



Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Stavební správa západ
Čj. 8224/2014-SSZ-ÚT

Příloha ke schvalovacímu protokolu
čj.

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“

1. Všeobecné údaje

Projekt stavby zpracovala firma Projekt servis spol. s r. o. v letech 2013-2014 na podkladě veřejné obchodní soutěže.

Stavba „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 1141 Česká Lípa - Liberec, DÚ 18 Křižany - Karlov p. J. Projekt stavby řeší rekonstrukci železničního svršku v km 129,587 - 136,334 trati Česká Lípa - Liberec.

Projekt stavby řeší především nedostatky týkající se nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu. Zlepšuje funkčnost odvodnění tratě v místech zářezů, kde dochází ke vzniku blátivých míst. V celém úseku tratě Křižany - Karlov pod Ještědem bude nově zřízena bezстыková kolej, čímž dojde ke zvýšení komfortu jízdy a snížení opotřebení kolejnic. Rovněž dojde ke zvýšení traťové rychlosti ze 60 km/h na 65 km/h (s možností dalšího zvýšení na V130 = 70 km/h). V rámci stavby dojde k rekonstrukci mostů a propustků na daném úseku, nástupiště zastávek Novina a Kryštofovo Údolí budou rekonstruována, nástupní hrana bude zvýšena na 550 mm nad TK a nově osvětlena.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na všech úrovněvých křižení s předmětnou železniční tratí.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o. Jedná se o pozemky v katastrálním území Křižany, Novina u Liberce, Kryštofovo Údolí, Machnín. Dále budou stavbou dotčeny pozemky ve vlastnictví Lesů ČR.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Stavba zasahuje rovněž na pozemky ve vlastnictví Lesů České republiky, s.p.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“ - PROJEKT servis spol. s r.o., červenec 2012
- Výzva ke zpracování nabídky na zpracování projektu stavby „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“
- Geotechnický průzkum pro akci: Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J., zhotovitel SUDOP PRAHA a.s., středisko 207 Geotechniky, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
- Průzkum znečištění šterkového lože pro akci: Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov pod Ještědem v km 129,587 - 136,221 trati Česká Lípa - Liberec, zhotovitel SUDOP PRAHA a.s., Středisko 207 - Geotechniky, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 (11/2011)

- Náčrtný přehled železničního svršku trati Česká Lípa - Liberec v úseku km 128,200 - 136,400 v grafické i psané podobě, zdroj: SŽDC OŘ Hradec Králové, ST Liberec
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby
- Katastrální mapa KÚ Křižany, Novina u Liberce, Kryštofovo Údolí a Machnín
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SŽDC, OŘ Hradec Králové
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji paní Jaroslava Techmanová. Předpokládá se, že stavba bude hrazena z prostředků OPD osa 1 a SFDI.

Zpracovatelem posuzovacího protokolu je Stavební správa západ v souladu s Typovým organizačním řádem Stavební správy.

2. Projednání dokumentace a rozhodnutí o umístění stavby

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván s příslušnými útvary a složkami SŽDC, s. o. a ČD a.s. a s právníky i fyzickými osobami, jejichž práva by mohla být dotčena stavbou. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části H projektu stavby.

Přijaté připomínky z projednání a posouzení projektu byly zapracovány do dokumentace nebo jsou zapracovány v oddíle 7. tohoto posuzovacího protokolu.

Projekt stavby byl vyprojektován v souladu s platnou legislativou a technickými normami, předpisy SŽDC, s. o. a ČD a. s. a v souladu se schváleným investičním záměrem Ministerstvem dopravy dne 6. 2. 2013 čj. 4/2013-910-IZD/1.

