 2).

Rekonstrukcí mostu v km 506,372 nasazenou deskou s izolací se zajistí prodloužení životnosti klenby a zároveň zvýší bezpečnost pracovníků při údržbě trati zajištěním VMP.

Projekt je koordinován s připravovanou akcí Oblastního ředitelství Ústí nad Labem „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“. Obě akce budou realizovány současně v jedné stavbě tak, aby nedošlo k znehodnocení provedených prací při provádění akcí samostatně.

4 Požadavky na technické řešení

V řešeném úseku trati km 497,585 – 516,090 dojde k rekonstrukci zárubních zdí, opěrných zdí a mostu v km 506,370. Dle kontrolního protokolu mostu je na jedné straně VMP pouze 1,9m. Vhodnou rekonstrukcí bude zajištěno VMP 2,5m. V rámci stavby bude rovněž rekonstruováno těleso železničního spodku v místech, kde se nachází nenormový stav. V úseku trati 503,100 – 503,650 bude provedena kompletní rekonstrukce konstrukčních vrstev železničního spodku a sanace podloží. V rámci prací budou rovněž provedeny rekonstrukce nástupišť v zastávkách Lovosice město, Malé Žernoseky, Litochovice a Dolní Zálezly. Nástupiště budou uvedena do normového stavu a budou provedeny úpravy zajišťující bezbariérový přístup. V úseku km 503,300 – 514,782 bude provedena rekonstrukce trakčního vedení, které je na konci životnosti. U všech rekonstrukcí bude prověřena a zajištěna izolační vzdálenost pro budoucí přechod na střídavou trakci.

Stavební postupy budou koordinovány efektivně s ohledem k zajištění železničního provozu. Stavby budou probíhat ve výluce vždy jen jedné z traťových kolejí. Stavební objekty ležící na vyloučené traťové koleji v úseku mezi jednotlivými výhybnami budou prováděny současně s ohledem na snížení požadavků na výlukové časy. Není uvažováno s nutností nasazení náhradní autobusové dopravy.

V případě kolize objektů s VN kabelem 6kV budou kabely nahrazeny podle podmínek pro magistralní rozvod VN 22kV v koordinaci s projektem „Úpravy zab. zař. pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN“.

Na doporučení O24 a OŘ Ústí nad Labem byla do ZP zahrnuta rekonstrukce trakčního vedení v úseku km 503,300 – 514,782. Jedná se o kompletní náhradu nevyhovujících trakčních podpěr z roku 1981 a ostatních částí trakčního vedení. V úseku km 497,100 – 503,300 bude provedena kompletní náhrada nevyhovujícího trakčního vedení v souběžné neinvestiční akci „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“. Zahrnutí rekonstrukce TV do ZP je i z důvodu využití výluk a tím i zkrácení nutnosti většího omezení provozu trati v budoucnu v rámci další nutné akce.

4.1 Zárubní zdi

Rekonstrukce zárubních zdí bude sestávat především z hloubkového přespárování současného kamenného zdiva a případné injektáže. Kamenné bloky budou očištěny a v případě potřeby budou lokálně nahrazeny. Rozsah oprav kamenného zdiva musí být určena stavebně technickým průzkumem. Zárubní zdi budou opatřeny novou železobetonovou římsou doplněnou zábradlím v místech, kde to předpisy vyžadují. Musí být dodržen VSMP.

4.2 Opěrné zdi

Rekonstrukce opěrných zdí z kamenného zdiva bude obsahovat hloubkové přespárování a případnou injektáž. Kamenné bloky budou očištěny a v případě potřeby budou lokálně nahrazeny. Rozsah oprav kamenného zdiva musí být určena stavebně technickým průzkumem. U většiny kamenných opěrných zdí bude provedena nová železobetonová římsa se zábradlím. Záměr projektu předpokládá demolici jedné opěrné zdi z kamenného zdiva.

Povrchy některých betonových opěrných zdí budou na základě stavebně technického průzkumu sanovány, bude provedena nová železobetonová římsa se zábradlím.

Nízké opěrné zídky podél komunikace I/30 budou nahrazeny novými zídkami, ve tvaru vyhovujícím bezpečnosti provozu.

U opěrných zdí musí být dodržen VMSP.

4.3 Těleso železničního spodku

Rekonstrukce tělesa je navržena pomocí krabicových dílů opěrných zdí typu U3 dle vzorových listů Ž 2.2. Založení betonových prefabrikátů bude doplněno raženými mikropilotami z duktilní litiny doplněných injektáží. Tento typ založení vykazuje rychlost provádění i ve stísněných podmínkách. Tyto prvky rovněž zvýší stabilitu drážních svahů. V některých úsecích je navrženo rozšíření násypového tělesa pomocí patní zídky a přísypu. Patní zídky budou rovněž založeny pomocí ražených mikropilot z duktilní litiny s injektáží. Vzhledem k zásahům do tělesa železničního spodku v těsné blízkosti koleje je v rámci prací uvažováno rovněž s propracováním koleje v blízkosti upravovaných stezek v celé délce řešených úseků.

4.4 Nestabilní plán tělesa železničního spodku

V km 503,100 – 503,650 je předpokládáno kompletní snesení svršku, odtěžení konstrukčních vrstev pražcového podloží a sanace podloží a odvodnění. V podloží jsou očekávány jílovité zeminy, sanace podloží bude na základě výsledků inženýrskogeologického průzkumu zvolena buď nahrazením v nutném rozsahu únosnou zeminou, nebo sanací vibrovanými šterkovými pilíři. Sanace pražcového podloží se předpokládá v koleji č. 1 v km 503,100 – 503,650, v koleji č. 2 v km 503,100 – 503,500. Po provedení sanace bude znovu proveden železniční svršek s použitím stávajícího materiálu v celkové délce 950m koleje (550m kolej č.1 a 400m kolej č.2).

