

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 14233/2017-SŽDC-SSZ-ÚT1

Vyřizuje: Bahenský

Telefon: 972 244 811

Mobil: 702 117 550

E-mail: bahensky@szdc.cz

Datum: 15. 03. 2018

Posuzovací protokol

přípravné dokumentace

Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo)

1. Všeobecné údaje

Posuzovaná přípravná dokumentace / dokumentace pro územní rozhodnutí „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“ (dále jako Stavba, Investice, PD/DÚR, nebo Dokumentace) je jednou ze souboru staveb na rameni Kolín – Všetaty – Děčín. Pro tuto trať byla zpracována podkladová Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín - Všetaty – Děčín, schválená Ministerstvem dopravy ve variantě STŘED 1. Navržené řešení stavby koncepčně vychází podkladové Studie proveditelnosti (dále SP) avšak proti předpokladu ze Studie proveditelnosti je Stavba k realizaci navržena v předstihu.

Zpracování DÚR bylo zadáno v červnu 2016. Práce byly dokončeny v říjnu 2017. Zhotovitelem Dokumentace je společnost SP+PSERVIS_Děčín – Žleb_PD zastoupená SUDOPem PRAHA a.s., hlavním inženýrem projektu Ing. Martin Vlasák.

Investorem dokumentace je SŽDC s.o. zastoupená Stavební správou západ.

Vzhledem k omezené životnosti mostu v ev. km 458,756 je realizace Stavby navržena mezi lety 2020 a 2021.

Rozhodujícími podklady pro zpracování DÚR jsou:

- a) podklady dodané investorem:
 - i. Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín, SUDOP PRAHA a. s. 9/2015, její schvalovací protokol čj. 54495/2015-SŽDC-O26, ze dne 23. 12. 2015 a posuzovací protokol čj. 18 354/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk ze dne 27. 10. 2015,
 - ii. „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“, zadávací dokumentace pro ZP a PD/DÚR, SŽDC SSZ 2016
 - iii. Geodetické a mapové podklady v úseku Děčín východ (mimo) - Děčín Prostřední Žleb (mimo) zpracovaných SŽDC SŽG, 05/2016
 - iv. Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín, 03/2017. SUDOP PRAHA, a.s.
- b) podklady zajištěné zhotovitelem:
 - i. Zpracování znaleckého posudku stavu mostu v km 458,756 Všetaty - Děčín Prostřední Žleb, VPÚ DECO PRAHA a.s., 11/2014,
 - ii. Vodní stavy - odečet Ústín nad Labem, roky 1998 až 2016, Státní plavební správa Děčín,
 - iii. Územní plán - Statutární město Děčín Zm. 6, mapová část č.j. ZM 10 01 07 01 ze dne 21.1.2010 s nabytím účinnosti 26.2.2010, a textová část vyhláška čl. 8 Funkční zóny, čl. 9 Prostorové uspořádání,
 - iv. Protokoly o podrobné prohlídce mostu v km 458,756 z let: 1994, 1996, 1999, 2002, 2003, 2005, 2007, 2008, 2011 a 2014 vč. fotodokumentace,
 - v. Protokol o podrobné prohlídce Děčínského tunelu 059, 2014,
 - vi. Protokol o běžné prohlídce Děčínského tunelu 059, 2015,
 - vii. Předávací protokoly mikropilota č.1 až 48, Děčín Prostřední Žleb - most, pilíř P2, Zakládání staveb a.s., 12/2014

- viii. Eisenbahn- und strassenbahnbruecke ueber die Elbe bei Aussig, Algem. Bauzeitung 1874, Bl. 67,
- ix. Die Elbe-bruecke der Oesterreichischen Nordwestbahn bei Tetschen, Zeitschr. des Oesterr. ing. u. archit. Vereins, 1875,
- x. Oprava mostu v km 458,756 poškozeného při povodních a přivalových deštích v červnu 2013, DIPONT, RDS, 2014-05
- xi. Oprava mostu v km 458,756 poškozeného při povodních a přivalových deštích v červnu 2013, DSPS, FG CONSULT, 2014-10,

2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Stavba leží na železniční trati SŽDC s.o. č. 544B. Jedná se o celostátní dráhu, zařazenou do sítě TEN-T a podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 náleží do hlavní sítě nákladní dopravy a do globální sítě osobní dopravy, i když tato není v předmětném úseku provozována. Jedná se o jednokolejný úsek mezi dopravnami Děčín východ dol.n. – Děčín-Prostřední Žleb. Trať je v řešeném úseku elektrizovaná stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV. Řešený úsek vychází ze ŽST Děčín východ dolní nádraží, prochází zástavbou města Děčína, kterou opouští krátkým Děčínským tunelem a mostem přes Labe. Stavba končí krajní výhybkou ŽST Děčín-Prostřední Žleb.

