

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, Praha 1 110 00

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

ZÁMĚR PROJEKTU

neinvestiční akce „Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice - Prackovice n/L“

1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu¹⁾ 500 312 0048
název projektu: Cyklická oprava trati v úseku 1. TK a 2. TK Lovosice - Prackovice n/L
číslo akce z plánu oprav a údržby: 650190027
místo realizace (kraj): Ústecký kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		2020
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava</i> - (<i>SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB</i>)	0	
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0	
Soukromé zdroje	0	
Celkem	0	

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		2020
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava</i> - (<i>SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB</i>)	440 000	532 400
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	440 000	532 400

¹⁾ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Udržení dobré míry provozuschopnosti, k čemuž opravy zařízení železniční infrastruktury slouží, je součástí dlouhodobé strategie Ministerstva dopravy, uvedené ve strategických materiálech „Dopravní politika pro období 2014-2020“, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 449 ze dne 12. 6. 2013, a následně v materiálu „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. 11. 2013.

Dopravní politika pro období 2014-2020

4.4 Dopravní infrastruktura

4.4.1 Kvalitní údržba a provozování dopravní infrastruktury

Zajištění provozuschopnosti, kvalitní údržba a opravy dopravní infrastruktury jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny. Beze splnění tohoto požadavku budou postupně znehodnocovány investice do dopravní infrastruktury již vložené. Financování oprav a údržby musí být v takové výši, aby nedocházelo k dalšímu navyšování skrytého dluhu. Financování této oblasti musí být co nejméně závislé na dotacích z veřejných rozpočtů a musí být v co největší míře odvozeno od zpoplatnění provozu. Opravy a údržba dopravní infrastruktury musí být prováděna s ohledem na dopravní provoz.

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

33 Provozuschopnost dopravních sítí

Provozuschopnost dopravních sítí lze definovat jako udržování dopravní infrastruktury v takovém stavu, který zajistí bezpečnou a spolehlivou funkci těchto systémů. Míra finanční náročnosti pro jednotlivé druhy dopravy je značně rozdílná a vychází z technologie dopravy, rozsahu sítě a dalších vlastností.

58.1 Definice potřeb - požadavky zajištění dopravní infrastruktury

Z uvedených důvodů je nutné výdaje do dopravní infrastruktury minimálně na úrovni nutné pro zajištění jejího provozování a provozuschopnosti ze strany veřejného sektoru považovat za mandatorní. Zafixování potřebných finančních objemů minimálně pro zajištění těchto činností tak nelze vnímat jako zvýhodnění sektoru dopravy před ostatními oblastmi národního hospodářství, neboť bez funkční dopravy a dopravní infrastruktury nebude funkční ekonomika ČR, která zpětně generuje zdroje pro veřejné rozpočty.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Dle § 20, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je vlastník dráhy povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Ve smyslu zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, přísluší hospodaření s majetkem České republiky, v podobě státní železniční infrastruktury, SŽDC s. o.

Dále můžeme uvést, že dle „Statutu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“, vydaného pod č.j. čj. S 13943/2018-SŽDC-GŘ-O26 z května 2018, plní organizace SŽDC, s.o. funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zvláštního právního předpisu, spočívající, mimo jiné, v zajišťování údržby a opravy železniční dopravní cesty (zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty).

Železniční trať č. 420 00 Lovosice - Děčín dle Prohlášení o dráze je dvoukolejná elektrizovaná celostátní trať 1. tranzitního koridoru a vybrané sítě TEN-T č. 527 (dle TTP). Trať začíná v ŽST Lovosice a končí v ŽST Děčín hlavní nádraží. Celá trať se nachází ve správě OR Ůstí nad Labem. Trať slouží jak pro osobní přepravu, tak i k přepravě nákladních vlaků.