4.5 Most v km 506,372

Kamenný klenbový most bude osazen nasazenou železobetonovou deskou s římsami a zábradlím splňující VMP 2,5m. Přechody do širé trati budou provedeny z prefabrikovaných přechodových zídek, které budou podepřeny raženými mikropilotami z duktilní litiny doplněných injektáží.

Tento mostní objekt je zahrnut do rekonstrukce na doporučení OŘ Ústí nad Labem (stanovisko je součástí části K).

4.6 Trakční vedení

V úseku km 503,300 – 514,782 bude nahrazen trolejový drát, nosné lano, armatury trakčního vedení, izolátory, zesilovací vedení a původní trakční stožáry z roku 1981. Rekonstrukce TV je zahrnuta na doporučení O24 a OŘ Ústí nad Labem. U sestavy budou použity komponenty využitelné i pro budoucí přechod na střídavou napájecí soustavu 25 kV AC. Vyjádření je samostatnou přílohou části K.

4.7 Zastávky

V řešeném úseku budou rekonstruovány zastávky Lovosice město, Malé Žernoseky, Litochovice nad Labem a Dolní Zálezly. Nástupiště zastávek v současné podobě nesplňují normové parametry.“

Nástupiště budou rekonstruována ve stávající poloze do normových parametrů výšky nástupištní hrany (přizvednutí nástupištní hrany), pouze v zastávce Malé Žernoseky bude nástupiště, ve směru na Prahu, přisunuto blíže stávajícímu železničnímu přejezdu, který slouží jako bezbariérový přístup. V Litochovicích nad Labem budou rekonstruovány přístupové chodníky k nástupišťům tak, aby splňovaly bezbariérový přístup. V Dolních Zálezlech je nutné vybudovat bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště pomocí podchodu s přístupem do čela ostrovního nástupiště ze směru od Lovosic. V rámci rekonstrukce budou zřízeny nové přístřešky, osvětlení a IS.

4.8 Požadavky na ITS

V řešeném úseku je v provozu dálkový metalický kabel ŽDK1 a dálkový optický kabel o kapacitě 36 vláken. Trať je pokryta rádiovým signálem GSM-R. V případě kolize bude stávajícího dálkový metalický a optický kabel ochráněn popř. bez přerušení vymístěn a následně umístěn do nové polohy.

Na zastávkách budou rekonstruovány sítě pro osvětlení a staniční rozhlas. ITS není součástí této zakázky.

V předmětném úseku je provozován kabelový rozvod VN 6kV/75Hz pro napájení kolejových obvodů a zab. zař. přejezdů včetně traťových transformačních stanic TTS 6/0,4kV. Tento kabelový rozvod bude v rámci související stavby „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SR“ nahrazen novým magistrálním kabelovým rozvodem VN 22 kV, zavěšeným na trakčních podpěrách.

Projekt je koordinován s připravovanou akcí Oblastního ředitelství Ústí nad Labem „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“ Obě akce budou realizovány současně v jedné stavbě k omezení nutnosti dalších výluk. Samotná realizace je naplánována na období 07/2021 – 05/2022.

4.9 Harmonogram výstavby

Projekt bude koordinován s připravovanou akcí Oblastního ředitelství Ústí nad Labem „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“ Obě akce budou realizovány současně v jedné stavbě k omezení nutnosti dalších výluk. Plánované výluky v rámci cyklické opravy jsou u 1. TK 3.7.-30.8. 2021 a u 2. TK 1.9.-30.10. 2021

Objekty prováděné ve výluce 1. TK

1. Výluka plánovaná v rámci akce „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“

Zárubní zdi	
SO 11-24-01	Zárubní zeď v km 497,585 - 497,715
SO 11-24-02	Zárubní zeď v km 500,206 - 500,29
Nástupiště	
SO 11-12-01	Zastávka Lovosice město
SO 11-12-02	Zastávka Malé Žernoseky

2. Výluka 1. TK Prackovice –Ústí n.L.

Zárubní zdi	
SO 11-24-03	Zárubní zeď v km 500,422 - 500,437
SO 11-24-04	Zárubní zeď v km 500,460 - 500,710
SO 11-24-05	Zárubní zeď v km 500,905 - 500,956
SO 11-24-07	Zárubní zeď v km 502,414 - 502,590
SO 11-24-08	Zárubní zeď v km 503,390 - 503,425– demolice, nahrazení žlabem
SO 11-24-09	Zárubní zeď v km 503,500
SO 11-24-10	Zárubní zeď v km 505,400 - 505,490
SO 11-24-11	Zárubní zeď v km 505,560 - 505,600
SO 11-24-12	Zárubní zeď v km 507,163 - 507,553
SO 11-24-13	Zárubní zeď v km 508,560 - 508,650
SO 11-24-14	Zárubní zeď v km 509,253 - 509,400
SO 11-24-15	Zárubní zeď v km 509,796 - 509,880
SO 11-24-16	Zárubní zeď v km 510,495 - 510,624
SO 11-24-17	Zárubní zeď v km 510,952 - 511,174
SO 11-24-18	Zárubní zeď v km 511,400 - 511,715
SO 11-24-19	Zárubní zeď v km 513,040 - 513,060
SO 11-24-20	Zárubní zeď v km 513,220 - 513,560
Mosty	
SO 11-20-01	Most v km 506,372
Sanace pražcového podloží	
SO 11-11-06	Sanace pražcového podloží v km 503,100 - 503,650
Nástupiště	
SO 11-12-03	Zastávka Litochovice nad Labem
SO 11-12-04	Zastávka Dolní Zálezly
Trakční vedení	
SO 11-71-01	Trakční vedení v km 503,300 – 514,782