Celá Stavba leží na území města Děčín, částečně též na území CHKO Labské pískovce. Optimalizace je navržena ve stávající stopě bez nároků na přeložky trati. Z hlediska umístění se jedná o pozemky dotčené současným stavem. Nově jsou do prostoru stavby umísťovány protihlukové stěny a svodné potrubí pro odvodnění železničního spodku.

Umístění těchto objektů vychází resp. je dáno jejich účelem a navrženým technickým řešením. Jedná se o stavební objekty, které mají doplňující funkci k hlavním stavebním objektům železničního svršku a spodku.

Územní rozhodnutí vydané 01. 02. 2018, č.j. MDC12603/2018 (oprava ze dne 08. 02. 2018, č.j. MDC/15556/2018) nabylo právní moci dne 13. 03. 2018. Platnost územního rozhodnutí je stanovena na 5 let.

3. Projednání dokumentace

Navrhované řešení DÚR bylo v průběhu zpracování konzultováno nejprve na profesních poradách s dotčenými složkami SŽDC s.o. a ČD Cargo a.s., následně pak s právníky a fyzickými osobami dotčenými Stavbou.

V rámci interního připomínkového řízení SŽDC byly vzneseny následující připomínky následujících OJ:

- SŽG Praha č. j. 10678/2017-SŽDC-SŽG PHA-RP UNL,
- SŽE ÚS Ústí n.L. (zasláno emailem p. Milanem Hykou dne 24.04.2017),
- OŘ Ústí nad Labem č. j. 13094/2017-SŽDC-OŘ UNL-OPI.
- GŘ O6 č. j. 19953/2017-SŽDC-GŘ-O6,
- GŘ O13 č. j. 19962/2017-SŽDC-GŘ-O13,
- GŘ O14 č. j. 19344/2017-SŽDC-GŘ-O14,
- GŘ O15 (zasláno emailem Ing. Rudolfem Zelinkou dne 04. 05. 2017),
- GŘ O26 č. j. 19728/2017-SŽDC-GŘ-O26,
- GŘ O30 č. j. 18258/2017-SŽDC-GŘ-O30.

Ostatní OJ, ani ČD Cargo v rámci řízení připomínky nevznesly. Připomínky byly konferenčně projednány 31. 05. 2017 a přijaté připomínky byly zpracovány do dokumentace, nebo jsou uvedeny v kapitole č. 8.

Záměr projektu byl dne 05. 12. 2017 projednán na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy, která rozhodla, že „záměr projektu investiční akce „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“ schvaluje s podmínkou, že investor SŽDC, s. o. požádá o udělení výjimky z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, týkající se traťové rychlosti 50 km/h v optimalizovaném traťovém úseku“. Schvalovací doložku č.j. 2/2018-910-IZD/2 zaslalo MD dne 08. 01. 2018.

Výsledkem projednání Dokumentace s orgány státní správy činnými v ochraně přírody je:

- i. Stanovisko orgánu ochrany přírody Agentura ochrany přírody a krajiny ČR z hlediska vlivu záměru na území soustavy Natura 2000, vydané dle §45i zákona č.114/1992Sb., ve znění pozdějších předpisů, č.j. SR/1463/UL/2016-5 ze dne 15. 12. 2016 zní, že uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

- ii. Vyjádření ústředního správního úřadu Krajského úřadu Ústeckého kraje z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., č.j. 1232/ZPZ/2018 ze dne 12. 03. 2018 že záměr nepodléhá posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

4. Zdůvodnění stavby

Řešený traťový úsek je součástí nákladní hlavní sítě TEN-T (Core Network). Navrhované řešení umožní splnění požadavků daných evropskou (Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 pro hlavní síť) a technickou legislativou (vybavení trati ERTMS/ETCS), naplnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), s výjimkou traťové rychlosti. Úsek je spojnici pravého a levého břehu řeky Labe pro nákladní dopravu směrem do Německa.

Dominantním prvkem Stavby je most v ev. km 458,756 jehož nosná ocelová konstrukce pochází z roku 1916. Technicky je konstrukce v nevyhovujícím stavu. Dle závěrů ze statického přepočtu z listopadu 2014 (VPÚ DECO, 2014) byla nosná konstrukce posouzena pro zbytkovou životnost 5 let, tzn., že stanovená přechodnost traťovou třídou zatížení D4 je platná pouze do 12/2019. V případě, že celková rekonstrukce mostu nebude provedena v době vymezené zbytkové životnosti, nelze dále garantovat stávající přechodnost třídy D4/40.

