



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
Čj. 7167/2014-SSZ-ÚT

Příloha ke schvalovacímu protokolu
čj. 26031 / 2014 - 06

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa“

1. Všeobecné údaje

Projekt stavby zpracovala firma TOP CON SERVIS s.r.o. v letech 2013 - 2014 na podkladě veřejné obchodní soutěže. Hlavním inženýrem projektu byl Ing. Libor Marek.

Rozhodujícími podklady pro zpracování přípravné dokumentace byly:

- Zadávací dokumentace projektu stavby (SŽDC Stavební správa západ 2013), Záměr projektu, přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa“, TOP CON SERVIS s.r.o., 2013;
- Archivní výkresy mostů
- Mostní revizní zprávy
- Pasport trati
- Geodetické zaměření trati a mostu (Geodézie Krkonoše s.r.o., 2012, 2013)
- Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (TOP CON SERVIS s.r.o., 2013)
- Česká geologická služba - Geofond - archivní geologické sondy provedené v oblasti stavby
- Inženýrsko-geologický průzkum (AZ Consult s.r.o., 11/2013)
- Průzkum spodních staveb železničních mostů v úseku Lovosice - Žalhostice (Stavební geologie - IGHG spol. s.r.o., 10/2013)
- Základní korozní průzkum - Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Žalhostice (JEKU, s.r.o., 11/2013)
- Hydrotechnické posouzení stavby "Rekonstrukce mostu v km 38,816 tr. Lovosice - Česká Lípa (DHI a.s., 03/2014)

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji paní Dana Ušalová. Předpokládá se, že stavba bude hrazena z prostředků OPD osa 1 a SFDI. Zpracovatelem posuzovacího protokolu je SSZ v souladu s Typovým organizačním řádem Stavební správy

2 Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Železniční trať v úseku stavby mezi Lovosicemi a Žalhosticemi je regionální jednokolejná neelektrifikovaná a převádí trať ze strany od Lovosic přes potok, silnici E55, podchod pro pěší, 4 otvory v závodě Lovochemie, řeku Labe a její inundaci, účelovou komunikaci, železniční trať a další silnici. Trať leží na katastrálních územích Lovosice, Žalhostice, Píšťany. Stavba začíná v žkm 36,921 859 a končí v žkm 40,076 000.

Stávající zástavba není v rozporu s aktuální územně plánovací dokumentací.

Pro tuto stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko místně příslušného stavebního úřadu podle §15, odst. 2 stavebního zákona (183/2006 Sb.) Pro k.ú. Lovosice vydal souhlas odbor stavebního úřadu a územního plánování městského úřadu Lovosice dne 3.12.2013 pod čj. 744-1303/2013. Pro k.ú. Žalhostice a Píšťany vydal souhlas Městský úřad Litoměřice - stavební úřad dne 22.11.2012 pod čj. 0077669/12/SÚ/Lbe. Obě stanoviska jsou součástí dokladové části dokumentace /část H).

3. Projednání dokumentace

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 stavby byly do dokumentace zapracovány nebo jsou uvedeny v kapitole 8. 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. 1. 2013 čj. 8/2013-910-IZD/1.

Investiční záměr/Záměr projektu byl projednán na Centrální komisi MD dne 6. ledna 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.

4. Zdůvodnění stavby

Hlavním cílem této stavby je zvýšení rychlosti v úseku Lovosice - Žalhostice z 50 km/h na 80, 85 resp. 90 km/h a odstranění špatného stavebně-technického stavu mostu přes Labe, na kterém je z tohoto důvodu snížena rychlost na 30 km/h. Dalším, neméně důležitým faktorem je odstranění nevyhovující prostorové průchodnosti nejenom na mostě přes Labe, ale i dalších 8 mostních konstrukcích.

V návaznostech je třeba na tuto stavbu nahlížet jako na jeden z dílčích kroků k naplnění projektu rekonstrukce celé železniční trati Lovosice - Česká Lípa, která je v osobní dopravě v regionu Ústeckého kraje velmi důležitá. V Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je jasně deklarován zájem na tom, aby došlo k takovému zkrácení jízdních dob osobních vlaků mezi Lovosicemi a Litoměřicemi hor.n., aby při dosahování přípojevných skupin v Lovosicích bylo možno přípojnými vlaky na této trati dosáhnout křižování až v žst. Litoměřice hor.n., namísto současného křižování v žst. Žalhostice. Takto celkově pojatá rekonstrukce již přináší větší časové úspory v cestovních dobách všech cestujících tranzitujících uzlem Lovosice.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Charakteristika současného stavu:

Mostní konstrukce:

Nosné konstrukce rekonstruovaných mostních objektů jsou převážně ocelové s prvkovou mostovkou. Jsou ve špatném technickém stavu se značným korozním oslabením. Ložiska konstrukcí jsou většinou nefunkční. Spodní stavby jsou převážně kamenné, u některých objektů železobetonové. Stav spodní stavby je různý, u některých objektů došlo k opravám v rámci povodňových škod v roce 2002 a později. Na mostech není splněn VMP 2,5.

Železniční svršek:

Od začátku úseku v km 36,931 přes celý složený oblouk až do km 38,290 a dále pak od km 39,000 do konce úseku se nachází železniční svršek převážně tvaru T na betonových pražcích SB5, pokladnice T5, drážebnost upevňovatel je špatná. Ve zbylém úseku v km 38,290 – 39,000 došlo dříve k obnově svršku na S49/SB6, s upevněním ŽS 4, (na mostních objektech přes Labe pak S49/mostnice/Skl12). Rozdělení pražců je „c“.

Celý úsek kromě mostních konstrukcí přes Labe je svařen do BK.

Většina traťového úseku se nachází na tělese násypu. Na mnoha místech je z důvodu předchozích úprav GPK kolejové lože přesypáno přes drážní stezky a místy se sesouvá z násypu.

Železniční spodek:

Z hlediska železničního spodku se největší poruchy projevují na začátku a konci úseku. V začáteční přímé rovnoběžné s koridorovými kolejemi na výjezdu ze stanice Lovosice se nachází několik zbahnělých míst, odvodnění je nefunkční. V koncovém úseku od cca km 39,800 se nachází rovněž zbahnělá místa, odvodnění je taktéž nefunkční. Úseky na násypových tělesech nevykazují poruchy železničního spodku.

Nástupiště zastávky Lovosice závod:

Nástupiště zastávky Lovosice závod je ve směrovém oblouku a je tvořeno nástupištními deskami na tvarovkách TISCHER. Nástupiště je vybaveno přístřeškem pro cestující a osvětlením. Osvětlení neodpovídá současným normovým požadavkům.

Do trati jsou vloženy následující kabely :

Optický kabel ČDT

Sdělovací kabel SŽDC

Zabezpečovací kabely SŽDC

Tyto kabely jsou vedeny částečně v kolejovém loži nebo v přilehlém terénu, na mostech pak ve žlabech.

Navržené řešení:

SO 101 Most v km 38,816 - přes řeku Labe

Spodní stavba

U pilířů P1, P2, P5 a P6 a opěr O1 a O2, které nejsou v korytě řeky, budou z úrovně terénu a úložných prahů provedeny sloupy tryskové injektáže. U pilířů P3 a P4, které jsou v korytě řeky a jsou založeny na kesonech, budou z úrovně úložného prahu provedeny injektované předpjaté kotevní tyče. Na opěrách a pilířích budou odbourány úložné prahy včetně závěrných zídok. Budou vybudovány nové úložné železobetonové prahy.

Nosná konstrukce 1., 2. pole a 6., 7. pole je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s plnostěnnými hlavními nosníky s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o dvě spojitě konstrukce o dvou polích. Rozpětí konstrukcí činí 27,17 + 27,07 m. Nosná konstrukce 3., 4. a 5. pole je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s tuhými trámovými hlavními nosníky, vyztuženými oblouky se svislými závěsy (tzv. Langerův trám). Konstrukce je navržena s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o 3 prostá pole s rozpětím 74,37 m. Mostovku všech polí představuje ocelový žlab kolejového lože navržený jako ortotropní konstrukce s příčnicí a s podélnými vyztuhami.

Železniční svršek na mostě a nejbližším předmostí je navržen ve složení: kolejnice 49E1 na podkladnicích s pružnou svrškou Sk124, upevněných k dřevěným prachcům, průběžné šterkové lože.

SO 102 Most v km 37,518 - přes potok Modla

Založení bude posíleno mikropilotami. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou vybetonovány nové železobetonové úložné prahy. Za oběma opěrami jsou navržena přechodová ŽB úhlová křídla s římsou. Kamenná šikmá křídla budou opatřena novými ŽB římsami. Nosná konstrukce bude nahrazena novou železobetonovou se zabetonovanými ocelovými nosníky.

Železniční svršek na mostě je navržen ve složení: kolejnice 49E1 na betonových prachcích, s průběžným kolejovým ložem.

SO 103 Most v km 38,071 - přes silnici E55

Založení bude posíleno mikropilotami. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou vybetonovány nové ŽB úložné prahy. Za oběma opěrami jsou navržena přechodová ŽB úhlová křídla s římsou. Ve směru Česká Lípa navážou tato křídla na stávající gabionové zídky. Kamenná šikmá křídla budou opatřena novými ŽB římsami. Nosná konstrukce bude nahrazena novou železobetonovou nosnou konstrukcí se zabetonovanými ocelovými nosníky.

Vzhledem k omezené stavební výšce je navrženo přímé upevnění koleje - kolejnice 49E1 + přímé upevnění DFF 300.

SO 103.1 Most v km 38,097 - podchod

V novém stavu dojde po úpravě koleje k navýšení nivelety o 185-170 mm. Osa nové koleje bude vůči stávající o cca 15 mm vpravo. Zvýšením nivelety bude na NK vytvořeno polouzavřené KL. Objekt podchodu nebude nijak upravován s výjimkou zábradlí, které bude osazeno do nové polohy.

SO 104.1 Most v km 38,322 - Lovochemie I

Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou osazeny nové prefabrikované ŽB úložné prahy. Na stávajících kamenných šikmých křídlech se nacházejí nově vyzděné zídky, které brání vstupu z trati do závodu Lovochemie. Tyto zídky budou zachovány, případně v nezbytně nutném rozsahu rozebrány a poté opětovně dozděny. Nosná konstrukce bude nahrazena novou ocelovou přímopojížděnou mostovkou se čtyřmi nosníky. Tato nosná část mostu bude pouze pod kolejemi. Zbylou část mostu budou tvořit ŽB prefabrikáty tvaru T, které budou osazeny po obou stranách ocelové konstrukce.

Vzhledem k omezené stavební výšce je navrženo přímé upevnění koleje - kolejnice 49E1 + přímé upevnění DFF 300.

SO 104.2 Most v km 38,419 - Lovochemie II

SO 104.3 Most v km 38,481 - Lovochemie III

SO 104.4 Most v km 38,608 - Lovochemie IV

Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou osazeny nové prefabrikované ŽB úložné prahy. Na stávajících kamenných šikmých křídlech se nacházejí nově vyzděné zídky, které brání vstupu z trati do závodu Lovochemie. Tyto zídky budou zachovány, případně v nezbytně nutném rozsahu ubourány a poté opětovně dozděny. Nosné konstrukce budou nahrazeny ocelovými přímopojížděnými mostovkami se čtveřicí svařovaných plnostěnných nosníků se společnou horní pásnicí - mostovkovým plechem. V místech uložení konstrukcí jsou navrženy železobetonové příčníky se čtyřmi nosníky. Tato nosná část mostu bude pouze pod koleji. Zbylou část mostů budou tvořit ŽB prefabrikáty tvaru T, které budou osazeny vždy po obou stranách ocelové konstrukce.

Vzhledem k omezené stavební výšce je navrženo přímé upevnění koleje – kolejnice 49E1 + přímé upevnění DFF 300.

SO 105 Most v km 39,112 - zátopové území Labe

Posílení základové spáry bude provedeno mikropilotami. Na opěrách budou odbourány úložné prahy včetně závěrných zídek. Budou vybudovány nové úložné ŽB prahy. Vzhledem k tomu, že je stávající kamenné zábradlí křídel v kolizi s VMP 2,5, budou provedeny ŽB konzoly kotvené do stávajících křídel, na které bude kamenné zábradlí opět vyzděno. Nosná konstrukce je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s tuhými trámovými hlavními nosníky, vyztuženými oblouky se svislými závěsy (tzv. Langerův trám). Konstrukce je navržena s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o prosté pole s rozpětím 43,0 m. Mostovku představuje ocelový žlab kolejového lože navrženy jako ortotropní konstrukce s příčníky a s podélnými výztuhami.

Železniční svršek na mostě a nejbližším předmostí je navržen ve složení: kolejnice 49E1 na podkladnicích s pružnou svrškou Sk124, upevněných k betonovým prazcům SB8, průběžné šterkové lože. Na konstrukcích bude zřízena bezстыková kolej.

SO 106 Most v km 39,729 - křížení s TÚ 1001 a silnicí

Most se nachází v obci Žalhostice a přemostňuje v prvním otvoru dvojkolejnou železniční trať TÚ 1001 Všetaty - Děčín (elektrifikovaná). Druhým otvorem prochází částečně zpevněná plocha ve vlastnictví SŽDC. Třetím otvorem prochází silnice II/261 Litoměřice - Ústí nad Labem.

Z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání v části prvního otvoru mostu je navržena rekonstrukce nosné ocelové konstrukce za přímo pojížděnou železobetonovou prefabrikovanou konstrukcí se zabetonovanými nosníky. Chodníkovou část této konstrukce budou tvořit dva železobetonové prefabrikované nosníky. Staré úložné ŽB prahy budou odbourány až na úroveň kamenného zdiva. Opěry budou posíleny mikropilotami. Na takto připravené původní části opěr bude vybetonován nový ŽB úložný práh se dvěma zavěšenými křídly. Po celé délce mostu a na částech křídel bude zřízena protidotyková zábrana.

Výstavba objektu proběhne za vybudování neutrálního pole na trakčním vedením pod mostem SO 106.1.

SO 201 Železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku bude provedena po vytržení stávajícího železničního svršku v km 36,968 000 - km 37,318 000 a v km 39,764 277 - km 40,076 000. Sklon pláň bude vzhledem k nepříznivým spádovým poměrům 4 % směrem ke trativodu/přikopu. Ukloněná pláň bude dále zřízena v přímých úsecích i ve směrových obloucích při rekonstrukci šterkového lože SČ. Při rekonstrukci šterkového lože SČ mimo dále definované úseky bude dále vložena separačně výstužná geotextilie mezi šterkové lože a pláň železničního spodku (konstrukce prazcového podloží typ 1).

V km 36,968 - 37,318 a v km 39,764 277 - km 40,076 bude zřízeno prazcové podloží typ 6. Zemní pláň bude zřízena na místě mísením (zemní frézou) ze zlepšené zeminy vápenno-cementové ZZVC tl. 300 mm, na ní bude uložena podkladní vrstva ze šterkodrti o min. tloušťce 150 mm. Do podkladní vrstvy bude využita recyklovaná šterkodrt' fr. 0/32 z výzisku z kolejového lože.

Odvodnění pláň je zajištěno trativody. Rozšíření stezek bude provedeno svahovými stupni, pomocí užitých prazců SB5 vyzískaných ze stavby nebo pomocí prefabrikátů tvaru L.

SO 202 Železniční svršek

V rámci rekonstrukce železničního svršku bude rekonstruován kolejový rošt a optimalizováno PPK/GPK traťové koleje tak, aby bylo umožněno zvýšení rychlosti v řešeném úseku na 80 - 90 km/h pro klasické soupravy.

Kolejový rošt stávající tvaru T/SB5 bude bez vytržení rekonstruován v km 37,318 000 - km 37,495 109, km 37,541 409 - km 38,047 270, km 38,110 800 - 38,292 400, km 39,150 839 - km 39,587 400 a v km 39,609 700 - km 39,703 621.

V ostatních úsecích bude stávající kolejový rošt tvaru T/SB5, popř. T/mostnice nebo S49/T/mostnice vytržen. Následně po rekonstrukci železničního spodku a po zřízení kolejového lože, resp. následně po zřízení ZKPP a po zřízení kolejového lože bude vložen nový železniční svršek dle projektu.

V celém řešeném úseku bude následně zřízena bezstyková kolej (BK).

SO 203 Nástupiště - Lovosice závod

Nástupištní hrana stávajícího nástupiště zastávky Lovosice závod bude zkrácena a přizpůsobena novému stavu koleje. Zbylá část nástupiště bude odstraněna, kolejové lože bude otevřeno. Nástupiště je navrženo ve směrovém oblouku o $R = 507,0$ m. Nástupištní hrana bude ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje a ve výšce 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice, šířka nástupiště je navržena 2,5 m a délka 90 metrů. Pro zhotovení nástupiště bude použita konstrukce typu L bez konzolových desek, plocha nástupiště bude vydlážděna zámkovou dlažbou. Přístup pro cestující je navržen jako bezbariérový rampou od stávajícího chodníku.

SO 204 Osvětlení nástupiště

Osvětlení nástupiště bude provedeno svítidly s vysokotlakými sodíkovými výbojkami 70 W, instalovanými na sklopných, žárově zinkovaných stožárech, ukotvených na betonových základech. Osvětlení přístřešku bude provedeno venkovními přisazenými zářivkovými svítidly v provedení „antivandal“. Napájení a ovládání osvětlení je stávající z rozvaděče RE1 (spínacími hodinami).

SO 301.1 Přeložka kabelů ČDT

V uvedeném traťovém úseku jsou položeny dvě HDPE 40/33 v délce cca 4300 m. V jedné je osazen optický kabel 36f, a druhá chránička je rezervní.

Provizorní stav:

Před zahájením prací na trati Lovosice - Žalhostice bude se SŽDC, s.o. sjednán pronájem čtyř optických vláken v kabelovém úseku Ústí nad Labem – Lovosice. Pronájem bude sjednán na celou dobu výluky optického kabelu trati Lovosice – Žalhostice.

Definitivní stav:

Dvě nové HDPE 40/33 trubky budou vráceny zpět do nové žlabové trasy připravené na mostech v místě trasy původní. Do provozní HDPE bude zafouknut nový optický kabel zhruba v délce 4540 m včetně rezerv.

SO 301.2 Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC

V místě stavby se nachází metalické sdělovací kabely SŽDC-TCEKPFLE 10X0,8. Uvedený kabel je v celé délce složen z více profilů.

Provizorní stav:

Od žkm 36,922 až po žkm 38,170 by neměla být trasa tohoto sdělovacího kabelu dotčena. V provizorní části bude v žkm 38,170 kabel při ukončení dopravního provozu trati přerušen. Ve směru staničení bude přes pět mostů do žkm 39,0 kabel odstraněn tak, aby nepřekážel manipulacím s konstrukcemi mostů.

Od žkm 39,0 směrem na ATU Žalhostice je kabel veden mimo tuto stavbu a neměl by být v kolizi. Tuto skutečnost je nutné ověřit vytýčením, případně příčnou sondou.

Definitivní stav:

Při rekonstrukci mostů bude na všech mostech zřízen kabelový žlab. Do uvedeného žlabu bude položena společná trasa všech kabelů a ochranných HDPE trubek. Nový sdělovací kabel bude profilu 10XN 0,8, konstrukce dvouplášťové TCEKPFLEE, nebo TCEKPFLEY v délce potřebné s přesahem pro naspojování XAGA 500 75/15 - 500 na obou stranách přerušení kabelu. V celém úseku stavby jsou potřebné nové kabelové rýhy, které navazují na mosty.

SO 302 Přeložky zabezpečovacích kabelů SŽDC

Párové kabely pro traťové zabezpečovací zařízení (3P1,0) a (7P1,0) budou do definitivy vloženy dvouplášťové TCEKPFLEY-EE. Během stavby budou kabely přerušeny dle projektu. V definitivním stavu budou kabely položeny do nových žlabů na mostech a ve volném terénu do výkopů společně s kabely sdělovacího zařízení a v souladu s projektem

PS 001 Zabezpečovací zařízení

Umístění předvěstí PřZL (vjezd do Lovosic) a PřL (vjezd do Žalhostic) bude upraveno pro zábrzdnu vzdálenost 700 m. Stávající světelné předvěsti budou demontovány včetně základů, na nově situované pozice budou dodána nová stožárová světelná návěstidla s novými základy. Budou dodána nová vzdálenostní upozorňovací a návěstní štíty.

Dodávka a uložení nových kabelů pro přesun předvěstí na nová místa jsou součástí SO 302. Vzdálenost vjezdového návěstidla L žst. Žalhostice od návěsti „Konec vlakové cesty“ staničních kolejí č. 2, 1, 3 na námeznicích bude zvětšena tak, aby byla minimálně 700m (nová zábrzdna vzdálenost). Do této polohy bude přesunuto stávající vjezdové návěstidlo L. Současně s přesunem vjezdového návěstidla bude přesunuta i stávající venkovní výstroj kolejových obvodů v úrovni tohoto návěstidla. Výstroj kolejových obvodů, umístěná v obvodu stavby, bude demontována tak, aby umožnila provedení prací na kolejovém svršku a spodku. Po ukončení těchto prací bude výstroj namontována zpět v původních polohách a konfiguracích.

Pro stavbu není požadována žádná výjimka z předpisů. Pro zrušení osazení zábradlí na stávajících křídlech mostů (dle ČSN 73 6201) je udělen souhlas O13 dne 26.3.2014 čj. 13668/2014-O13.

Stavbu je nutno koordinovat s připravovanými akcemi „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“, „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ a „Optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín“.

V prostoru staveniště a jeho okolí neprobíhají ani se nepřipravují investiční a stavební práce jiných investorů vyjma Opravy plynovodu Hlinná - Lukavec, kterou připravuje RWE Distribuční služby, s.r.o. Náplní této opravy je mimo jiné i revize jejich vedení po povodni v r. 2013, které je umístěno na mostě v km 38,816 přes Labe. Oprava je plánována v době výluky na trati v r.2015. Obě stavby jsou vzájemně koordinovány.

SŽDC, s.o. připravuje stavbu Rekonstrukce SSZ žst. Lovosice, je velmi pravděpodobné, že obě stavby budou částečně probíhat ve stejnou dobu. V rámci této stavby je v úseku ŽST Lovosice - ŽST Žalhostice řešena rekonstrukce TZZ včetně kompletní kabelizace, náhrady kolejových obvodů za počítače náprav a osazení nových vjezdových návěstidel do obou ŽST. Dále bude provedena rekonstrukce ohřevů výhybek na pražském zhlaví ŽST Lovosice - náhrada stávajících plynových ohřevů za EOVS. Stávající plynové rozvody budou zrušeny. Obě stavby byly vzájemně zkoordinovány.

6. Kapacitní údaje

	PD	P
Mosty	10 ks	10 ks
Rekonstrukce nástupiště zastávky Lovosice západ	90 m	90 m
Traťová rychlost	80 - 90km/hod	80 - 90km/hod (v130=85-90km/hod)

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

Provozní soubory:

PS 001 Zabezpečovací zařízení

Stavební objekty:

SO 101 Most v km 38,816 - přes řeku Labe
 SO 102 Most v km 37,518 - přes potok Modla
 SO 103 Most v km 38,071 - přes silnici E55
 SO 103.1 Most v km 38,097 - podchod
 SO 104.1 Most v km 38,322 - Lovochemie I
 SO 104.2 Most v km 38,419 - Lovochemie II
 SO 104.3 Most v km 38,481 - Lovochemie III
 SO 104.4 Most v km 38,608 - Lovochemie IV
 SO 105 Most v km 39,112 - zátopové území Labe
 SO 106 Most v km 39,729 - křížení s TÚ 1001 a silnicí
 SO 201 Železniční spodek
 SO 202 Železniční svršek
 SO 203 Nástupiště - Lovosice závod
 SO 204 Osvětlení nástupiště
 SO 301.1 Přeložka kabelů ČDT
 SO 301.2 Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC
 SO 302 Přeložky zabezpečovacích kabelů SŽDC

8. Připomínky

- 1) Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní pláně a všech výkopů.
- 2) Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek a spodek) musí být prováděny bez degradace zemní pláně.
- 3) Pro přechody žel. svršku na mosty s přímým upevněním zhotovitel zpracuje realizační dokumentaci a projedná ji s GŘ SŽDC O13.
- 4) Pro založení prvků pro rozšíření stezky ověřit stabilitu svahu
- 5) Pro mostní konstrukce zpracovat podrobné montážní předpisy (zejména pro SO 101 a SO 106) a nechat je schválit TDI.
- 6) Před započatím stavebních prací vypracovat a nechat schválit havarijní a povodňový plán.
- 7) Během stavby dodržet požadavky uvedené ve vyjádření Městského úřadu Lovosice, odbor životního prostředí ze dne 17.2.2014 čj. OŽP 55/2014 VV (doklady část H1.1 - 4) a ve vyjádření Státní plavební správy -pobočka Děčín ze dne 4.2.2014 čj. 211/DC/14.

9. Závěr

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa“ je v souladu se záměry MD ČR a SŽDC s. o.

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC s. o. a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/1995 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/1995 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GŘ SŽDC 11/2006.

Na základě výsledků projednání a i posouzení předloženého projektu stavby

se doporučuje

- a) **schválit** projekt stavby „Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa“;
- b) **potvrdit** následující závazné ukazatele :

traťová rychlost	80 - 90 km/h
stávající objekty umělých staveb	traťová třída zatížení B2 s přidruženou traťovou rychlostí
nové nosné konstrukce umělých staveb	návrhové zatížení LM 71 s $\alpha=1,1$
spodní stavby pod novými NK	návrhové zatížení min LM 71 s $\alpha=1,0$
prostorová průchodnost	Z - GČD
- c) **uložit**
 - investorovi stavby:
 - zajistit realizaci stavby při splnění podmínek uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - při realizaci dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby.

Zpracovala SŽDC s. o., SSZ, Úsek technický
sepsala Ing. Lenka Seidlová
V Praze dne 26.5.2014

91 7

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)