Objekty prováděné ve výluce 2. TK

1. Výluka plánovaná v rámci akce „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice – Prackovice n/L“

Opěrné zdi	
SO 11-23-01	Opěrná zeď v km 498,150 - 498,320
SO 11-23-02	Opěrná zeď v km 498,700 - 499,020 vpravo
SO 11-23-04	Opěrná zeď v km 500,672 - 501,400
Nástupiště	
SO 11-12-01	Zastávka Lovosice město
SO 11-12-02	Zastávka Malé Žernoseky

2. Výluka 2. TK Prackovice –Ústí n.L.

Opěrné zdi	
SO 11-23-05	Opěrná zeď v km 503,360 - 503,400
SO 11-23-08	Opěrná zeď v km 507,132 - 507,163
SO 11-23-16	Opěrná zeď v km 513,005 - 513,100
SO 11-23-17	Opěrná zeď v km 514,450 - 514,600
Mosty	
SO 11-20-01	Most v km 506,372
Rekonstrukce tělesa železničního spodku	
SO 11-11-01	Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090
Sanace pražcového podloží	
SO 11-11-06	Sanace pražcového podloží v km 503,100 - 503,650
Nástupiště	
SO 11-12-03	Zastávka Litochovice nad Labem
SO 11-12-04	Zastávka Dolní Zálezly
Trakční vedení	
SO 11-71-01	Trakční vedení v km 503,300 – 514,782

Objekty prováděné bez nároku na výluky žel. dopravy

Zárubní zdi	
SO 11-24-21	Zárubní zeď v km 515,420 - 516,090
Opěrné zdi	
SO 11-23-01	Opěrná zeď v km 498,150 - 498,320
SO 11-23-03	Opěrná zeď v km 498,800 - 498,925 vlevo
SO 11-23-06	Opěrná zeď v km 503,500
SO 11-23-07	Opěrná zeď v km 507,000 - 507,100
SO 11-23-10	Opěrná zeď v km 508,550 - 508,620
SO 11-23-11	Opěrná zeď v km 509,050 - 509,150
SO 11-23-12	Opěrná zeď v km 510,450 - 510,820
SO 11-23-13	Opěrná zeď v km 510,970 - 511,200
SO 11-23-14	Opěrná zeď v km 511,400 - 511,460
SO 11-23-15	Opěrná zeď v km 511,803 - 512,000

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Seznam stavebních objektů	
Zárubní zdi	
SO 11-24-01	Zárubní zeď v km 497,585 - 497,715
SO 11-24-02	Zárubní zeď v km 500,206 - 500,29
SO 11-24-03	Zárubní zeď v km 500,422 - 500,437
SO 11-24-04	Zárubní zeď v km 500,460 - 500,710
SO 11-24-05	Zárubní zeď v km 500,905 - 500,956
SO 11-24-07	Zárubní zeď v km 502,414 - 502,590
SO 11-24-08	Zárubní zeď v km 503,390 - 503,425– demolice, nahrazení žlabem
SO 11-24-09	Zárubní zeď v km 503,500
SO 11-24-10	Zárubní zeď v km 505,400 - 505,490
SO 11-24-11	Zárubní zeď v km 505,560 - 505,600
SO 11-24-12	Zárubní zeď v km 507,163 - 507,553
SO 11-24-13	Zárubní zeď v km 508,560 - 508,650
SO 11-24-14	Zárubní zeď v km 509,253 - 509,400
SO 11-24-15	Zárubní zeď v km 509,796 - 509,880
SO 11-24-16	Zárubní zeď v km 510,495 - 510,624
SO 11-24-17	Zárubní zeď v km 510,952 - 511,174
SO 11-24-18	Zárubní zeď v km 511,400 - 511,715
SO 11-24-19	Zárubní zeď v km 513,040 - 513,060
SO 11-24-20	Zárubní zeď v km 513,220 - 513,560
SO 11-24-21	Zárubní zeď v km 515,420 - 516,090
Opěrné zdi	
SO 11-23-01	Opěrná zeď v km 498,150 - 498,320
SO 11-23-02	Opěrná zeď v km 498,700 - 499,020 vpravo
SO 11-23-03	Opěrná zeď v km 498,800 - 498,925 vlevo
SO 11-23-04	Opěrná zeď v km 500,672 - 501,400
SO 11-23-05	Opěrná zeď v km 503,360 - 503,400
SO 11-23-06	Opěrná zeď v km 503,500
SO 11-23-07	Opěrná zeď v km 507,000 - 507,100
SO 11-23-08	Opěrná zeď v km 507,132 - 507,163
SO 11-23-10	Opěrná zeď v km 508,550 - 508,620
SO 11-23-11	Opěrná zeď v km 509,050 - 509,150
SO 11-23-12	Opěrná zeď v km 510,450 - 510,820

SO 11-23-13	Opěrná zeď v km 510,970 - 511,200
SO 11-23-14	Opěrná zeď v km 511,400 - 511,460
SO 11-23-15	Opěrná zeď v km 511,803 - 512,000
SO 11-23-16	Opěrná zeď v km 513,005 - 513,100
SO 11-23-17	Opěrná zeď v km 514,450 - 514,600
Mosty	
SO 11-20-01	Most v km 506,372
Rekonstrukce tělesa železničního spodku	
SO 11-11-01	Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090
Sanace pražcového podloží	
SO 11-11-06	Sanace pražcového podloží v km 503,100 - 503,650
Nástupiště	
SO 11-12-01	Zastávka Lovosice město
SO 11-12-02	Zastávka Malé Žernoseky
SO 11-12-03	Zastávka Litochovice nad Labem
SO 11-12-04	Zastávka Dolní Zálezly
Trakční vedení	
SO 11-71-01	Trakční vedení v km 503,300 – 514,782

5.1 Zárubní zdi

SO 11-24-01 Zárubní zeď v km 497,585 - 497,715

Zárubní zeď vlevo výšky 2m, délky 130m z kamenného řádkového zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, kolej v místě je bez převýšení. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. Chybějící odvodnění koleje.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace a vybudování trativodu u paty zdi.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-02 Zárubní zeď v km 500,206 - 500,290