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření příslušných stavebních úřadů, tj. Městského úřadu Osečná, č.j. H/210/MU/300/13-328 ze dne 13.3.2013, Městského úřadu Chrastava, č.j. OVUS/1028/2013/GB ze dne 13.3.2013 a Magistrátu města Liberec, č.j. SURR/7130/007156/14-Ře ze dne 16.1.2014 požadováno. Stavební úřady sdělují, že podle § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů je stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Investiční záměr/Záměr projektu byl projednán na Centrální komisi MD dne 6. února 2013 se závěrem: „Centrální komise MD doporučuje schválit investiční záměr jako náhradní projekt ke spolufinancování z prostředků OPD 1 (2007-2013) s tím, že v případě nevyužití tohoto programu, lze projekt použít ke spolufinancování z prostředků OPD 2 (2014-2020)“. Příprava stavby je hrazena z globálu přípravy. Před zahájením realizace stavby je třeba zajistit její finanční krytí.

3. Zdůvodnění stavby

Trasa prochází členitým terénem a je určena mnoha pevnými body - polohou tunelů, polohou mostů, propustků a přejezdů.

Většina trati je trasována ve složených a protisměrných obloucích o malých poloměrech, které neumožňují zásadní změnu parametrů. Minimální poloměr na trati je 231 m.

V mezistaničním úseku Křižany - Karlov p. J., v rekonstruovaném úseku, se nacházejí 3 úrovnové přejezdy, 19 propustků, 8 mostů a 5 tunelů. Bude provedena rekonstrukce mostních objektů a propustků, na přejezdech bude zřízena nová přejezdová konstrukce.

V místě stavby se dále nachází železniční zastávky Novina a Kryštofovo Údolí. Nástupiště obou zastávek budou rekonstruována a nově osvětlena.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí, byla zajištěna bezpečnost dopravy a zvýšen komfort jízdy cestujících.

4. Navržené řešení a jeho zhodnocení

SO 101 Železniční svršek

Obsahem SO 101 je rekonstrukce železničního svršku včetně úpravy GPK směrovým a výškovým vyrovnaním koleje v mezistaničním úseku Křižany - Karlov pod Ještědem v celém úseku mezi krajními výhybkami stanic. Bude provedena rekonstrukce kolejového roštu a šterkového lože v celém úseku vyjma přímých úseků v Ještědském tunelu a v tunelu Karlov I, kde bude ponechán stávající kolejový rošt.

Návrh směrového a výškového řešení v podstatě zachovává stávající směrové poměry s tím, že cílem návrhu bylo stanovit odpovídající parametry GPK pro traťovou rychlost $V = 65\text{ km/h}$ ($V_{130} = 70\text{ km/h}$).

Stavbou budou odstraněny úseky stykované koleje a bezstyková kolej bude zřízena v celém mezistaničním úseku. V celém úseku bude osazena nová výstroj dráhy.

SO 102 Železniční spodek

V rámci rekonstrukce železničního svršku traťového bude provedeno rozšíření tělesa železničního spodku v odřezech, rozšíření železniční koruny v zářezích a násypech na normové hodnoty a zřízení nových odvodňovacích zařízení tělesa železničního spodku především v místech zářezů.

SO 201 Nástupiště Novina

Stávající nástupiště demontováno. Bude vybudováno nové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK délky 80 m. Nástupiště bude typu L bez konzolových desek, budou použity nástupištní prefabrikáty s předsazenou hranou. Na nástupišti bude umístěna lavička pro cestující a nádoba na posypový materiál.

SO 202 Nástupiště Kryštofovo Údolí

Stávající nástupiště bude demontováno. Bude vybudováno nové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK délky 80 m. Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Na nástupišti bude umístěna lavička pro cestující, odpadkový koš a nádoba na posypový materiál.

SO 302 Přejezd v km 133,806

Jedná se o křížení dráhy s lesní cestou, přejezdová konstrukce chybí. Nově se navrhuje železobetonová přejezdová konstrukce. Bude provedena rekonstrukce vozovky před a za přejezdem.