Mezistaniční traťový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem je mezilehlým úsekem trati bez dalších dopraven. V úseku jsou zastávky Lovosice město, Malé Žernoseky a Litochovice. Vzhledem ke kopcovitému terénu, kdy trať kopíruje po levé straně tok řeky Labe, je v celém úseku projektováno značné množství oblouků o menších poloměrech. Dvoukolejná trať s pravostranným provozem, elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 000V vybavená zabezpečovacím zařízením s obousměrným provozem. Nejvyšší rychlost (v130) v úseku Lovosice – Prackovice je 110 km/h, 1.TK je kolej 2. řádu a 2.TK je 3. řádu, traťová třída zatížení je D4.

Traťové úseky jsou vesměs na železničním svršku s kolejnicemi tv. 60E2 na pražcích SB8 a částečně B91S, rozdělení „u“. Obnovovaný úsek je zejména na pražcích SB8 rok výroby 1988. Opotřebením kolejnic dosahuje hodnot dle předpisu SŽDC S3 díl IV tab. 9, v kolejnicích se vyskytují defektoskopické vady a kontaktně únavové vady. Drážní stezky jsou z části degradovány (sesunuty) a v nenormových parametrech. Trakční vedení jako celek bylo vybudováno v roce 1981. Dílčí opravy, výměna částí trakčních podpěr a armatur TV, proběhly v letech 2000 – 2002. Mostní objekty, umělé stavby a objekty železničního spodku včetně odvodnění byly rekonstruovány v letech 1996 – 1997. Budovy ve správě SŽDC se v předmětném traťovém úseku nenacházejí, vyjma přístřešků na zastávkách.

4) Požadavky na technické řešení:

Základní technické požadavky vycházejí z vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů a jsou dále specifikovány českými technickými normami a interními předpisy SŽDC.

Akce vychází z požadavků na provádění cyklické údržby koridorových tratí. Zejména bude provedena výměna nevyhovujících pražců SB8 rok výroby 1988, které jsou již za hranicí deklarované životnosti. Bude provedena výměna kolejového roštu včetně upevnění, strojní čištění a doplnění kolejového lože, strojní úprava geometrické polohy koleje a zřízení bezstykové koleje. Do stávajících nástupišť nebude zasahováno vyjma nezbytné demontáže nástupištních desek pro průjezd strojní čističky a linky na obnovu žel. svršku a opětovné montáže.

Budou provedeny drobnější opravy mostních objektů, zejména úpravy zábradlí, obnova nátěrů, reprofilace některých říms a obnova hydroizolace u vybraných objektů.

V celém úseku je potřeba vyměnit trolejový drát, nosné lano, armatury trakčního vedení, izolátory, zesilovací vedení a původní trakční stožáry z roku 1981.

Na železničním spodku bude provedeno rozšíření nevyhovujících stezek a pročištění stávajícího odvodnění a dále budou podle potřeby navrženy pouze takové úpravy (např. odvodnění, zdi atp.), které budou vyvolány obnovou TV (výměnou trakčních podpěr) Sanace zdi a únosnost pláně železničního spodku budou předmětem plánované samostatné investiční akce „Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice - Ústí nad Labem“. Stavba bude koordinována i s dalšími investičními počiny, zejména stavbou „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN“ a „Rekonstrukce přejezdu P2420 v km 497,098 trati Praha Bubeneč – Děčín hl. n.“.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

PS 01 zabezpečovací zařízení

Bude provedena pokládka 2 ks nových HDPE chrániček pro budoucí kabelizaci staveb ETCS. Koordinováno s investiční přípravou.

SO 01 železniční svršek 1. a 2. TK km 495,740 – 503,300

V celém obnovovaném úseku dojde k souvislé výměně pražců a kolejnic, stávající nevyhovující kolejový rošt bude nahrazen novým svrškem s kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Bude provedeno strojní čištění kolejového lože, strojní úprava GPK a bude zřízena bezстыková kolej. Na přejezdech budou vyhovující stávající konstrukce ponechány.

SO 02 železniční spodek

Součástí stavby bude obnova (rozšíření) stezek na normové parametry v rozsahu stanoveném pro úsek Lovosice - Prackovice Záměrem projektu „Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice - Ústí nad Labem“, tedy celkem cca 1820 m.

SO 03 mostní objekty

Budou provedeny úpravy zábradlí, obnova nátěrů, opravy spár, trhlin a zvětralých částí, reprofilace některých říms a obnova hydroizolace u vybraných objektů. Propustek 496,019, který nebyl při optimalizaci rekonstruován, bude kompletně obnoven. Bližší popis požadavků u mostních objektů je uveden v příloze K.

SO 04 úpravy TV

Bude provedena kompletní náhrada nevyhovujících trakčních podpěr z roku 1981. Budou provedeny související směrové a výškové úpravy TV, včetně výměny nevyhovujících komponent a armatur. Pro novou sestavu TV budou použity komponenty využitelné pro 25 kV AC a umožňující budoucí přepnutí bez dalších výrazných úprav. V koordinaci se stavbou "Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN" bude provedeno zesílení nových stožárů TV a jejich základů pro zavěšení kabelu 22 kV.

SŽDC,s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem celkem:

odborná správa	odhad nákladů v tisících Kč 2020
1	2
tratí	306 000
sdělovací a zabezpečovací techniky	2 000
elektrotechniky a energetiky	123 000
mostů a tunelů	10 000
celkem náklady	440 000

6) Územně technické podmínky:

Jedná se o opravné práce železničního svršku, spodku a přejezdů na stávajícím tělese a pozemcích dráhy. K trvalým záborům nedojde.

7) Majetkoprávní vztahy

Stávající hmotný investiční majetek železničního svršku, spodku a přejezdů je ve správě SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem. Po opravě ke změnám ve správě objektů nedojde.

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

Neobsazeno (v souladu s článkem 4.2 Směrnice č. V-2/2012).

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

Provedenou opravou nedojde ke změně jednotlivých správců a institucí zajišťující údržbu objektů. Vzhledem k tomu, že nedochází k rozšíření stávající železniční sítě, nevzniká ani potřeba nárůstu pracovníků údržby.

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

Vzhledem k charakteru prováděných prací (opravné práce) je posouzení efektivity projektu řešeno dle kapitoly IV, odstavce 2, bodu o), Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury k dokumentu Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (schváleno Ministerstvem dopravy dne 31. 10. 2017).

Bez projektu

Stávající technický stav odpovídá dosažené hranici deklarované životnosti garantující bezpečné provozování drážní dopravy v tomto úseku. Nedostatečná drážnost upevňovadel v důsledku postupné degradace betonových pražců SB8 má za následek postupné zhoršování parametrů GPK, zejména rozchodu koleje. Šterkové lože znečištěné podsítnými částicemi má dopad na pravidelné závady v podélné výšce kolejových pásů.

Bez ucelené komplexní realizace opravy úseku hrozí značné zatížení opakovanými výlukami při provádění nezbytných dílčích údržbových zásahů při potřebě zvýšeného dohledu.

S projektem

Dojde k prodloužení životního cyklu dotčeného úseku a to o periodu deklarované životnosti součástí železničního svršku, zejména pražců, tedy o cca 30 let. Provedení obnovy celého traťového úseku bude v následujícím období minimalizovat potřebu dalších opravných prací s pozitivním dopadem na zatížení úseku výlukovou činností.

11) Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	5.000
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	435.000
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu výstavby	
10	Mezisoučet	440.000
11	(DPH ⁽³⁾)	92.400
12	CELKEM⁽⁴⁾	532.400

- | | |
|----|---|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná |

12) Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83

příloha B: Neobsazeno

příloha C: Neobsazeno

příloha D: Orientační výkres se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

příloha E: Doložení současného stavu

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace

příloha G: Neobsazeno

příloha H: Neobsazeno

příloha I: Neobsazeno

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

příloha K: Tabulkový přehled mostních objektů

Záměr projektu zpracoval, dne: 15. 01. 2020

 Ing. Jan Kazda

Schválil, dne: 15. 01. 2020

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(165)

Ing. Martin Kašpar
ředitel OŘ Ústí nad Labem