Dvě zárubní zídky výšky 1,3 a 3m z kamenného řádkového zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, kolej v místě je bez převýšení. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-03 Zárubní zeď v km 500,422 - 500,437

Zárubní zeď vlevo výšky max 2,2m, délky 15m z kamenného řádkového zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, kolej v místě je bez převýšení. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-04 Zárubní zeď v km 500,460 - 500,710**

Zárubní zeď vlevo výšky 1,8-3m, délky 250m z kamenného řádkového zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě příkloněno ke zdi. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-05 Zárubní zeď v km 500,905 - 500,956

Zárubní zeď vlevo výšky 1,3m, délky 51m z kamenného řádkového zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě přikloněno ke zdi. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. Koruna je přesypána materiálem z čističky.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno odbagrování materiálu z čističky kolejového lože za korunou svahu.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-07 Zárubní zeď v km 502,414 - 502,590**

Zárubní zeď vlevo výšky 0,5-1,5m, délky 176m z kamenného řádkového zdiva. Zdivo je ve velmi špatném stavu.

U tohoto objektu je navržena demolice zdi a přestavba z betonových prefabrikovaných dílců skládaných nasucho.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.



SO 11-24-08 Zárubní zeď v km 503,390 - 503,425 – demolice, nahrazení žlabem

Zárubní zídka vlevo výšky 0,5m, délky 35m z kamenného řádkového zdiva. Ve velmi špatném stavu.

U tohoto objektu je navržena demolice. Zídka bude nahrazena příkopovými žlaby UCH v rámci rekonstrukce odvodnění SO 11-11-06.

Objekt nevyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-09 Zárubní zeď v km 503,500**

Zárubní zídka vlevo výšky 0,5 - 1,5m, délky 10m z kamenného řádkového zdiva. Část zídky je rozpadlá. Nad zdí je plot a dům, v případě poškození zdi budou přímo ohroženy poškozením. VSMP vyhovuje.

Navržená opatření jsou očištění zdiva, lokální přespárování a dozdění chybějící části.

Objekt nevyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-10 Zárubní zeď v km 505,400 - 505,490**

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 5,8m, délky 90m. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě přikloněno ke zdi. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy se zábradlím, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-11 Zárubní zeď v km 505,560 - 505,600

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 1m, délky 40m. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě přikloněno ke zdi. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-12 Zárubní zeď v km 507,163 - 507,553

Zárubní zeď ve stanici Dolní Zálezly z kamenného řádkového zdiva výšky 3,5m délky 330m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP dodržen pro šířku 2500mm, kolej není převýšena.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy se zábradlím a protidotykovou ochranou, očištění a přespárování zdiva, lokální výměna degradovaných kamenných bloků.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

SO 11-24-13 Zárubní zeď v km 508,560 - 508,650

Zárubní zeď vlevo výšky 2,5m, délky 90m z kamenného řádkového zdiva. VSMP nutno posoudit přesně dle zaměření vzhledem k převýšení koleje. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-14 Zárubní zeď v km 509,253 - 509,400

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 4,5m, délky 147m. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje v místě je minimální, přesně nutno posoudit dle zaměření. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. V roce 2000 byla provedena obnova spárování.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-15 Zárubní zeď v km 509,796 - 509,880**

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 3,0m, délky 84m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě přikloněno ke zdi.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy se zábradlím, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-24-16 Zárubní zeď v km 510,495 - 510,624

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 3,5m, délky 129m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP 2,5 nevyhovuje, nutno posoudit přesně dle zaměření.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy se zábradlím, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-17 Zárubní zeď v km 510,952 - 511,174**

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 0,5-1,5m, délky 222m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP 2,5 vyhovuje včetně započtení převýšení, nutno však posoudit přesně dle zaměření.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

SO 11-24-18 Zárubní zeď v km 511,400 - 511,715

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 0,5-2,5m, délky 315m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP 2,5 vyhovuje včetně započtení převýšení. Nutno podrobněji posoudit dle zaměření.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

SO 11-24-19 Zárubní zeď v km 513,040 - 513,060

Zárubní zeď z řádkového kamenného zdiva výšky 1,6m, délky 20m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva. VSMP vyhovuje pro šířku 2500mm, převýšení koleje není v místě přikloněno ke zdi. Nutno podrobněji prověřit dle zaměření.

Navržená opatření jsou provedení nové železobetonové římsy, očištění a přespárování zdiva, injektáž. V rámci stavby bude provedeno očištění svahu od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

SO 11-24-20 Zárubní zeď v km 513,220 - 513,560

Zárubní zeď z kamenného řádkového zdiva výšky 3,5m délky 340m. Římsa a zábradlí po rekonstrukci v r. 2000. Na konci zdi nevyhovuje VSMP 2,5m, vzhledem k nepříznivému vlivu převýšení je nutno podrobně posoudit dle zaměření. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva.

Navržená opatření jsou očištění a přespárování zdiva, injektáž. Statické zajištění výklenků. Ověření možnosti úpravy konce zdi pro dodržení VSMP.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-24-21 Zárubní zeď v km 515,420 - 516,090**

Zárubní zeď z kamenného zdiva s omítkou. Délka 670m, výška 1,0 - 5,7m. Žádné statické poruchy, jen degradace zdiva římsy.

Navrženo je sanování betonové římsy a očištění a lokální sanace zdiva.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

5.2 Opěrné zdi

SO 11-23-01 Opěrná zeď v km 498,150 - 498,320

Opěrná zeď vpravo výšky 2m, délky 150m z kamene s betonovou omítkou. Žádné statické poruchy, jen degradace betonové omítky. Římsa degradovaná bez zábradlí.