Pro zajištění požadovaných parametrů třídy přechodnosti D4 je nezbytné provedení Stavby v navrženém rozsahu, a to v krátkodobém horizontu, tzn. v plánovaném termínu výstavby do roku 2020. Předmětný traťový úsek je přímou spojnici pravobřežní trati ve směru na Německo. Drtivá většina vlaků projíždějící tímto úsekem má mezinárodní charakter.

Stávající šířkové uspořádání na stávajícím mostě nevyhovuje podmínkám pro provozování mostních objektů dle Směrnice GR č. 16/2005 pro staniční obvod tzn. 2,5 m. Volnou šířku na mostě nelze upravit bez zásahu do nosných konstrukcí.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

- Železniční svršek** Ve stávajícím stavu je svršek tvořený kolejnicemi 60E2 resp. S49 na betonových pražcích SB6, resp. dřevěných mostnicích. Lokálně se vyskytují i kolejnice tvaru R65.
- V celé délce řešeného úseku km 457,724 – 459,003 bude zřízen nový železniční svršek UIC 60 (vyjma přímé úseky s kolejnicemi z oceli třídy R350 HT) na betonových pražcích se šroubovým bezpodkladnicovým upevněním (svěrkami) se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání kolejového roštu a rozdělením „u“. Stávající výhybka č. 3 ŽST Děčín-Prostřední Žleb bude nahrazena novou výhybkou tvaru J60 – 1:9-300, zL,p,b. Trasa byla směrově vyrovnána tak, aby bylo možné novou konstrukcí mostu osadit na střed stávajících mostních pilířů. V prostoru tunelu byla směrová úprava provedena s ohledem na optimální umístění trakčního vedení.
- Kolejové lože je v úseku řešeno jako otevřené
- Železniční spodek** V celé délce Stavby vyjma tunel a most bude provedena sanace železničního spodku, spočívající ve zřízení podkladních vrstev ze štěkodrti, vložení geotextilií, stabilizaci nebo zlepšení zeminy.
- Odvodnění mimo oblast tunelu a mostu je řešeno systémem podélných trativodů a svodného potrubí, které odvádí vodu do Labe, případně jsou trativody vyústěny do volného terénu.
- Přejezd** V rámci této stavby dojde k úpravě železničního přejezdu v ev. km 457,841 včetně přilehlých pozemních komunikací vč. chodníku. Přejezd je navržen s rozebratelnou přejezdovou konstrukcí. V místě přejezdu je navrženo využití svěrek s dvojitou antikorozií úpravou.
- Most přes Labe** Dle závěrů Statického přepočtu (VPÚ DECO, 2014) je nezbytně nutné do konce roku 2019 připravit celkovou rekonstrukci mostu v km 458,756 spojenou s výměnou nosné konstrukce všech polí při zachování stávající spodní stavby. Hlavním důvodem pro rekonstrukci mostu je špatný stav nosné ocelové konstrukce.
- Dispozice mostních otvorů zůstane zachována. Most je navržen v prostorovém uspořádání VMP 3,0 v oblouku pro rychlost do 50 km.h-1. Důvodem VMP 3,0 v oblouku je situování mostu ve staničním obvodu, kde je vykonáván pravidelný posun. V rámci konstrukčního řešení byla zmenšena šikmost mostu na 65° resp. na 59,3° u krajního

pole 4.

Nová jednokolejná nosná konstrukce bude podélně členěna na prostý nosník o rozpětí 26,0 m, spojitý nosník o dvou polích přes řeku Labe o rozpětí 2 x 101,2 m a prostý nosník o rozpětí 27,3 m. Pevné ložisko je situováno na pilíř P2 a dilatace je orientována směrem k opěrám. Krajiní pole mají pevná ložiska na krajních pilířích. Pro toto uspořádání bylo provedeno posouzení BK dle zásad ČSN EN 1991-2 se závěrem, že lze převést bezстыkovou kolej v průběžném kolejovém loži bez nutnosti vládní dilatačních zařízení v koleji.

Nosná konstrukce v mostních otvorech č. 1 a 4 je navržena jako ocelobetonová spřažená s plnostěnnými hlavními nosníky a horní železobetonovou deskou mostovky. Nosná konstrukce v mostních otvorech č. 2 a č. 3 je navržena jako ocelová svařovaná s příhradovými hlavními nosníky a dolní ortotropní mostovkou.

V rámci stavby budou demontovány a znovu osazeny plavební znaky.