SO 303 Přejezd v km 136,216

Stávající přejezdová konstrukce přejezdu je tvořena dřevěnou konstrukcí. Jedná se o lesní cestu, kde je vozovka tvořena šterkem. Nově se navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce z vnitřních i vnějších panelů se závěrnou zídou. Bude provedena rekonstrukce vozovky před a za přejezdem.

SO 401 Propustek v km 129,645

Stávající trubní propustek z betonové trouby přes občasnou vodoteč umístěný v zachovalé konstrukci spodní stavby původního propustku z kamenného zdiva bude vybourán včetně vtokové i výtokové jímky. Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novou z dvojice ocelových flexibilních trub DN 600 s antikorozií úpravou. Propustek bude na vtok i výtok zakončen novými

železobetonovými jímkami, které budou zakryty podlahovými rošty z kompozitních materiálů. Jímky budou uzpůsobeny pro vtoky skluzů z koruny portálu Ještědského tunelu a odvodňovacích potrubí.

Z důvodu snížení úrovně výtoků z propustku se musí předláždít dno stávajícího zpevněného příkopu podél stávající opěrné zdi (příkopové zídky) do snížené úrovně. Proti zdi se svahy směrem ke stávající skále zpevní odlážděním.

Za souvisejícím propustkem v ev. km 129,621 (SO 401.1) ve směru toku vodoteče se z důvodu velkého snížení dna vodoteče stávající opěrná zeď kompletně vybourá. Vytvoří se nová opěrná zeď. Na dně bude kamenná dlažba do betonového lože. Za koncem opěrné zdi bude na straně odvrácené od trati vytvořena podél vodoteče zárubní zeď z kamenného zdiva. Dno vodoteče podél ní bude nezpevněné. Břehový svah přilehlý ke trati se odtěží a jeho povrch se ohumusuje. Svahy odvrácené od trati se v rozsahu výkopů zpevní na povrchu zatravnovací rohoží.

SO 401.1 Propustek v km 129,621

Z důvodu nedostatečné kapacity propustku v ev. km 129,645 se navrhla obnova z evidence vyřazeného propustku v ev. km 129,621. Bude vybudován trubní propustek DN 800 z betonových patkových trub. Na vtok vlevo pro zaústění skluzu bude jímka s česly a stupadly. Ve stěnách bude mít otvory z trubek pro zaústění odvodňovacích příkopů železničního spodku. Na výtoku vpravo bude jímka pro navázání na stávající opěrnou zeď a průběžnou vodoteč od propustku v ev. km 129,645.

SO 403 Propustek v km 131,572

Stávající nosná konstrukce zdiva se lokálně přezdí, otryská se a celá se přespárjuje. V celé délce propustku se provede dlažba z lomového kamene. Stávající opěrná zeď, která navazuje na propustek, bude sanována. Povrch kamenného zdiva klenby a spodní stavby se otryská křemičitým pískem a dojde k lokálnímu přezdení kamenného zdiva. V konstrukci opěrné zdi se provedou odvodňovací vrty.

SO 406 Propustek v km 132,535

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 800. Na vtok i výtok je propustek ukončen trubním prefabrikátem se šikmým čelem. Okolo vtokové části společně s částí svahu vpravo, na svahu okolo výtoku a kolem šikmých čel se provede dlažba z lomového kamene.

SO 408 Propustek v km 132,914

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 1000. Na vtok i výtok je propustek ukončen trubním prefabrikátem se šikmým čelem. Okolo vtokové části společně s částí svahu vpravo, na dno vodoteče za výtokem, na svah okolo výtoku a kolem šikmých čel se provede dlažba z lomového kamene.

SO 412 Propustek v km 133,813

Stávající trubní propustek s trubní železobetonovou konstrukcí bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 1000. Na výtok je propustek ukončen trubním prefabrikátem se šikmým čelem. Na vtoku bude vybudována monolitická železobetonová jímka vyztužena kari sítí. Okolí vtokové části společně s částí svahu vpravo, dno, svahy vodoteče za výtokem a kolem šikmých čel se odláždí dlažbou z lomového kamene.