Navrhovaná opatření jsou provedení nové železobetonové římsy se zábradlím. Reprofilace a úprava betonového zdiva. Očištění prostoru za korunou od vegetace.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-02 Opěrná zeď v km 498,700 - 499,020 vpravo

Opěrná zeď vpravo výšky 4m délky 280m z kamenného řádkového zdiva. Žádné statické poruchy, jen degradace kamenného zdiva a zábradlí. VMP 2,5 vyhovuje. V místě mostů zdivo již opraveno vč. říms v roce 2000.

Navrhovaná opatření jsou očištění kamenného zdiva, obnova spárování, lokální výměna kamenů. Nová železobetonová římsa se zábradlím, doplněno o ochranu proti padání štěrku (tahokov v rámečku).

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-03 Opěrná zeď v km 498,800 - 498,925

Opěrná zeď vlevo výšky 4m délky 110m z kamenného řádkového zdiva. Po rekonstrukci v r. 2000 doplněno železobetonovými konzolami a vyloženou římsou s protihlukovou stěnou. Žádné statické poruchy, jen degradace kamenného zdiva. V místě mostů zdivo již opraveno vč. říms v roce 2000.

Navrhované opatření jsou očištění kamenného zdiva, obnova spárování, lokální výměna kamenů. Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-23-04 Opěrná zeď v km 500,672 - 501,400**

Opěrná zeď vlevo výšky 5m, délky 713m z betonu a kamene s betonovou omítkou. VMP 2,5 vyhovuje, nutno však podrobně posoudit dle zaměření.

Žádné statické poruchy, jen degradace betonu především u říms, popraskané krycí desky kabelovodu.

Navrhovaná opatření jsou vybudování nové římsy a zábradlí, reprofilace a sanace betonové omítky, výměna krycích desek kabelovodu, výměna svodného porubí.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-05 Opěrná zeď v km 503,360 - 503,400

Opěrná zeď vpravo u domů z řádkového kamenného zdiva výšky 4m, délky 40m. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, zdivo je však ve velmi špatném stavu. Zdi chybí římsa a zábradlí.

Navrhované opatření jsou rekonstrukce dřívku zdi kotvenou betonovou přízdívkou a vybudování nové římsy se zábradlím.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-23-06 Opěrná zeď v km 503,500**

Opěrná zeď vpravo z řádkového kamenného zdiva výšky 4m délky 45m. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, zdivo bylo přespárováno.

Navrhovaná opatření jsou očištění kamenného zdiva, obnova spárování, lokální výměna kamenů. Nová železobetonová římsa se zábradlím.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-07 Opěrná zeď v km 507,000 - 507,100

Nízká opěrná zídka vlevo u komunikace výšky max 1m, délky 100m. Kamenná zídka z řádkového zdiva, u mostu v km 507,095 nahrazena betonovými prefabrikáty. Betonové prafabrikáty jsou ve špatném stavu, zídka se vyklání.

Zídka bude přestavěna v rozsahu 25m

Objekt nevyžaduje stavebně technický průzkum.

**SO 11-23-08 Opěrná zeď v km 507,132 - 507,163**

Opěrná zeď vpravo u domů z řádkového kamenného zdiva výšky 3-5m. Za korunou zdi se nachází obklad ze zatravnovacích prefabrikátů a PHS z r. 2000.

Navrhovaná opatření jsou očištění kamenného zdiva, obnova spárování, lokální výměna kamenů, rekonstrukce římsy.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-10 Opěrná zeď v km 508,550 - 508,620

Monolitická železobetonová opěrná patní zídka délky 70m, výšky 1m. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřená mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.

**SO 11-23-11 Opěrná zeď v km 509,050 - 509,150**

Monolitická železobetonová opěrná patní zídka délky 100m, výšky 1m. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Římsa zdi je ve špatném stavu, drolí se a je přesypána materiálem násypu. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřená mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.



SO 11-23-12 Opěrná zeď v km 510,450 - 510,820

Železobetonová opěrná patní zídka délky 370m, výšky 1,5m. Zeď tvoří prefabrikované dílce tvaru L s monolitickou římsou. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Římsa zdi je ve špatném stavu, drolí se a je přesypána materiálem násypu. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřenou mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.



SO 11-23-13 Opěrná zeď v km 510,970 - 511,200

Železobetonová opěrná patní zídka délky 230m, výšky 1,5m. Zeď tvoří prefabrikované dílce tvaru L s monolitickou římsou. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Římsa zdi je ve špatném stavu, drolí se a je přesypána materiálem násypu. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřenou mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.

**SO 11-23-14 Opěrná zeď v km 511,400 - 511,460**

Železobetonová opěrná patní zídka délky 60m, výšky max. 1,5m. Zeď tvoří prefabrikované dílce tvaru L s monolitickou římsou. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Římsa zdi je ve špatném stavu, drolí se a je přesypána materiálem násypu. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřenou mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.



SO 11-23-15 Opěrná zeď v km 511,803 - 512,000

Železobetonová opěrná patní zídka délky 197m, výšky max 1,5m. Zeď tvoří prefabrikované dílce tvaru L s monolitickou římsou. Zeď sousedí s komunikací I/30. Zeď nevykazuje zásadní statické poruchy, beton je degradován, místy se vyskytují trhliny. Římsa zdi je ve špatném stavu, drolí se a je přesypána materiálem násypu. Zeď tvoří nebezpečnou překážku provozu na komunikaci I/30.

V rámci sanačních opatření je navrženo nahrazení opěrné zídky novou železobetonovou konstrukcí tvaru L, podepřenou mikropilotami. Nová opěrná zeď bude na začátku a konci opatřena náběhy podobně jako betonová svodidla. Příčný řez bude také tvarově odvozený od betonových svodidel.

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.

**SO 11-23-16 Opěrná zeď v km 513,005 - 513,100**

Kamenná opěrná zeď výšky až 6m délky 95m. Římsa zdi byla v r. 2000 rekonstruována vyloženou římsou na betonových svislých stojkách. Římsa je opatřena zábradlím. Zeď přechází do terénu výškovým náběhem v délce 20m. Tato část zdi již nebyla opatřena římsou, zůstaly původní římsové bloky a chybí zde zábradlí. Celá zeď je povrchově degradovaná.