Děčínský tunel Tunel v km 458,363 byl vybudován v roce 1874 jako dvojkolejný. Směrově je umístěn do dvou protisměrných oblouků s krátkou mezipřímou. V celé své délce je vyzděn pískovcovými kvádry a cihlami. V roce 1983 byla provedena sanace ostění. Od pasu P1-27 jsou pískovcové kvádry překryty vrstvou sanační omítky po celém obvodu tunelu, v pasech č. 28 – 36 je sanační omítky v prostorách klenby tunelu přecházející do části opěří, kde je ukončena. Od tunelového pasu č. 37 – 47 byla zachována stávající kamenná obezdívka bez sanačních opatření, v pase č. 49 – P2 je sanační omítky po celém obvodu tunelu. Výklenky jsou umístěny v pasech č. 8, 12, 18, 23, 29, 32, 36, 39, 43 a 46.

Sanační opatření spočívají v provedení hloubkového spárování porušené malty v ostění, výměně degradovaných pískovcových kvádrů a rekonstrukcí odvodňovacího systému.

Loubský tunel V rámci Stavby je navržena obnova izolace klenby Loubského tunelu (na koleji Děčín východ dolní nádraží – přístaviště Loubí) v místě křížení s řešeným traťovým úsekem a sanace systému odvodnění, do kterého bude napojeno svodné potrubí z odvodnění železničního spodku.

Protihlukové objekty Rozsah umístění a dispozice protihlukových stěn doplněných o individuální protihluková opatření vychází ze závěrů Akustické studie. Výška PHS v km 457,724 - 458,058 vlevo je 3,0 m nad TK. V km 457,724 - 458,097 vpravo je navržena PHS výšky 2,0 m, s lokálním omezením na 1,2 m. Individuální protihluková opatření jsou navržena v okolí přejezdu v km 457,841, kde je z důvodu zajištění rozhledových poměrů PHS přerušena.

Pozemní objekty V rámci stavby jsou navrženy základy pro umístění TTS a úpravy v technologické místnosti pro připojení STS v ŽST Děčín - Prostřední Žleb.

Trakční vedení a energetická zařízení Úsek je elektrizován trakční soustavou 3 kV DC. Stav TV odpovídá době jeho realizace (rok 1963) a nevyhovuje současným požadavkům.

Nové trakční vedení je stejnosměrné trakční soustavy DC 3kV navrženo na izolační stav s ohledem na budoucí změnu trakční soustavy na AC 25kV 50Hz. Situování podpěr TV v podélném směru je navrženo podle vzorové sestavy TV na doporučenou hodnotu 62 metrů, maximálně 65 metrů. Velikost rozpětí v tunelu je daná poloměrem oblouku a minimální výškou sestavy 400mm v závěsu a minimální výškou sestavy 250mm uprostřed rozpětí. Nové trolejové vedení je navrženo svislé řetězovkové s trolejovým drátem 150 mm² Cu, nosným lanem 120 mm² Cu, bez přídavného lana a bez zesilovacího vedení.

Základní výška troleje se na trati předpokládá 5,50m nad TK. V místě tunelu km 458,168 - km 458,568 je minimální snížená výška troleje 5,10m a nad novou polohou koleje. Na samostatných stožárech jsou typové šikmé izolované otočné konzoly TV. V tunelu budou individuálně navrženy netypové konzoly s ohledem na skutečnou velikost prostoru. Trakční vedení na ocelovém mostě přes řeku Labe km 458,622-458,885 je navrženo pomocí svislých konzol SIK, uchycených na konstrukci mostu.

S ohledem na návrh kolejových úprav rekonstrukcí tunelu a mostu přes Labe je nutné řešit provizorní úpravy a nové kabelové vedení dvou napaječů SpS Prostřední Žleb vedené do žst. Děčín východ.

Napájecí vedení je stejnosměrné trakční soustavy DC 3kV. Je navrženo nové vedení

řešené na izolační stav 25kV s ohledem na budoucí změnu napájecí soustavy z DC3kV na AC25kV 50Hz.

Po dokončení úprav výhybky č. 3 v ŽST Děčín - Prostřední Žleb budou na nové výhybce osazeny nové topnice pro připojení do stávajícího rozvaděče REOV1A.

Po celé délce tunelu v km 458,363 bude instalováno nové provozní osvětlení. Přívod elektrické energie je z nově vybudovaného rozvodu 6/0,4kV, 50Hz, z nové TTS u tunelu.

Stávající rozvod 6 kV bude upraven na pro budoucí magistrální rozvod 22 kV, do té doby bude provozovaný na napěťové hladině 6kV, 50Hz. Položený kabel pro budoucí rozvod 22kV,50Hz bude napájet výzbroj typové konfigurace STS a TTS 6kV/50Hz, v rámci připravované studie „Metodika zásad projektování a provozu lokální distribuční sítě SŽDC 22 kV“.