SO 413 Propustek v km 134,032

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva přes občasnou vodoteč bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 1000 se šikmým zakončením na obou koncích. Svahy zemního tělesa, dno a svahy vodoteče se odláždí kamenem do betonového lože. Na výtoku vlevo budou kaskády s bočním ohraničením zídkami.

SO 414 Propustek v km 134,329

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva přes občasnou vodoteč bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 800. Na pravé straně bude železobetonová vtoková jímka s kamenem dlážděným dnem a stupadly, která se zakryje podlahovým roštem z kompozitních materiálů. Na levé výtokové straně bude šikmé zakončení trouby do sklonu svahu. Svahy zemního tělesa, dno a svahy vodoteče se odláždí kamenem do betonového lože. Na výtoku vlevo budou kaskády s bočním ohraničením pásy z kamenné dlažby.

SO 415 Propustek v km 135,071

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva přes občasnou vodoteč bude vybourán. Tento propustek navazuje na stávající železobetonovou troubu DN 800 délky 33,3 m, která je uvnitř otvoru vážně narušená. Stěna trouby je provalená dovnitř otvoru a materiál přesypávky propadává. Z důvodu vysoké přesypávky se tento trubní propustek vyplní betonem. Stávající deskový propustek se vybourá a přestaví na nový trubní ze železobetonových prefabrikovaných patkových trub kruhového profilu DN 800. Nová osa propustku se umístí nad stávající (křižanskou) opěru. Posun nové osy tak bude o 1,0 m proti směru staničení. Na pravé straně bude železobetonová vtoková jímka s kamenem dlážděným dnem, která se zakryje podlahovými rošty z kompozitních materiálů. Na levé výtokové straně bude šikmé zakončení trouby do sklonu svahu. Na násypovém svahu vlevo budou provedeny kaskády z kamenného zdiva s ohraničením bočními zídками.

SO 416 Propustek v km 135,136

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva přes občasnou vodoteč zůstane zachován. Spodní stavba a nosná konstrukce bude sanována - otryskána vodou a křemičitým pískem, bude obnoveno hloubkové spárování a zajištěno lokální přezdění spodní stavby. Svahy vlevo i vpravo budou upraveny a odlážděny podél křídel a nad římsou. Na vtoku se odlážděním zpevní upravené svahové kužely. Pod propustkem bude sanována stávající dlažba.

SO 417 Propustek v km 135,242

Stávající deskový propustek s nosnou konstrukcí z kamenných kvádrů a spodní stavbou z kamenného zdiva přes občasnou vodoteč bude vybourán. Novou nosnou konstrukci vytvoří železobetonové prefabrikované patkové trouby kruhového profilu DN 800 se šikmým zakončením na obou koncích. Svahy zemního tělesa, dno a svahy vodoteče se odláždí kamenem do betonového lože. Na výtoku vlevo budou kaskády s bočním ohraničením zídками.

SO 420 Most v km 131,816

Most je kamenná klenba o deseti otvorech. Stávající nosná konstrukce ani spodní stavby nebudou v celé své ploše sanovány. Sanována bude pouze oblast pod římsou do vzdálenosti do vzdálenosti 550 mm a pod novými výklenky do vzdálenosti 750 mm, bude položena nová izolace.

Upraví se římsa vpravo, tak aby byl dodržen VMP 2,5, vlevo bude dodržen jmenovitý průjezdný průřez Z-GČD. Most bude opatřen výstražnými tabulkami. Zábradlí se provede nové.

Stávající uložené prahy pro mostní provizoria se ubourají do tvaru kolejového žlabu. Po vybourání se povrch upraví pro pokládku hydroizolačního souvrství.

Horní povrch stávajícího hydroizolačního systému bude opatřen volně loženou izolací asfaltovou modifikovanou proti stékající vodě s měkkou ochranou. Povedou se nové nerezové odvodňovače bez čistící šachty.

SO 422 Most v km 134,452

Stávající klenbový most s pěti otvory s nosnou konstrukcí z půlkruhových kamenných kleneb přes údolí a občasnou vodoteč zůstane zachován. Poslední stavební úpravy proběhly v r. 2010 (izolace, římsy, zábradlí) a 2013 (sanace nosné konstrukce a spodní stavby). Spodní stavba (opěry, průčelní zdi, kolmá křídla a základy) jsou z kamenného zdiva. Římsy na obou stranách jsou z kamenných bloků. Most má zábradlí zakotvené do kamenných říms. Stávající prostorové uspořádání

zábradlí na mostě je nevyhovující. Na levé straně bude osazeno nové ocelové zábradlí, bude dodržen MPP 2,2 s výklenky. Vpravo zůstane zachováno stávající zábradlí, bude dodržen průjezdný průřez Z-GC. Na obou koncích mostu se na obou stranách osadí bezpečnostní značky a tabulky z důvodu úzkého průchodného profilu.

SO 425 Most v km 135,959

Stávající klenbový most s jedním otvorem s nosnou konstrukcí z půlkruhové kamenné klenby je nad občasnou vodotečí. Rekonstrukce mostu spočívá především v rozsáhlé sanaci nosné konstrukce a spodní stavby. Vybourají se stávající kamenné římsy, ubourá se část kamenného průčelního zdiva. Povrch kamenného zdiva klenby a spodní stavby se otryská, hloubkově přespáruje a částečně přezdí. Podélná trhlinka klenby a opěry v místě výškového lomu klenby se zajistí ocelovými kleštinami a injektáží silově spojovací směsí. Provedou se injektáže klenby, opěr a základů. Vytvoří se nové železobetonové kotvené římsy na obou čelech a na korunách všech křídel. Na obou stranách mostu se osadí nové ocelové zábradlí. Provede se nová izolace mostu proti volně stékající vodě. Přezdí se kamenné odláždění svahů a svahových kuželů, lokálně se předláždí koryto.

SO 601 Osvětlení nástupiště Novina

Venkovní osvětlení zastávky je provedeno pomocí 3 betonových nesklopných stožárů o výšce 6 m, se svítidlovými výbojkami. Přístupová cesta je osvětlena nástěnným výbojkovým svítidlem napájeným z veřejného rozvodu obce.

V novém stavu bude osvětleno nástupiště, přístupová cesta od veřejného chodníku k nástupišti okolo budovy zastávky a přístup od čekárny pro cestující k nástupištní hraně. Jsou navrženy nové osvětlovací stožáry sklopné o výšce 6 m. Celkem je navrženo 5 nových osvětlovacích stožárů uložených do betonového základu s LED svítidly. Součástí nového osvětlení je i částečná úprava stávajících elektrických rozvodů.

SO 602 Osvětlení nástupiště Kryštofovo Údolí

Venkovní osvětlení zastávky je provedeno pomocí 4 ocelových stožárů o výšce 6 m, jako světelné zdroje jsou použita svítidla s výbojkou. Osvětlení je provedeno soumrakovým spínačem a spínacími hodinami pro vymezení noční pauzy.

V novém stavu bude osvětleno nástupiště, přístupová cesta od veřejného chodníku k nástupišti okolo budovy zastávky a přístup od čekárny pro cestující k nástupištní hraně. Je navrženo 5 sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6 m.

Součástí nového osvětlení je i částečná úprava stávajících elektrických rozvodů, automatické ovládání a řízení provozu osvětlení.

Veškerá navrhovaná stavebně technická řešení vycházejí z platných norem a předpisů. V souvislosti s řešením stavby a s návrhem technického řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nejsou potřeba žádné výjimky. Souhlas s řešením odlišným ohledně VSMP na mostech v km 130,235, v km 131,816, v km 134,452 byl předběžně s Drážním úřadem projednán a byl s ním vysloven souhlas. Jedná se o zrušení drážní stezky a zákazu pohybu při provozu na mostě v km 134,452 a dále o zřízení jednostranné stezky bez rezerv na mostech v km 131,816 a v km 135,959.

Stavbu je nutno koordinovat se stavbami:

„Revitalizace trati Česká Lípa - Liberec“

„Odstranění propadu traťové rychlosti Turnov - Liberec“

Předložený projekt odpovídá požadavkům na dokumentaci staveb SŽDC s. o. a může být, při respektování zásad a připomínek uvedených v 6. oddíle tohoto posuzovacího protokolu, podkladem pro další přípravu stavby.

5. Kapacitní údaje

	PD	P
rekonstrukce kolejového lože	6 639 m	6 794,5 m
úprava geometrické polohy koleje celkem	6 639 m	6 794,5 m
počet rekonstruovaných nástupišť	2 ks	2 ks
délka rekonstruovaných nástupišť	2 x 80 m	2 x 80 m
počet rekonstruovaných přejezdů	3 ks	2 ks
počet rekonstruovaných mostů	3 ks	3 ks
počet rekonstruovaných propustků	10 ks	11 ks

Nesrovnalosti v kapacitních údajích oproti PD vznikly vlivem zpřesnění technického řešení. Přejezd v km 133,497 (v PD SO 301 Přejezd v km 133,497) byl během zpracovávání projektu DÚ zrušen.

6. Seznam provozních souborů a stavebních objektů**D. Technologická část - neobsazeno****E. Stavební část****E.1 Inženýrské objekty****E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 101 Železniční svršek

SO 102 Železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 201 Nástupiště Novina

SO 202 Nástupiště Kryštofovo Údolí

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 302 Železniční přejezd km 133,806

SO 303 Železniční přejezd km 136,216

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 401 Propustek v km 129,645

SO 401.1 Propustek v km 129,621

SO 403 Propustek v km 131,572

SO 406 Propustek v km 132,535

SO 408 Propustek v km 132,914

SO 412 Propustek v km 133,813

SO 413 Propustek v km 134,032

SO 414 Propustek v km 134,329

SO 415 Propustek v km 135,071

SO 416 Propustek v km 135,136

SO 417 Propustek v km 135,242

SO 420 Most v km 131,816 - U Myslivny

SO 422 Most v km 134,452

SO 425 Most v km 135,959

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 601 Osvětlení nástupiště Novina

SO 602 Osvětlení nástupiště Kryštofovo Údolí

7. Připomínky

Při realizaci se požaduje respektovat následující připomínky:

1. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.

2. Odvoz těžného materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek a spodek) musí být prováděny bez degradace zemní pláně.
3. V rámci realizace stavby při výstavbě osvětlení nástupišť sledovat ustanovení předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, schválený GŘ SŽDC č.j. S 14840/11-OAE s účinností od 1.4.2011.

8. Závěr

Stavba „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“ je v souladu se záměry MD ČR a SŽDC s. o.

Předložený projekt stavby „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“ odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/94 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/95 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/95 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění. Rovněž tak odpovídá i požadavkům na dokumentaci podle Směrnice GŘ SŽDC č. 11.


Na základě výsledků projednání a posouzení předloženého projektu stavby

se doporučuje

- a) **schválit** projekt stavby „Rekonstrukce koleje Křižany - Karlov p. J.“
- b) **potvrdit** následující závazné ukazatele stavby:

traťová rychlost	65 km/h
traťová třída zatížení	C2
prostorová průchodnost	Z-GC (ZG-ČD)
- c) **uložit**
investorovi stavby:
 - zajistit realizaci stavby při splnění podmínek uvedených v 7. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - při realizaci dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby.

Zpracoval: SŽDC s. o. Stavební správa západ, ÚT
Sepsal: Ing. Lenka Seidlová
V Praze dne 4.6.2014


Ing. Bohuslav Stečinský
námětek ředitele pro techniku
Technický úsek oblast Praha

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