Navrhovaná opatření jsou očištění kamenného zdiva, obnova spárování, lokální výměna kamenů, nová železobetonová římsa se zábradlím ve výškovém náběhu.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



SO 11-23-17 Opěrná zeď v km 514,450 - 514,600

Kamenná opěrná zeď z kyklopského zdiva výšky do 2m délky 150m. Zeď je celkově v dobrém stavu.

V rámci sanačních opatření je navrženo očištění a přespárování zdiva.

Objekt vyžaduje stavebně technický průzkum.



5.3 Mosty

SO 11-20-01 Most v km 506,372

Kamenný klenbový most se železobetonovými křídly a železobetonovými římsami po rekonstrukci v r. 2000. Na mostě nevyhovuje VMP 2,5m.

V rámci sanačních opatření je navrženo provedení nasazené desky s izolací a římsami s vyhovujícím VMP. Mostní přechody z prefabrikovaných přechodových zídek podepřených raženými mikropilotami.



5.4 Rekonstrukce tělesa železničního spodku

SO 11-11-01 Úprava tělesa železničního spodku v km 503,250 - 516,090

V uvedeném úseku se nachází celkem 16 míst s nenormovými parametry železničního spodku v souhrnné délce 2395 m.

Rekonstrukce je navržena rozšířením pomocí krabicových dílů opěrných zdí typu U3 dle vzorových listů Ž 2.2. Založení betonových prefabrikátů bude doplněno raženými mikropilotami z duktilní litiny doplněných injektáží.

V některých místech je sanace navržena provedením patní zídky a přísypu k zemnímu tělesu. Založení patní zídky bude rovněž doplněno raženými mikropilotami z duktilní litiny doplněných injektáží.

Nenormová místa vyžadují inženýrskogeologický průzkum.



5.5 Sanace pražcového podloží

SO 11-11-06 Sanace pražcového podloží v km 503,100 - 503,650

V km 503,100 – 503,650 je v rámci údržby nutné neustále podbíjet. Byly nalezeny jílovité zeminy na pláni tělesa žel. spodku. V současné době je zřejmě již nefunkční odvodnění pláne železničního spodku a dochází k progresi vývoje štěrkových pytlů. Pro zastavení neustálých deformací je nutné plán tělesa železničního spodku sanovat včetně odvodnění.

V km 503,100 – 503,650 je předpokládáno kompletní snesení svršku, odtěžení konstrukčních vrstev pražcového podloží a sanace podloží a odvodnění. V podloží jsou očekávány jílovité zeminy, sanace podloží bude na základě výsledků inženýrskogeologického průzkumu zvolena buď nahrazením v nutném rozsahu únosnou zeminou, nebo sanací vibrovanými štěrkovými pilíři. Sanace pražcového podloží se předpokládá v koleji č. 1 v km 503,100 – 503,650, v koleji č. 2 v km 503,100 – 503,500. Po provedení sanace bude znovu proveden železniční svršek s použitím stávajícího materiálu v celkové délce 950m koleje (550m kolej č.1 a 400m kolej č.2).

Objekt vyžaduje inženýrskogeologický průzkum.



5.6 Trakční vedení

SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 – 514,782

V km 503,300 – 514,782 bude provedena kompletní náhrada nevyhovujících trakčních podpěr z roku 1981. Budou provedeny související směrové a výškové úpravy TV, včetně náhrad nevyhovujících komponent a armatur. Pro novou sestavu TV budou použity komponenty využitelné pro 25 kV AC a umožňující budoucí přepnutí bez dalších výrazných úprav.

5.7 Zastávky

SO 11-12-01 Zast. Lovosice město km 496,900 – 497,310

Nástupiště budou rekonstruována ve stávající poloze do normových parametrů výšky nástupištní hrany (přizvednutí nástupištní hrany). Součástí budou i nové přístřešky, rekonstrukce bezbariérového napojení, osvětlení a IS.

Práce budou koordinovány s akcí „Rekonstrukce přejezdu P2420 v km 497,098 trati Praha Bubeneč – Děčín hl.n.“. Nástupištní desky nebudou opřeny o stávající PHS, to bude zajištěno úhlovou zídou L.

SO 11-12-02 Zast. Malé Žernoseky km 499,200 – 499,400

Nástupiště budou rekonstruována do normových parametrů výšky nástupištní hrany (přizvednutí nástupištní hrany). Součástí budou i nové přístřešky, rekonstrukce bezbariérového napojení, osvětlení a IS. Nástupiště u 1. TK bude přisunuto k přejezdu P2421 v km 499,184. Bezbariérové napojení nástupiště u 2. TK bude provedeno nově až za výstražníkem přejezdu.

SO 11-12-03 Zast. Litochovice km 502,200 – 502,400

Nástupiště budou rekonstruovány ve stávající poloze do normových parametrů výšky nástupištní hrany (přizvednutí nástupištní hrany). Součástí budou i nové přístřešky, osvětlení a IS.

Bezbariérový přístup bude zajištěn rekonstrukcí přístupových chodníků v normovém sklonu.

SO 11-12-04 Zast. Dolní Zálezly km 507,378 – 507,531

Nástupiště bude rekonstruováno do normových parametrů výšky nástupištní hrany (přizvednutí nástupištní hrany). Součástí bude úprava zastřešení, rekonstrukce osvětlení a IS.

Bezbariérový přístup od jihu (od řeky) bude zajištěn novým podchodem.

6 Územně technické podmínky

Vzhledem k tomu, že se jedná o sanaci stávajících staveb, nedochází ke změnám využití území vzhledem k územně plánovací dokumentaci.

Nepředpokládají se přeložky sítí mimodrážních správců.