Na základě úprav trakčního vedení budou v blízkosti přejezdu P2998 v km 457,841 přeloženy 3ks úsekových odpojovačů s naspojkováním na stávající kabely původních odpojovačů. Jejich dálkové ovládání z pultu DOÚO ve stanici Děčín východ zůstane zachováno.

Na děčínském zhlaví ŽST Děčín - Prostřední Žleb, v blízkosti mostu přes řeku Labe v km 458,884 přeloženy 2ks úsekových odpojovačů s naspojkováním na stávající kabely původních odpojovačů. Jejich dálkové ovládání z pultu DOÚO ve stanici Děčín Prostřední Žleb, ve Spínací stanici zůstane zachováno.

V SPS v ŽST Děčín - Prostřední Žleb, budou přepojeny tři stávající odpojovače do nových pozic trakčních stožárů s napojením na nové ovládací kabely, vedených přímo ze svorkové skříně pod odpojovačem pultu DOÚO. Jejich dálkové ovládání z pultu DOÚO v SPS zůstane zachováno. V blízkosti mostu budou nově umístěny dvě proměnné návěstidla „Stáhní sběrači“, vždy po jednom ve směru jízdy. Provoz návěstidel bude řízen v závislosti na stavu napájení trakčního vedení v koleji z SPS v ŽST Děčín-Prostřední Žleb. Systém N50 bude možno ovládat i ručně s obsluhou z ovládacího panelu. Most přes řeku Labe bude vybaven rozvodem elektroinstalace pro osvětlení plavebních znaků mostu v počtu 8 ks. Napájení bude z rozvaděče osvětlovací věže ROV1 na děčínském zhlaví ŽST Děčín-Prostřední Žleb.

Zabezpečovací zařízení

Traťový úsek je vybaven automatickým hradlem, typu AH88 z roku 1991, indikace volnosti úseku je zajištěna kolejovými obvody. Přenose kódu LVZ v úseku není zajištěn.

V cílovém stavu je navrženo automatické hradlo s počítači náprav, bez přenosu kódu VZ. Stávající zábrzdna vzdálenost 400 metrů bude zachována. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Děčín východ a v ŽST Děčín-Prostřední Žleb budou pouze upravována a bude do nich zavázáno nové automatické hradlo. Součástí stavby budou též potřebné úpravy v ŽST Děčín hl.n.

Sdělovací zařízení

V současné době je v ŽST Děčín východ dolní nádraží vyveden DOK ČD-T na kterém je na vyhrazených vláknech SŽDC nasazen přenosový systém SDH. Přenosový systém je připojen na trakt směrem do Velkého Března (pravobřežní trať) a na druhou stranu do ŽST Dolní Žleb.

V traťovém úseku řešeném stavbou není instalován systém DDTS.

Navrhuje se zřízení dvou HDPE trubek a DOK o kapacitě 72 vláken mezi dotčenými ŽST s výpichy do STS v km 457,793 a TTS v km 458,585.

Pro připojení zařízení na trati se navrhuje vybudovat metalický traťový kabel 15XN0,8.

Pro potřeby propojení zařízení DDTS bude v prostoru ŽST Děčín východ d.n. provedeno optické propojení sdělovací místnosti ve výpravní budově a objektu ST3 místním optickým kabelem o kapacitě 12-ti vláken SM. Do DDTS budou integrovány technologie dle TS 2/2008-ZSE.

Dále dojde k doplnění stávajících a instalaci nových klientských pracovišť DDTS.

DOK ČD-Telematika a.s 72 vláken a částečně OK MV Děčín 36 vláken bude po dobu stavby ochraňován a po dokončení stavebních prací uložen do definitivní trasy.

Silnoproudá

V technologickém objektu STS Prostřední Žleb bude osazena nová podřízená stanice

technologie včetně DŘT na bázi PLC automatu kompatibilní se systémy DŘT v ústecké oblasti řízení spravované SŽDC OŘ SEE Ústí nad Labem. V ED Ústí nad Labem budou provedeny nutné úpravy respektující nový stav řízených technologických zařízení.

Pro napojení řízených technologií bude použito optických a metalických kabelů.

V ŽST Děčín Prostřední Žleb v rámci technologického zařízení STS bude instalován rozvaděč VN s izolační hladinou pro budoucí magistrální rozvod 22kV. Kompenzace jalového výkonu je navržena v STS na VN straně, pevně připojenou tlumivkou s odbočkami. Nové TTS sloužící pro napájení odběrů v traťovém úseku budou osazeny rozvaděčem VN s izolační hladinou pro budoucí magistrální rozvod 22kV, transformátorem vn/nn a rozvaděčem nn. Systém kontroly, řízení a chránění bude realizován prostřednictvím ovládacích terminálů s integrovanými ochrannými funkcemi s vlastním rozhraním pro umožnění efektivní a optimalizované komunikace jednotlivých systémů. Nové TTS budou začleněny do DŘT, DDTS s dálkovým ovládním z ED Ústí n.L.

Ostatní inženýrské objekty Součástí stavby jsou přeložky sítí třetích subjektů. Není předpokládána výrazná změna vedení dotčených sítí. Případné přeložky jsou vyvolané potřebou uvedení do stavu, který odpovídá předpisu SŽDC S4.

Objekty pro zajištění veřejného zájmu Z dendrologického průzkumu vyplynul potřebný rozsah náhradní výsadby. Celkem je nutné smýtit 5725 m² keřů a skácet 599 stromů. Náhradní výsadba proběhne mimo zábor Stavby.

Výjimky:

Prostorová průchodnost v Děčínském tunelu nevyhovuje pro elektrizační nástavec dle ČSN 73 7508, avšak pro danou traťovou rychlost je vyhovující provoz s minimalizovanou obálkou TV dle čl. 6.32 ČSN 34 1530 ed.2. Průjezdni profil Z-GC je v Děčínském tunelu dodržen.

Šířkové uspořádání v podjezdu v místě přemostění vlečkových kolejí přístavu Česko-saských přístavů nevyhovuje požadavkům ČSN 73 6201 pro VMP 3,0. Provozně však šířkové uspořádání pod mostem není limitujícím pro provoz přístavu.

U předpisů SŽDC byl řešen **souhlas se zřízením bezstykové koleje (BK)** dle předpisu SŽDC S3 kap. XII čl. 56 **pro specifické statické uspořádání mostní konstrukce s tzv. ochrannými poli**, které není uvedeno v tab.1, tohoto předpisu. Převedení BK v úseku přemostění Labe je řešeno podrobným výpočtem dle Národní přílohy k ČSN EN 1991-2. Hodnoty mezních délek bezstykové koleje uvedené v předpise SŽDC S3 kap. XII tab.1 jsou tímto výpočtem zpřesněny. Navrhované technické řešení bylo projednáno s odborem SŽDC GŘ O13 a zástupci investora SŽDC Stavební správy západ.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 v článku 39 požaduje pro hlavní síť nákladní dopravy traťovou rychlost 100 km/h. S ohledem na směrové poměry stávající trati a její umístění v zástavbě města Děčína a na hranici chráněného území CHKO Labské pískovce není možné tuto rychlost dosáhnout, navržena je rychlost 50 km/h. Podle uvedeného článku může výjimku udělit Komise.

Z uvedeného Nařízení č. 1315/2013, z TSI CCS a z NIP ERTMS plyne též povinnost realizovat na dané stavbě ETCS. To bude zajištěno ve stavbě „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“, která je nyní v přípravě s předpokládanou realizací 2020 – 2021.

Související stavby:

Se stavbou optimalizace traťového úseku souvisí tyto připravované stavby SŽDC, s.o.:

- i. Rekonstrukce ŽST Děčín východ dolní nádraží,
- ii. ETCS Kolín - Všetaty - Děčín východ,
- iii. dílčí stavby na úseku "Optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín",

V časovém horizontu je předpokládáno s realizací těchto staveb až po realizaci řešené stavby.

- iv. „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem-státní hranice SRN“

V časovém horizontu lze spíše očekávat realizaci této staveb před realizací řešené stavby.

Navrhovaná technická řešení stavby jsou nezávislá na časovém postupu realizace těchto staveb.

Dále pak stavby ostatních investorů:

- i. Rekonstrukce vodovodu v úseku nad Děčínským tunelem ¹(Investor - Severočeská vodárenská společnost a.s.),
- ii. Rekonstrukce mostu na MK přes železniční trať do přístavu č. ev. DC-008P² (Investor - Statutární město Děčín),
- iii. Plavební stupeň Děčín (Investor - Ředitelství vodních cest ČR),
- iv. cyklostezky/cyklotrasy - Labská stezka (Investor - Statutární město Děčín).

6. Kapacitní údaje

Rozsah stavby	rozsah rekonstrukce žel. spodku délka rekonstruovaného úseku	km km	457,724 – 459,003 1,279
Zabezpečovací zařízení	traťové, 3. kat., AH bez náv. bodu nové PZS	mezist. úsek přejezd	1 1
Železniční svršek	zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 60E1 nové zřízení koleje s kolejnicemi tvaru 49E1 nové vložení výhybky s kolejnicemi tv. 60E2 nové	m m kusů	1272 8 1
Mostní objekty	mosty rekonstruované propustky rekonstruované	objekty objekt	2 1
Tunely	tunely rekonstruované/sanované	objekty	2
Pozemní stavby	rekonstrukce objektu (nebo jeho části)	objekty	3 (STS, 2 x TTS)
Silnoproudá zařízení	elektrický ohřev výhybek transformovna 6/0,4 kV	vých. jednotek kusů	1 1
Zábory trvalé	celkem z toho ZPF z toho PUPFL	m ² m ² m ²	3206 746 0

Pozn.: trvalé zábory jsou pozemky, na nichž je dráha nyní umístěna, ale které nyní nejsou v majetku ČR s právem hospodaření SŽDC.

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

Číslo PS, SO	Název PS, SO
D. Provozní soubory	
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení	
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	
PS 90-01-11	ŽST Děčín východ, úpravy staničního zabezpečovacího zařízení
PS 92-01-11	ŽST Děčín Prostřední Žleb, úpravy staničního zabezpečovacího zařízení
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	
PS 91-01-21	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úpravy traťového zabezpečovacího zařízení
D.2 Železniční sdělovací zařízení	
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	
PS 91-02-51	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, DOK a TK (SŽDC)
PS 91-02-52	Děčín východ-Děčín Prostřední Žleb, úpravy kabelu DOK ČD-Telematika
PS 91-02-53	Děčín východ-Děčín Prostřední Žleb, úpravy stávajících sděl. kabelů
PS 91-02-54	Děčín východ-Děčín Prostřední Žleb, přenosový systém
D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	

¹ pracovní název - bude upřesněno investorem stavby

² dtto

Číslo PS, SO	Název PS, SO
PS 91-02-91	Děčín východ-Děčín Prostřední Žleb, dálková diagnostika
D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT	
D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)	
PS 92-03-11	ŽST Děčín Prostřední Žleb, DŘT
PS 92-03-12	ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT
D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV	
PS 91-03-61	Děčín Prostřední žleb, STS 6kV, úprava technologie
PS 91-03-62	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, TTS 6kV, technologie
E. Stavební objekty	
E.1 Inženýrské objekty	
E.1.1 Železniční svršek a spodek	
SO 91-10-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, železniční svršek
SO 91-11-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, železniční spodek
SO 91-11-02	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, žel. spodek - svodné potrubí Děčínský tunel
SO 91-11-03	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, žel. spodek - svodné potrubí Loubský tunel
SO 91-14-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, výstroj trati
E.1.3 Železniční přejezdy	
SO 91-13-01	Železniční přejezd v km 457,841
E.1.4 Mosty, propustky a zdi	
SO 91-20-01	Železniční most přes Labe v ev. km 458,756
SO 91-20-01.1	Železniční most přes Labe v ev. km 458,756 - plavební znaky
SO 92-20-01	Děčín Prostřední Žleb, kabelové lávky
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty	
SO 91-54-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení ČEZ Distribuce, v km 457,841
SO 91-54-02	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení ČEZ Distribuce, v km 458,050
SO 91-55-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení ČEZ ICT Services, v km 457,841
SO 91-55-02	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení CETIN, v km 457,841
SO 91-55-03	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení UPC, v km 458,021
SO 91-55-04	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava vedení CETIN, v km 458,021
SO 91-55-05	Česko-saské přístavy, Úprava sdělovacího vedení, v km 458,630
E.1.6 Potrubní vedení	
SO 91-50-01	Přeložka kanalizace DN 600 SVS, km 458,051
SO 91-51-01	Přeložka vodovodu DN 200 SVS, km 458,756
SO 91-52-01	Česko-saské přístavy, přeložka STL plynovodu Termo Děčín, v km 458,626
E.1.7 Železniční tunely	
SO 91-25-01	Železniční tunel km 458,363 (č.59) - Děčínský
SO 91-25-02	Železniční tunel km 0,503 (č.73) - Loubský
E.1.10 Protihlukové objekty	
SO 91-27-01	Protihluková stěna vlevo km 457,724-458,058
SO 91-27-02	Protihluková stěna vpravo km 457,724-458,097
E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu	
SO 91-80-01	Příprava území
SO 91-82-01	Terénní úpravy
SO 91-83-01	Kácení a náhradní výsadba
SO 91-84-01	Zabezpečení veřejných zájmů
E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení	
E.2.1 Pozemní objekty budov	
SO 91-61-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, TTS 6/0,4 kV - stavební část
SO 91-63-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb - Individuální protihluková opatření
SO 92-61-01	Děčín Prostřední Žleb, STS 6 kV - stavební úpravy, v km 4,068
E.3 Trakční a energetická zařízení	
E.3.1 Trakční vedení	
SO 91-71-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, trakční vedení
SO 91-71-02	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úpravy napájecího vedení
E.3.4 Ohřev výměn	

Číslo PS, SO	Název PS, SO
SO 92-74-01	ŽST Děčín Prostřední Žleb, Úprava EOv č.3
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO	
SO 91-76-01	Železniční tunel km 458,363, rozvody nn a osvětlení
SO 91-76-02	Železniční most km 458,756, osvětlení plavebních znaků
SO 91-76-03	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava rozvodu 6kV/50Hz
SO 91-76-04	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, úprava DOÚO
E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí	
SO 91-77-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, Ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.8 Vnější uzemnění	
SO 91-78-01	Děčín východ - Děčín Prostřední Žleb, TTS 6 kV, vnější uzemnění

8. Připomínky

Všeobecně

- i. Ve spolupráci s MD ČR zajistit výjimku Komise z Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, čl. 39, týkající se traťové rychlosti.

Sdělovací zařízení

- ii. V projektu dořešit, zda se pro potřeby optického propojení STS zafoukne optický kabel do dutiny kabelu 22 kV.

Trakční a energetická zařízení

- i. V rámci zpracování dalšího stupně bude zhotovitel dokumentace spolupracovat s investorem ve věci zajišťování smluvního uspořádání přeložek vedení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. dle § 47 zák. č. 458/2000 Sb.

Děčínský tunel

- ii. Odtrhovými zkouškami ověřit mechanické vlastnosti stávajícího torkretu.

Železniční svršek, spodek

- iii. Provést průzkum tloušťky nadloží nad Loubským tunelem, aby bylo doloženo dodržení předepsané tloušťky kolejového lože a konstrukce pražcového podloží.

Mosty

- iv. U SO 90-20-01 most v km 458,756: Doplnit:
 - a. výpočet kapacity podélného svodu odvodnění,
 - b. pokud bude navržena úroveň bourání pilířů a opěr do spár, doplnit zaměření spár
 - c. v součinnosti se SVČK prověřit účelnost přístupu pro revize vodovodu ze žebříku od P3,
 - d. prověřit tvar spodní stavby a její celkovou konsolidaci s ohledem na excentrické osazení původní NK,
 - e. prověřit účelnost ochrany pilíře P1 těžkým balvanitým záhozem,
 - f. ve statickém výpočtu kreslit tvary jednotlivých posuzovaných průřezů, prověřit i jiné typy ztužení horních pasů než rombické s cílem snížit hmotnost a pracnost na montáži (počet styků),
 - g. zvětšit výřezy ve stěnách diagonál uprostřed jejich rozpětí s cílem omezit možnost usazování nečistot (a zajistit bezproblémový odtok vody),
 - h. vzhledem k poměrně velké šířce příhradových nosníků uvážit i příčné spádování horních pásnic horního a dolního pasu. Cílem je omezit množství srážkové vody a dobu vysychání na těchto plochách. Současně požadujeme prověřit možnost provést zaoblení styku diagonál nad dolním pasem tak, aby i z tohoto prostoru mohla odtékat voda snáze.
 - i. minimalizovat poloměry zaoblení přípojů hlavních nosníků.
 - j. prověřit i vliv šikmosti mostu na výpočet bezstykové koleje.

Životní prostředí

- v. Doplnit část týkající se vlivu stavby na ovzduší (Rozptylovou studii),

Požárně bezpečnostní řešení

- vi. K SO 91-51-01 – přeložka STL v TZ k SO popř. v Souhrnné technické zprávě upravit požárně-bezpečnostní podmínky provádění prací.

Zaměření

- vii. Od územně příslušného správce nechat určit referenční bod zaměření.

Organizace výstavby

- viii. V dalším stupni upřesnit krátkodobé výluky pro práce na SO žel. svršku a SO trakčního vedení v ŽST Děčín-Prostřední Žleb.

9. Závěr

Stavba Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo) je v souladu se záměry MD, SŽDC.

Předložená DÚR 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 PD podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné DÚR

se doporučuje

- a) **schválit**
dokumentaci pro územní rozhodnutí „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“;
- b) **stanovit**
závazné parametry stavby:
 - traťová rychlost 50 km/h,
 - traťová třída zatížení D4 pro přidruženou traťovou rychlost,
 - prostorová průchodnost GC.
- c) **uložit**
investorovi stavby:
 - zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - při přípravě dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.


Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.

náměstek ředitele pro techniku

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