7 Majetkoprávní vztahy

Většina řešených objektů se nachází na pozemcích investora a jejich sanací nevzniknou trvalé ani zábory cizích pozemků.

Objekt **SO 11-23-10** se nachází na pozemku ve správě ŘSD ČR.

Objekty **SO 11-11-06**, **SO 11-11-01**, **SO 11-24-08**, **SO 11-23-06** a **SO 11-24-21** se nacházejí na pozemcích ve správě ČD a.s.

Objekt **SO 11-23-17** se nachází na pozemku Statutárního města Ústí nad Labem

Objekt **SO 11-23-01** se nachází na pozemku soukromého vlastníka 107/2 k.ú. Malé Žernoseky (543m²). Přístupový chodník nástupiště **SO 11-12-03** se částečně nachází (cca 125m²) na pozemku soukromého vlastníka p.č. st. 29/1 k.ú. Litochovice nad Labem. **SO 11-24-09** se nachází na pozemku soukromého vlastníka 65/2 k.ú. Prackovice nad Labem (26m²). Pro tyto stavby se počítá s výkupem dotčených parcel o celkové rozloze 694m².

Stavba nevyžaduje zábory pozemků ZPF a PUPFL.

Možná rizika mohou nastat při jednání se soukromými vlastníky pozemků. Opěrné zdi se většinou nachází v těsné blízkosti pozemků ŘSD (kom. I/30) a soukromých vlastníků. Možná rizika mohou nastat při projednávání dočasných záborů pozemků pro výstavu. Několik opěrných zdí se nachází v těsné blízkosti obytných budov a mohou představovat rizika při jednání s jejich vlastníky.

Přehled dotčených pozemků			
Objekt	k.ú.	p.č.	Vlastník
SO 11-12-01 Zast. Lovosice město km 496,900 – 497,310	Lhotka nad Labem [681431]	1686/1	SŽDC
SO 11-24-01 Zárubní zeď v km 497,585 - 497,715	Lhotka nad Labem [681431]	2/2	SŽDC
SO 11-23-01 Opěrná zeď v km 498,150 - 498,320		10/2	SŽDC
SO 11-23-02 Opěrná zeď v km 498,700 - 499,020	Malé Žernoseky [565245]	107/2	SJM Plesník Václav a Plesníková Jarmila,
SO 11-23-03 Opěrná zeď v km 498,700 - 498,925		315	SŽDC
SO 11-12-02 Zast. Malé Žernoseky km 499,200 – 499,400		315	SŽDC
SO 11-24-02 Zárubní zeď v km 500,206 - 500,29		315	SŽDC
SO 11-24-03 Zárubní zeď v km 500,422 - 500,437		315	SŽDC
SO 11-24-04 Zárubní zeď v km 500,460 - 500,710	Litochovice nad Labem [685411]	218/1	SŽDC
SO 11-24-05 Zárubní zeď v km 500,905 - 500,956		218/1	SŽDC
SO 11-23-04 Opěrná zeď v km 500,672 - 501,400		218/1	SŽDC
SO 11-12-03 Zast. Litochovice km 502,200 – 502,400		218/1	SŽDC
SO 11-24-07 Zárubní zeď v km 502,414 - 502,590		st. 29/1	Cyrkřovská Veronika
SO 11-11-06 Sanace pražcového podloží v km 503,100 - 503,650	Prackovice nad Labem [726958]	218/1	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		110/3	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		110/1	ČD
SO 11-24-08 Zárubní zeď v km 503,390 - 503,425		110/3	SŽDC
SO 11-23-05 Opěrná zeď v km 503,360 - 503,400		110/1	ČD
SO 11-24-09 Zárubní zeď v km 503,500		110/1	ČD
SO 11-23-06 Opěrná zeď v km 503,500		65/2	Matoušková Helena
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		110/1	ČD
SO 11-24-10 Zárubní zeď v km 505,400 - 505,490		110/4	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		110/4	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090	Dolní Zálezly [567931]	442	SŽDC
SO 11-24-11 Zárubní zeď v km 505,560 - 505,600		442	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		442	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		442	SŽDC
SO 11-20-01 Most v km 506,372		1778/1	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1778/1	SŽDC
SO 11-23-07 Opěrná zeď v km 507,000 - 507,100		1778/1	SŽDC
SO 11-23-08 Opěrná zeď v km 507,132 - 507,163		1778/1	SŽDC
SO 11-24-12 Zárubní zeď v km 507,163 - 507,553		1778/1	SŽDC
SO 11-12-04 Zast. Dolní Zálezly km 507,378 – 507,531		1778/1	SŽDC
SO 11-24-13 Zárubní zeď v km 508,560 - 508,650		1778/1	SŽDC
SO 11-23-10 Opěrná zeď v km 508,550 - 508,640		1131	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		1779/1	ŘSD
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1131	SŽDC
SO 11-23-11 Opěrná zeď v km 509,050 - 509,150		1131	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1131	SŽDC
SO 11-24-14 Zárubní zeď v km 509,253 - 509,400		1131	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1131	SŽDC
SO 11-24-15 Zárubní zeď v km 509,796 - 509,880		1131	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1131	SŽDC
SO 11-24-16 Zárubní zeď v km 510,495 - 510,624	Vaňov [776807]	1131	SŽDC
SO 11-23-12 Opěrná zeď v km 510,450 - 510,820		1131	SŽDC
SO 11-24-17 Zárubní zeď v km 510,952 - 511,174		1131	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		1131	SŽDC
SO 11-23-13 Opěrná zeď v km 510,970 - 511,200		1131	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		543/1	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090		543/1	SŽDC
SO 11-24-18 Zárubní zeď v km 511,400 - 511,715		543/1	SŽDC
SO 11-23-14 Opěrná zeď v km 511,400 - 511,460		543/1	SŽDC
SO 11-23-15 Opěrná zeď v km 511,803 - 512,000		543/1	SŽDC
SO 11-11-01 Úprava tělesa žel. spodku v km 503,250 - 516,090	Ústí nad Labem [774871]	543/1	SŽDC
SO 11-23-16 Opěrná zeď v km 513,005 - 513,100		543/1	SŽDC
SO 11-24-19 Zárubní zeď v km 513,040 - 513,060		543/1	SŽDC
SO 11-24-20 Zárubní zeď v km 513,220 - 513,560		543/1	SŽDC
SO 11-71-01 Trakční vedení v km 503,300 - 514,782		4302/31	SŽDC
SO 11-23-17 Opěrná zeď v km 514,500 - 514,600	Ústí nad Labem [774871]	4302/1	České dráhy, a.s.,
SO 11-24-21 Zárubní zeď v km 515,420 - 516,090		4181/1	Statutární město Ústí nad Labem,
		4302/1	České dráhy, a.s.,

8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Realizací projektu dojde k prodloužení životnosti objektů vybudovaných povětšinou před více než 100 lety. Nedojde ke změně intenzit dopravy a hladiny hluku. Vzhledem k charakteru stavby (rekonstrukce) nedojde ke změně vlivu na životní prostředí.

V dalším stupni dokumentace bude popsán vliv na ŽP, zejména biologický a dendrologický průzkum spolu s množstvím dřevin k odstranění vzhledem k tomu že se stavba nachází v CHKO České středohoří. V dalším stupni dokumentace je nutné s ohledem na výsledky nutných průzkumů zpracovat oblast odpadového hospodářství.

Část záměru se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje a na hranici záplavového území.

V rámci sanace železničního spodku bude taktéž docházet k recyklaci šterkového lože, v delším stupni dokumentace je nutné zpracovat rozptylovou studii, tak jak to ukládá zákon 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

9 Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Navržené řešení neklade nové požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby dráhy.

Pozemky soukromých vlastníků, na kterých leží objekty železničního spodku by měly být vykoupeny a zařazeny do správy Správy železnic, státní organizace.

Realizací projektu dojde k usnadnění údržby v řešeném úseku trati.

10 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Projekt lze doporučit k realizaci dle alternativní odborné metody ve smyslu „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury“ ze dne 15. 11. 2017, části IV. Odlišné postupy na základě článku IV, bodu 2o) „rekonstrukce a opravy staveb, kterými se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů, za účelem uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu, a to bez změny původního využití“ a 2 p) „staveb k odstranění zdrojů ohrožení provozuschopnosti dráhy (např. sanace skalních svahů apod.)“.

Na základě bodu 2o) je obhájena investice do výměny trakčního vedení jako celku, které je na hranici své životnosti a je nutné ho vyměnit za nové. Dále do bodu 2o) spadají i konstrukce nástupišť, které jsou zastaralé, blíží se hranici své životnosti a neodpovídají normovému stavu. U těchto nástupišť dojde k úpravě výšky hrany od temene kolejnice a uvedení nástupiště do normového stavu. Ostatní sanace (opěrné a zárubní zdi, sanace pražcového podloží, rekonstrukce tělesa železničního spodku a most) mají zamezit ohrožení provozuschopnosti dráhy, tedy výskytu

mimořádností a z nich plynoucích nutných provozních opatření, a proto jsou obhájeny na základě bodu 2p).

Realizace stavby představuje nutné opatření k zachování provozuschopnosti a ochraně drážních zařízení na žel. trati č.090 v úseku Lovosice - Ústí nad Labem. Trať má význam především pro nákladní dálkovou dopravu, jejíž význam se stále zvyšuje. Přirozeným zvětráváním, negativním působením vody a vegetace bude docházet stále častěji k rozpadu konstrukcí, které jsou na hranici své životnosti. V případě nerealizace stavby lze předpokládat častější výskyt mimořádností způsobených degradací objektů železničního spodku, přičemž jejich výskyt bude pouze obtížně predikovatelný. Bude tak přetrvávat riziko ohrožení nejen technického stavu trati, ale i bezpečnosti cestujících a pracovníků údržby trati. Zachování současného technického stavu by znamenalo častý výskyt mimořádností a z nich plynoucí nutná provozní opatření ze strany správce infrastruktury (např. dočasné zastavení provozu na trati).

Realizací bude dosaženo parametrů trati nejvyšší traťová rychlost 120 km/h, třída zatížení D4 (22,5t / 8t) a prostorová průchodnost Z-GC.

Z výše uvedených důvodů je nezbytné přistoupit k zajištění stability objektů železničního spodku ve výše popsanych úsecích. Cílem bude uvedení tratě do optimálního stavu a vytvoření podmínek pro bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy.

Navržené řešení představuje neoptimálnější možnost volby, jak z technického tak i ekonomického hlediska a doporučujeme stavbu k realizaci.

Projekt proto lze doporučit k financování.

11 Rozpis nákladů

pol. č.	Název položky	Celkové náklady projektu (Kč)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	61 590 000
	Nákup pozemků	104 100
3	Výstavba	685 620 000
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události	68 562 000
6	Příp. úprava ceny	0
7	Technická pomoc	6 483 000
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu stavby	29 174 000
10	Mezisoučet	851 533 000
11	(DPH)	178 821 930
12	CELKEM	1030 354 930

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 2,35% p. a. v letech realizace 2021 – 2022.

Výše celkových investičních nákladů byla stanovena výpočtem dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu.

V Ústí nad Labem, Duben 2019

Ing. Jan Grepl

DIPONT s.r.o., Ústí nad Labem

12 Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80-83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu

příloha C: Oponentní posudek dle čl. 4.3 - *neobsazeno*

příloha D: Orientační výkres

příloha E: Doložení současného stavu

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem

příloha G: výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) - *neobsazeno*

příloha H: audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) - *neobsazeno*

příloha I: hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací - *neobsazeno*

příloha J: prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje/nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií