




Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
1.	06/2021	Zpracování připomínek	Martin Rynda

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	MONZAS, spol. s r.o. IČ: 44222734	
Adresa:	Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem	
Kontakt:	T: +420 475 200 266 E: monzas@monzas.cz	

Zhotovitel objektu:	MONZAS, spol. s r.o. IČ: 44222734	
Adresa:	Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem	
Kontakt:	T: +420 475 200 266 E: monzas@monzas.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Milouš Janík	Martin Rynda	Martin Rynda	Ing. Peter Lastovecký

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice - Česká Lípa		Označení (S-kód):
			Označení zhotovitele: 202/2019-2020
Název části:	Souhrnná část		Označení části: B
Název objektu:	---		Označení objektu/komplexu: ---
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva		Číslo přílohy: 1.
Název dílčí části přílohy:	-----		Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Ústecký	Litoměřice (685429)	1131 04	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:
DUSP,PDSP	02/2021	----	----
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:
S 6 3 1 9 0 0 2 8 5	- D U S P	- - - - - B	- - - - - - - - - -
			Podobjekt:
			X X X
			Příloha:
			0 - 0 0 0 0 0 0 - 0 0
			Revize:
			0 - 0 0

OBSAH

B.1	Popis území stavby.....	2
B.2	Celkový popis stavby.....	7
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	7
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	11
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	12
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	14
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů	17
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	20
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	21
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	21
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	22
B.3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	22
B.4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	22
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	23
B.7	Ochrana obyvatelstva	25
B.8	Zásady organizace výstavby	25
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	28

B.1 Popis území stavby

- a) **charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území, údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Železniční přejezd P3340 leží v žkm 43,596 trati Lovosice – Česká Lípa na křížení s ulicí Masarykova v intravilánu města Litoměřice.

Železniční přejezd se zvětší částí nachází na pozemku p.č. 1267/1 v k.ú. Litoměřice [685429], způsob využití – silnice, druh pozemku ostatní plocha v zastavěném a exponovaném území – do prostoru železničního přejezdu jsou zaústěny další místní komunikace ul. Plešivecká, ul. Štursová, ul. Teplická a ul. Revoluční.

Využití území se stavbou nezmění.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

- b) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**
Nejsou.

- c) **informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Jedná se o dokumentaci pro vydání společného povolení (DUSP), která je určená k projednání s dotčenými orgány. Po projednání budou informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek uvedeny v tomto bodě.

- d) **geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Stavba řeší změnu zabezpečení stávajícího železničního přejezdu a úpravu stávajících komunikací vč. vybudování nového chodníku. Vzhledem k rozsahu stavby nebyl zpracován geotechnický průzkum.

- e) **výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.**

Stavba řeší změnu zabezpečení stávajícího železničního přejezdu a úpravu stávajících komunikací vč. vybudování nového chodníku. Vzhledem k rozsahu stavby nebyl zpracován geotechnický, korozní, stavebně technický ani historický průzkum.

- f) **ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba se nachází v chráněném území – CHKO České středohoří ve velkoplošném chráněném území CHKO České středohoří, v jeho IV. zóně odstupňované ochrany CHKO a v ochranném pásmu městské památkové rezervace města Litoměřice.

- g) **poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nenachází v záplavovém území.

h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů

Stavba nemá vliv na okolní stavby a pozemky, ani na odtokové poměry a stabilitu svahů.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin se nepředpokládají.

j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Dočasné ani trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa nejsou.

k) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je napojena na stávající silnoproudé rozvody a nevyžaduje další napojení na stávající technické vybavení.

Stávající železniční přejezd řeší křížení pozemní komunikace a železniční trati. Po realizaci stavby se tato funkce nezmění. Stavba zvýší bezpečnost silničního provozu na pozemní komunikaci i bezpečnost železničního provozu na železniční trati.

Doplněním závor na chodnicích a železničních přechodech se zvýší i bezpečnost chodců na železničním přejezdu.

Stavba je bezbariérová.

Stávající inženýrské sítě

Stávající podzemní sítě jsou zakresleny v půdorysu objektů. Vyjádření ke stávajícím inženýrským sítím jsou v dokladové části. Některé sítě mohou být zakresleny nepřesně, protože jejich správci nedodali jejich přesnou polohu. **Před realizací stavby se musí vytýčit a zjistit jejich hloubky kopanými sondami.**

Trasa vpravo koleje na půdorysu označená „SŽ - OŘ UL - SSZT (nezaměřená poloha)“ je z podkladů správce. Zároveň vede „Společná zaměřená trasa podzemního vedení - zabezpečovací + sdělovací místní“ (geodeticky zaměřená, předpokládaný správce OŘ Ústí n. L. - SSZT a ČD – Telematika a.s.). Tento rozpor se musí před realizací stavby vyjasnit.

Vlevo koleje vede stávající trasa nn OŘ Ústí nad Labem – SEE, která v oblasti přejezdu přechází pod kolejí na pravou stranu.

Trasy vodovodu a kanalizace SČVK jsou místy mimo polohu zaměřenou geodeticky SŽG Praha. Potrubí trasy SČVK – kanalizace však vede v dostatečné hloubce, aby nebylo zemními pracemi zasaženo (pravděpodobně pod dnem Pokratického potoka). Trasa vodovodu SČVK vede pravděpodobně nad klenbou mostu ev. km 43,606, může tak být dotřena snížením úrovně přejezdu (SO 01-13-01) a konstrukcí odvodnění (trativod) – součást SO 01-10-01.

Příčně pod kolejí v místě přejezdu vede trasa plynovodu s předpokladem min. hloubky 1,0 m pod povrchem stávající vozovky. Z důvodu snížení úrovně koleje (zároveň vozovky v místě

přejezdu) o 0,13 m musí být přizván správce plynovodu během realizace zemních prací a při odkrytí potrubí. Potrubí musí být řádně ochráněno.

Před zahájením prací budou všechny stávající inženýrské sítě v terénu vytyčeny a kopanými sondami se zjistí jejich hloubky. Při provádění prací je nutné všechny stávající i nové souběžné a křížující trasy vhodně ochránit dle požadavku jednotlivých správců (zejména výkopy v ochranném pásmu provádět ručně).

Nové trasy vedení zabezpečovacího zařízení (součást PS 01-01-31) jsou zakresleny v jednotlivých výkresových přílohách. Řešení jejich ochrany je součástí PS 01-01-31.

Návrh opatření

V rámci realizace stavebních prací se neuvažuje s překládkou stávajících kabelových tras ve správě OŘ Ústí nad Labem (SSZT a SEE) a ČD – Telematika a.s., které se v prostoru stavby nacházejí. Předpokládáme, že tyto kabelové trasy jsou uloženy v normových hloubkách. Snížením nivelety koleje (NK) a odtěžením kolejového lože a následnou úpravou pláň na normové hodnoty včetně zřízení vsakovacího žebra a podélného trativodu by nemělo dojít k fyzickému koliznímu střetu s konstrukcí kabelových tras. Bude však nutné zajistit jejich dostatečné hloubky zejména v křížení s kolejí.

Všechny výkopové práce v blízkosti zjištěných kabelových tras musí být prováděny pouze ručně, bez mechanizace a těžké techniky. Veškeré úpravy tras budou geodeticky zaměřeny a řádně zaevidovány.

Kabelové trasy křížující kolej

Jedná se o trasy v místech, kde bude stávající kolejové lože odtěženo, upravována PTŽS, zřizováno žebro a trativod.

Všechny řádně nezajištěné stávající trasy (podchody pod kolejí) ve správě OŘ Ústí n.L. budou uloženy do betonových kabelovodů (chrániček). Jejich zákrytové musí být vyztužené, aby měly potřebnou únosnost pro působení zatížení ze žel. dopravy (konzultováno s možným výrobcem - nutnost speciální objednávky před realizací). Je uvažováno s délkou betonových kabelovodů v hodnotě 4 x 10,0 m. Pod žlaby bude zřízena vyrovnávací vrstva z písku (šterkopísku) v min. tl. 150 mm. Během realizace stavby může být použita jiná spolehlivá konstrukční ochrana podle požadavků správců po zjištění stavu kabelových tras během realizace. Krytí kabelovodů pod niveletou koleje (horní ložnou plochou pražců) musí být min. 1,5 m. V případě realizačních obtíží s touto hloubkou se musí ve spolupráci se správcem sítí zajistit dostatečná dodatečná ochrana sítí.

Kolej křížující kabelové trasy nedrážních správců (CETIN, ČEZ Distribuce) se předpokládají ve stávajících chráničkách. Během realizace se z důvodu snížení nivelety koleje posunou do dostatečné hloubky (min. krytí 1,5 m), pokud to bude potřebné (ověření na místě). Pro tento účel se vytvoří výkopy, na jejich dnech šterkopísková lože. Obnoví se výstražné zakrytí chrániček. Takto se uvažuje úprava v délkách 10,0 + 4 x 7,0 m. V případě zjištění poškození stávajících chrániček se tyto chráničky vymění za nové. Předběžně uvažují se dělené nasazovací chráničky z plastů DN 150 (např. PEHD) – bude upřesněno během realizace (předběžně

uvažováno 3 x 7,0 m). Tímto způsobem mohou být zajištěny také drážní sítě. Dotčení mimodrážní správci budou k realizaci přizváni.

Kabelové trasy vedoucí podél koleje

Kabelová trasa OŘ Ústí n. L. - SEE a SSZT nacházející se vpravo koleje v souběhu s navrženým trativodem (a 3x křižující tuto trasu) bude v celé délce trativodu (190 m) přesně vytýčena, ručně odkopána a odsunuta provizorně dovnitř oblouku. Tím se vytvoří prostor pro provedení výkopových prací pro trativod, osazení šachet a potrubí. Dle stavebního dozoru příslušného správce potom budou kabelové trasy vráceny zpět k trativodní rýze. Trasa kabelů potom nesmí křížit vlastní trasu trativodu. Současně upozorňujeme na prostor v konci úseku trativodu (před Š1), kde kabelová trasa SSZT rovněž obchází základ rampy. Při stavebních pracích v těchto místech je nutno postupovat zvláště opatrně. Upravená poloha kabelové trasy bude geodeticky zaměřena před zasypáním.

I) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Jedná se o změnu již dokončené stavby, nově se umísťuje chodník, železniční přechod pro pěší a výstražníky přejezdu i přechodu s doplněnými závorami.

Stavba leží na pozemcích:

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
3295/2	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	chráněná krajinná oblast
2490/3	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	chráněná krajinná oblast
2115/7	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
2115/8	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
2115/3	Česká republika Právo hospodaření: Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	60000	ostatní komunikace	ostatní plocha	chráněná krajinná oblast
2020/3	Česká republika Právo hospodaření: Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží	60000	---	zahrada	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
	390/42, Nové Město, 12800 Praha 2				památková chráněná krajinná oblast ZPF
3408/1	České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	7485	dráha	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
2230/1	Česká republika Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	7566	dráha	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
3209/2	Česká republika Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	7566	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
3209/3	Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Právo hospodařit s majetkem: Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	1108	silnice	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
3295/2	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	chráněná krajinná oblast
3209/14	Česká republika Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	7566	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
3209/15	Česká republika Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	7566	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
3209/20	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
3209/21	Město Litoměřice, Mírové náměstí 15/7, Litoměřice-Město, 41201 Litoměřice	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochranné pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovitá národní kulturní památka chráněná krajinná oblast
1267/1	Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Právo hospodařit s majetkem: Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	1108	silnice	ostatní plocha	chráněná krajinná oblast

Všechny pozemky se nacházejí v k.ú. Litoměřice [685429].

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevznikne nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo ani nedojde ke změně stávajících ochranných a bezpečnostních pásem.

n) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Bylo by vhodné, aby stavba probíhala zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka. Zároveň bude provedena výměna SW, která se provede pro obě akce najednou.

Předpokládaná doba realizace je 03-06/2022.

Pokud bude stavba „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa“ realizována souběžně se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ nevyvolá další investice. V případě, že bude realizována po této stavbě je nutné počítat s úpravou adresného softwaru v ŽST Litoměřice horní nádraží a softwaru DOZ Lovosice nově realizovaném SZZ.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba má charakter změny již dokončené stavby, konkrétně se jedná o opravu stávajícího železničního přejezdu, přilehlých chodníků a přechodů pro pěší a doplnění závor k přechodům pro pěší. Vzhledem k charakteru stavby nebyl stavebně technický ani stavebně historický průzkum proveden.

Jedná se o regionální dráhu Lovosice – Česká Lípa, dle TTP je dráha vedena pod číslem 539, dle jízdního řádu pod číslem 087 a dle TUDU pod číslem 461 00, v místě přejezdu P3340.

b) účel užívání stavby

Účel užívání stavby je provozování dráhy a drážní dopravy.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Stavba se nachází v obvodu ŽST Litoměřice horní nádraží, které leží v km 44,102 regionální dráhy Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží. Uvedená dráha je vedena pro TTP 539D. Trať je přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Stanice je obsazena výpravčím. Ve stanici je elektronické zabezpečovací zařízení typu ESA 44. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie. Pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků jsou použity počítače náprav od výrobce Frauscher. V obvodu stanice jsou veškeré jízdní cesty zabezpečeny. Návěstidla jsou světelná (stožárová nebo trpasličí). Výhybky č. 1, 2 a 3 jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky.

Na trati je provozován převážně osobní doprava. V GVD 2021 je provozováno 38 párů pravidelných Os vlaků v cca 30 min intervalu.

V obvodu stanice se nachází železničních pět železničních přejezdů a jeden železniční přechod.

Přejezdy jsou v km 42,883; 43,449; 43,596; 44,277 a 44,694. Železniční přechod je v km 43,912.

Řešený železniční přejezd v km 43,596 má identifikační číslo P3340 a představuje úrovněvé křížení jednokolejné dráhy s pozemní komunikací III/2611 (ul. Masarykova). Po obou stranách komunikace jsou přechody pro pěší. Přejezd má GPS souřadnice 50° 32' 30.89935" N; 14° 07' 30.34893" E. Přejezd v km 43,596 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Dle ČSN 34 2650 ed.2 se jedná o kategorii PZS 3ZNI. Závorová břevna přehrazují pouze pozemní komunikaci, a to v celé šířce (4 kvadrantové provedení). Přechody pro pěší zabezpečují pouze výstražníky. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení je bez pozitivní signalizace a bez signalizace pro nevidomé.

Dotčený železniční přejezd patří k vytíženým přejezdům v samém centru města Litoměřice a nachází se v blízkosti ŽST Litoměřice horní nádraží.

Řešený železniční přejezd je kolmý, stávající šíře přejezdu je včetně obou přechodů 25 m v ose koleje.

V rámci stavebních prací bude provedena výměna stávajících výstražníků za nové se závorami jak na železničním přejezdu, tak i na přechodech, které se nacházejí po obou stranách přejezdu, dále oprava železničního přejezdu P3340 včetně obou přechodů a včetně výměny železničního svršku.

Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová, konstrukce na přechodech je tvořena osazenými železobetonovými vnitřními a vnějšími panely. Přejezdová konstrukce na přejezdu i přechodech bude v rámci opravných prací vyjmuta včetně konstrukce nejnútnejší části chodníků a nahrazena konstrukcí novou. Železniční svršek ve stávající koleji v místě přejezdu je tv. S49 na pražcích betonových SB8.

Součástí stavebních prací je i výměna železničního svršku. Začátek výměny je situován 10 m před prvním přechodem, úsek výměny svršku bude napojen na nový žel. svršek ze stavby Litoměřice h.n., tedy bude zakončen v km 43,668 408.

Veškeré požadavky zadavatele, které vyplynuly z jednání během projektových prací byly do návrhu zpracovány.

Oprava koleje, výměna přejezdové konstrukce a úprava komunikace v nejnútnejším rozsahu nebude mít vliv na okolní výstavbu, pozemky nebo na odtokové poměry v území. Rozsah stavebních prací byl stanoven zadávacími podmínkami OŘ.

Dopravní a provozní technologie se po stavbě nezmění.

- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Stavba je navržena v souladu s platnou legislativou. Výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení nejsou.

- f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Dokumentace je určena k projednání s dotčenými orgány. Pro projednání dokumentace budou informace o tom, kde jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů uvedeny v této části.

- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana stavby potřebná.

- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.**

Stavba se nemá vliv na hospodaření s dešťovou vodou. Žádným způsobem nemění a neovlivňuje stávající vodohospodářské poměry v dotčeném území.

Produkované množství odpadů je minimální. Stávající výstražníky budou předány správci.

Stavba nemá vliv na emise.

- i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Předpokládaná doba realizace je 03-06/2022.

Stavba proběhne ve 3 etapách:

1. Přípravné práce – předpokládána délka 2 týdny
2. Rekonstrukce železničního přejezdu a železničních přechodů – předpokládána délka 8 dní
3. Dokončovací práce – 2 týdny

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na silniční ani železniční provoz na železničním přejezdu. Do této skupiny prací lze zařadit přípravu staveniště, provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků, výstavbu základů výstražníku. Pokud tyto práce nebo část těchto prací koliduje se stávajícím zabezpečením železničního přejezdu, budou provedeny až ve výluce silničního i železničního provozu – ve druhé etapě.

Výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního přejezdu a přechodů, výkopy a výstavba základů výstražníku, které kolidovali se stávajícím zařízením, osazení výstražníků a úprava komunikace a chodníků u přejezdu, resp. u přechodu budou prováděny za výluky silničního i železničního provozu v druhé etapě. Práce budou probíhat za vyloučení silničního a železničního provozu, ale pěší provoz v místě přejezdu musí být zachován. Toto lze zabezpečit střídavou rekonstrukcí železničních přechodů nacházejících se po obou stranách přejezdu nebo provizorním přístupovým chodníkem a přechodem (výdřevou).

Do třetí etapy, která bude probíhat bez nároku na výluky železničního i silničního provozu lze zařadit práce, které souvisí s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu, dokončení úpravy oplocení a zábradlí apod.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Podmínky a rozsah zkušebního provozu je dán vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Dle § 7 této vyhlášky slouží zkušební provoz k ověření funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části.

Zkušební provoz se zavádí před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu zápisem, který obsahuje:

- a) požadavky nezbytné pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy po dobu zkušebního provozu,
- b) dobu jeho trvání podle povahy stavby,
- c) způsob sledování stavby,
- d) údaje, které je nutné zaznamenávat k vyhodnocení zkušebního provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby (např. maximální výkony, zatížení, spotřeba energie, závady a účinky provozování dráhy a drážní dopravy).

Požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz musí být zpracován zhotovitelem stavby před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu.

k) orientační náklady stavby

Stavební náklady činí cca 27,2 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nenaruší ani nezmění stávající urbanistické a architektonické řešení.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Stavba se dělí na 1 provozní soubor PS a 3 stavební objekty SO:

- PS 01-01-31 Přejezd P3340, PZS v km 43,596
- SO 01-10-01 Přejezd P3340, železniční svršek
- SO 01-13-01 Přejezd P3340, železniční přejezd
- SO 01-79-01 Přejezd P3340, oplocení

Provozní soubor PS 01-01-31 PZS v km 43,596 řeší technologickou část železničního přejezdu. Kromě technologické části dále řeší stavebně i výměnu stávajících výstražníků, jak u železničního přejezdu, tak i u přechodů, které se nacházejí po stranách zmíněného přejezdu.

Stavební objekt SO 01-10-01 Přejezd P3340, železniční svršek řeší výměnu železničního svršku v délce 90,210 m v žkm 43,578 199 – 43,668 408. Rekonstrukce železničního svršku není předmětem projektové dokumentace.

Výměnu přejezdové konstrukce u železničního přejezdu i u přechodů vč. úpravy stávající komunikace a přilehlých chodníků řeší stavební objekt SO 01-13-01 Přejezd P3340, železniční přejezd a úpravu navazujícího oplocení a zábradlí stavební objekt SO 01-79-01 Přejezd P3340, oplocení.

Podrobný popis stávajícího stavu i navrhovaných úprav je v části B.2.6 a B.2.7 této zprávy i v dokumentaci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

b) celková bilance nároků všech druhů energií a teplé užitkové vody

Stávající přejezdové zařízení je již napojeno na silnoproudý rozvod dráhy, který má pro doplnění závor a nových výstražníků dostatečnou kapacitou.

c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Stavba neprodukuje odpady ani emise.

d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá žádné požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba již v současné době vyhovuje bezbariérovému užívání. Technické řešení stavby plně umožňuje bezbariérové užívání stavby i po realizaci a je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Stavba se nenachází na elektrifikované trati. Od stávajících energetických vedení je v dostatečné vzdálenosti a technické provedení stavby je v souladu s platnými předpisy a normami.

Bezpečnost při užívání stavby je daná splněním podmínek technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu, kterou stanovuje vyhláška Ministerstva dopravy a kterou se vydává stavební a technický řád č. 177/1995 Sb.

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Podmínky pro zahájení technicko-bezpečnostní zkoušky, podle charakteru stavby, jsou:

- a) technická způsobilost určených technických zařízení,
- b) provedení a vyhodnocení zkoušek únosnosti pláně tělesa železničního spodku,
- c) zaměření prostorové průchodnosti,
- d) prokázání přechodnosti.

Technicko-bezpečnostní zkouška se u jednotlivých staveb drah provádí v tomto rozsahu

a) u tratí

ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje,

ověřením geometrické polohy koleje měřicím vozem pro geometrické parametry koleje nebo zkušební jízdou hnacího drážního vozidla v obou směrech rychlostí nepřekračující traťovou rychlost nebo zkušební jízdou pro měření bezpečně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty dráhy vybaveným drážním vozidlem nebo jednotkou v obou směrech jízdy zkušební rychlostí, odpovídající traťové rychlosti, zvýšené o 10 % za podmínky, že nedostatek převýšení v obloucích nepřesahuje mezní hodnoty, stanovené technickou normou, uvedenou v příloze č. 5 položka 160 o více než 10 % a nejsou nutná další omezení vzhledem k činnosti zabezpečovacího zařízení; při jízdě se současně ověřuje funkční součinnost jízdy drážního vozidla, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení; na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se zkušební jízdy pro ověření bezpečnostně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty provádí vždy, a to s postupným zvyšováním rychlosti,

b) u sdělovacích zařízení prohlídkou a kontrolou zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a ověření jejich funkce,

c) u zabezpečovacích zařízení prohlídkou a kontrolou venkovní i vnitřní části zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a provedení jejich funkčních zkoušek. Ověřením úplnosti a správnosti vzájemných závislostí a ověřením činnosti zařízení zkušební jízdou hnacího drážního vozidla a vyhodnocením výsledků těchto prohlídek, kontrol a měření z hlediska shody provedení stavby s ověřenou projektovou dokumentací. Funkční zkoušky zabezpečovacího zařízení za provozu musí být provedeny tak, aby neohrožily bezpečnost provozování dráhy nebo

provozování drážní dopravy, případně i silničního provozu. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

d) u elektrických silnoproudých a pevných trakčních zařízení provedením napěťových a pantografových zkoušek a ověřením provozuschopnosti a bezpečnosti souvisejících drážních elektroenergetických zařízení. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

e) u staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobným provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit v rámci hlavní prohlídky anebo po jejím provedení. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 149. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí, pokud byly navrženy projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Na tratích s rychlostí nižší než 200 km/h včetně se dále dynamická zatěžovací zkouška provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m, nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m, a u všech konstrukcí, u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se dynamická zatěžovací zkouška provádí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 4 m,

f) u tunelů prokázáním prostorové průchodnosti podrobným zaměřením a provedením prohlídky (hlavní prohlídka).

Dle zákona č. 266/1994 Sb. (zákon o drahách) § 47 odst. 1 jsou určená technická zařízení (UTZ): technická zařízení tlaková, plynová, elektrická, zdvihací, dopravní, pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, která slouží k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo lyžařských nebo vodních vleků, jsou určenými technickými zařízeními, která podléhají doзору podle tohoto zákona.

Před uvedením určeného technického zařízení do provozu musí být schválena jeho způsobilost k provozu. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schvaluje drážní správní úřad vydáním průkazu způsobilosti, který vydává Drážní správní úřad na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení určeného technického zařízení, na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy.

Při provozování dráhy a při provozování drážní dopravy mohou být provozována jen určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti.

Určená technická zařízení v provozu podléhají pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám, kterými se ověřuje jejich technický stav a provozní způsobilost. Revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu mohou provádět jen fyzické osoby, které mají platné osvědčení o odborné způsobilosti. Osvědčení o odborné způsobilosti vydává drážní správní úřad.

Tímto postupem je zabezpečená bezpečnost při užívání stavby.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Stavba se nenachází na elektrifikované trati. Korozní průzkum nebyl zpracován. Stavba nevyžaduje žádnou nadstandartní ochranu proti bludným proudům.

c) opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring

Stavba nevyžaduje opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy a nejsou ani navržena.

d) zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

Zabezpečení a dohled nad křížením dráhy řeší úprava stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení, které je podrobně popsáno v části D.1.1.3.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

- PS 01-01-31 Přejezd P3340, PZS v km 43,596

a) popis stávajícího stavu

Železniční stanice Litoměřice horní nádraží leží v km 44,102 trati regionální dráhy Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží. Uvedená dráha je vedena pro TTP 539D. Trať je přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Stanice je obsazena výpravčím. Ve stanici je elektronické zabezpečovací zařízení typu ESA 44. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie. Pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků jsou použity počítače náprav od výrobce Frauscher. V obvodu stanice jsou veškeré jízdní cesty zabezpečeny. Návěstidla jsou světelná (stožárová nebo trpasličí). Výhybky č. 1, 2 a 3 jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky.

V obvodu stanice se nachází železničních pět železničních přejezdů a jeden železniční přechod.

Přejezdy jsou v km 42,883; 43,449; 43,596; 44,277 a 44,694. Železniční přechod je v km 43,912.

Železniční přejezd v km 43,596 má identifikační číslo P3340 a představuje úrovně křížení jednokolejné dráhy s pozemní komunikací III/2611 (ul. Masarykova). Po obou stranách komunikace jsou přechody pro pěší. Přejezd má GPS souřadnice 50° 32' 30.89935" N; 14° 07' 30.34893" E. Přejezd v km 43,596 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Dle ČSN 34 2650 ed.2 se jedná o kategorii PZS 3ZNI. Závorová břevna přehrazují pouze pozemní komunikaci, a to v celé šířce (4 kvadrantové provedení). Přechody pro pěší zabezpečují pouze výstražníky. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení je bez pozitivní signalizace a bez signalizace pro nevidomé.

Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu v km 43,596 je umístěna v technologickém objektu v blízkosti přejezdu. V objektu se nachází dva reléové stojany. V jednom je výstroj samotného přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 43,596 a ve druhém je umístěna výstroj počítačů náprav od 10-ti kolejových úseků. Indikační a ovládací prvky jsou součástí JOP ŽST Litoměřice hodní nádraží. Výstraha je spouštěna automaticky jízdou vlaku v závislosti na postavených jízdních cestách a volnosti/obsazení kolejových úseků.

Stávající konfigurace výstražníků a závorových stojanů je následující:

- pozemní komunikaci zabezpečují 4 závorové stojany s označením „A“, „B“, „C“ a „D“. Každý z nich má jeden výstražník, jejich označení je stejné. Tedy „A“, „B“, „C“ a „D“. Přehrazují celou šířku komunikace, 4 kvadrantové provedení.
- přechod, který je blíže do ŽST Žalostice zabezpečují dva výstražníky s označením „E“ a „F“.
- přechod, který je blíže k výhybce č. 1 zabezpečují dva výstražníky s označením „G“ a „H“.

b) popis navrženého řešení

V rámci tohoto provozního souboru bude u přejezdu P3340 vyměněna stávající technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Technologie bude reléového typu s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude kategorie PZS 3ZBI (s celými závorami). Přejezd se nachází v intravilánu obce, bude doplněno zařízení pro nevidomé. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude doplněna o záznamové a diagnostické zařízení. Nově bude u technologie doplněna i pozitivní signalizace.

Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna do nového technologického objektu (betonový) v blízkosti samotného přejezdu. Pro usazení technologického objektu budou použity základové patky ze ztraceného bednění. Nový technologický objekt nebude vybaven klimatizací.

Typ technologie PZS

Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude kategorie PZS 3ZBI.

Výstraha bude spouštěna automaticky jízdou vlaku v závislosti na postavených jízdních cestách a volnosti/obsazení kolejových úseků. Technologii přejezdového zabezpečovacího zařízení bude povelovat technologie staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Litoměřice horní nádraží.

Výstražníky a závorové stojany

Výstražníky budou nové v plastovém provedení. Výška výstražníku bude standardní 2,2 m nad komunikací. Výstražníky a závorová břevna budou situovány dle situačního schématu. Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu je součástí dokladové části H.

Výstražníky budou s pozitivní signalizací

Technologie závorových břevnen bude zvolena dle požadavku investora.

Dle požadavku investora budou použity buď žárovkové nebo LED výstražníky.

Nová konfigurace výstražníků a závorových stojanů je následující:

- pozemní komunikaci budou zabezpečovat 4 závorové stojany:
 - závorový stojan s označením „A“ a výstražníky „A1“ a „A2“
 - závorový stojan s označením „B“ a výstražníky „B1“ a „B2“
 - závorový stojan s označením „C“ a výstražníky „C1“ a „C2“

- závorový stojan s označením „D“ a výstražníky „D1“ a „D2
- závorová břevna budou přehrazovat celou šířku pozemní komunikace ve 4 kvadrantovém provedení. Je možné použít sekvenční sklápění
- přechod pro pěší, který je blíže do ŽST Žalhostice, budou zabezpečovat 2 závorové stojany:
 - závorový stojan s označením „E“ a výstražníkem „E“
 - závorový stojan s označením „F“ s výstražníkem „F“
 - závorová břevna budou přehrazovat celou šířku přechodu. Závorová břevna budou doplněna o zarážky slepecké hole v celé šířce přechodu
- přechod pro pěší, který je blíže k výhybce č. 1, budou zabezpečovat 2 závorové stojany:
 - závorový stojan s označením „G“ a výstražníkem „G“
 - závorový stojan s označením „H“ s výstražníkem „H“
 - závorová břevna budou přehrazovat celou šířku přechodu. Závorová břevna budou doplněna o zarážky slepecké hole v celé šířce přechodu

Zvonce

Budou použity elektronické zvonce s možností regulace hlasitosti.

U výstražníků „A2“, „B2“, „C2“ a „D2“ budou zvonce odpojeny.

Signalizace pro nevidomé

Přejezd se nachází v intravilánu obce. Technologie PZS bude vybavena signalizací pro nevidomé. Signalizací pro nevidomé budou vybaveny výstražníky „E“, „F“, „G“ a „H“. Tedy výstražníky, které zabezpečují přechody.

c) energetické výpočty

Nová technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 43,596 bude napájena ze stávajícího drážního silnoproudého rozvodu. Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ) bude napojeno na stávající rozváděč PRE1. Rozváděč PRE1 je umístěn vedle stávajícího technologického objektu.

Kabelovým vedením bude propojen stávající rozváděč PRE1 a nová SSP u technologického objektu přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 43,596.

Dělicím místem budou svorky pro ukončení napájecího kabelu za elektroměrem v rozváděči PRE1. Napájecí kabel bude ve správě příslušné SSZT.

Pro nouzové napájení technologie PZS budou použity akumulátorové baterie. Kapacita baterie bude dimenzována na 8-mi hodinový provoz bez dobíjení. Baterie budou NiCd s vláknitou elektrodou.

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 4kVA.

Výpočet baterie

Trvalý odběr:

Relé a elektronické prvky: 5,00 A

Počítače náprav: 4,00 A

Odběr při výstraze (případně i při 8-hod. poruše):

Světla výstražníků (12 x 25 VA/24 V): 12,50 A

El. zvonce (8 x 10 VA/24 V): 3,33 A

Závorový stojan (8 x 20 A): 160,00 A

Proud výstražníků a zvonců je odebírán pouze při výstraze PZS. V případě poruchy i 8 hodin. Proud závorových stojanů je odebírán pouze před ukončením výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení (zvedání závorových břevnen). Předpokládá se, že z celkové osmihodinové doby bude tento proud odebírán maximálně 60 minut.

Kapacita baterie

$$C = (5 \times 8) + (4 \times 8) + (12,5 \times 8) + (160,0 \times 1) = 332 \text{ Ah}$$

Bude použita baterie s kapacitou min. 400Ah. Typ dobíječe bude dle typu technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.2.1.1. Kolejový svršek a spodek

- SO 01-10-01 Přejezd P3340, železniční svršek

a) popis stávajícího stavu

Kolej v dotčeném úseku je tvaru 49E1 na pražcích betonových SB8 až do km 43,668 408, kde začíná nový železniční svršek ze stavby ŽST Litoměřice horní nádraží. Kolejové lože v celém úseku je zapuštěné.

Kolej je svařena do bezстыkové koleje (BK).

b) popis navrženého řešení

Směrové poměry

Začátek úseku: žkm 43,481 865

Konec úseku: žkm 43,802 625

Návrh směrových poměrů v koleji vychází z projektu prostorové polohy koleje (PPK) a na konci úseku se napojuje na projekt ze stavby rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží.

V projektu PPK byla navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,500, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544. Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK potom dojde k posunu oblouku o poloměru $R=20\,000\text{m}$ zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována. Tento návrh byl odsouhlasen SŽG.

Přímo na přejezdu P3340 je potom oproti projektu PPK navržen pouze jeden oblouk o poloměru $r = 240\text{ m}$ s delší vstupní přechodnicí. Výstupní přechodnice včetně délky a tečny do výhybky č. 1 potom respektuje projekt pro stavbu Rekonstrukce Litoměřice h.n. Tímto návrhem bude příčný posun osy koleje na přejezdu pouze 4 mm oproti 19 cm z projektu PPK. Návrh směrových

úprav je dle požadavku na traťovou rychlost $v = 50 \text{ km/h}$ s posouzením na V_{130} . Převýšení v oblouku je navrženo $D = 48 \text{ mm}$.

Sklonové poměry

Návrh sklonových poměrů v traťové koleji rovněž respektuje vyhotovený projekt PPK, dle kterého byla provedena realizace nedávné stavby. Výškové řešení projektu PPK bylo pouze upraveno v rozsahu popisovaných směrových úprav v předchozí kapitole. Lom nivelety (LN) v km 43,436 005 je fixní. Sklonové poměry od tohoto LN jsou upraveny z důvodu nutného snížení nivelety TK na železničním přejezdu P3340. Z důvodu snížení nivelety na železničním přejezdu je nutno vyjmut stávající železniční s vršek i v úseku km 43,481 565 – km 43,562 610. Po vyjmutí tohoto úseku v dl. 81,045 m bude z důvodu snížení nivelety kolejové lože rozhrnuto a stávající železniční svršek vrácen zpět.

Výškové řešení potom respektuje projektovaný a zrealizovaný stav ze stavby Litoměřice h.n., kde sklon výstupní přechodnice zůstává zachován.

Kapacitní údaje

Vyjmutí stávající koleje:	90,210 m
Vyjmutí přejezdové a přechodové konstrukce	3 (1+2) ks
Vyjmutí stávajícího železničního svršku – snížení nivelety	81,05 m
Nový železniční svršek tvaru 49E1, betonové pražce dl. 2,60	90,210 m
Směrová a výšková úprava koleje	320,760 m
Zřízení BK	90,210 m

Železniční svršek

Součástí stavebních prací je i rekonstrukce železničního svršku. Začátek výměny je situován 10 m před prvním přechodem, úsek výměny svršku bude napojen na nový žel. svršek ze stavby Litoměřice h.n., tedy bude zakončen v km 43,668 408.

Železniční svršek je navržen tvaru 49E1 na pražcích betonových dl. 2,60 a pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolejové lože bude v celém řešeném úseku uzavřené, kolej svařena do bezстыkové koleje (BK).

V délce přejezdových konstrukcí (přechod-přejezd-přechod), tedy v dl. 25 m bude rozdělení pražců „u“. V ostatních úsecích „c“.

Vyjmutý železniční svršek z důvodu snížení nivelety koleje bude po opětovně vrácen zpět a následně rovněž svařen do BK.

Rozsah úprav – rekonstrukce železničního svršku:

Začátek rekonstrukce (nový železniční svršek)	žkm 43,578 199
Konec rekonstrukce (nový železniční svršek)	žkm 43,668 408

Železniční spodek

V rámci opravy kolejiště se nepředpokládají úpravy železničního spodku mimo úpravy pláně po vyjmuté koleji. V tomto úseku navrhujeme odtěžení štěrkového lože, úpravu pláně se zhutněním a zřízení kolejového lože z nového materiálu.

D.2.1.3 Přejezdy a přechody

- SO 01-13-01 Přejezd P3340, železniční přejezd

D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

- SO 01-79-01 Přejezd P3340, oplocení

a) popis stávajícího stavu

V rámci stavebních prací bude provedena oprava železničního přejezdu P3340. Kolej v místě přejezdu křížuje pozemní komunikaci II/2611 ul. Masarykova, s blízkými křižovatkami po obou stranách koleje. Vedle železničního přejezdu, v místech chodníků jsou v koleji osazeny přechody pro pěší. Dotčený železniční přejezd patří k vytíženým přejezdům v samém centru města Litoměřice a nachází se v blízkosti ŽST Litoměřice horní nádraží.

Řešený železniční přejezd je kolmý, stávající šíře přejezdu je včetně obou přechodů 25 m v ose koleje. přejezd se nachází v přechodnici oblouku o poloměru $r = 250$ m.

Přejezd včetně přechodů je zabezpečen PZZ, v současnosti bez závor. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová, konstrukce na přechodech je tvořena osazenými železobetonovými vnitřními a vnějšími panely. Přejezdová konstrukce na přejezdu i přechodech bude v rámci opravných prací vyjmuta včetně konstrukce nejnútnejší části chodníků a nahrazena konstrukcí novou.

b) popis navrženého řešení

Přejezdová konstrukce

V rámci rekonstrukce tohoto železničního přejezdu bude stávající přejezdová konstrukce nahrazena konstrukcí novou – celopryžovou s vnitřními a vnějšími panely. Vnitřní a vnější panely na maximální únosnost 600 kN, skladebný modul 1 200 mm. Délka konstrukce v ose je 12,0 m.

V obou přechodech bude osazena rovněž nová celopryžová odlehčená konstrukce určená pro přechody pro pěší s max. únosností do 5 kN s vnitřními a vnějšími panely se skladebným modulem 900 mm. Délka konstrukce obou přechodů v ose koleje je shodná 2,7 m. Rozdělení pražců pod přejezdovou konstrukcí a pod přechodovými konstrukcemi bude „u“. Přejezd zůstane po opravě kolmý, úhel křížení 90° se nemění. Šířka přejezdu bez přechodu je navržena 11,38 m v ose koleje. Šířka přechodu pro pěší je shodně 2,70 m.

Úprava komunikace

Z důvodu snížení nivelety je navržena i úprava stávající komunikace v celé šíři. V délce úprav komunikace budou osazeny po obou stranách nové obrubníky (nahradí se stávající deformované). Volná šířka komunikace se potom nemění. Úpravy komunikace spočívají ve snížení nivelety a nutném snížení živičného krytu v komunikaci po obou stranách koleje. Toto snížení je vyvoláno jednak úpravou převýšení v koleji na přejezdu a jednak nutností odstranit stávající výškové nerovnosti po obou stranách koleje.

Tyto navržené úpravy by měli odstranit pozůstatky ze stavební činnosti let minulých, zlepšit přejezd dopravních prostředků a docílit komfortnějšího jízdu v oblasti železničního přejezdu. Tomuto návrhu odpovídá i rozsah úpravy živičného povrchu komunikace 7,12 m vlevo/7,73 m

vpravo koleje. Navržené úpravy jsou situovány po obou stranách vždy cca 0,5 m za lícem šachet které se v komunikaci nacházejí. Šachty není nutno výškově upravovat. Před touto úpravou je nutné

Úprava chodníků a oplocení

Stávající přechody včetně navazujících chodníkových konstrukcí ze živičného krytu nebo betonové dlažby budou rozebrány a odstraněny. Rovněž je navrženo odstranění části stávajícího oplocení včetně podezdívek, kde dochází ke kolizi s nově navrženými výstražníky. Situování nového oplocení, zřízení nových základových podezdívek je zřejmé z výkresových příloh SO 01-71-01 Přejezd P3340, oplocení. Nově zřízené podezdívky oplocení vymezují prostor pro osazení obrubníku pro přístupové chodníky k jednotlivým přechodům.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Technologický objekt PZS u přejezdu P3340 tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V objektu budou pouze dva malé otvory pro účely větrání. Domek není obsazený. Objekt bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V objektu bude umístěno elektrické zařízení. Elektronický požární systém nebude zřizován. Ruční hasicí přístroj nebude instalován, jedná se o objekt do 10 m² (viz. příloha č. 1 TNŽ 34 2612). V technologickém objektu se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V objektu se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy.

Technologický objekt bude typový výrobek, kde požární atest a požární zprávu řeší výrobce.

Zhotovitel vypracuje před započítáním stavby „zásady opatření při úniku závadných látek“ nebo „havarijní plán“ (zhotovitel stavby zajišťuje ve smyslu ustanovení zákona 254/2001 Sb. Doplnění a upřesňování předloženého havarijního plánu včetně kontroly, jak jsou opatření plněna. Dále zajišťuje potřebné prostředky pro ochranu staveniště před povodněmi, jejich skladování a obměňování.)

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby doklady k reléovým domkům, ve kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - Podlaha: protipožární odolnost REI 30 minut
 - Stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - Strop: požární odolnost REI 30 minut
 - Dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém – nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň – A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-5 pro zateplovací systém

4. Chování při vnějším požáru:

- Střešní krytina v systémové skladbě Broof (t1) podle ČSN EN 13 501-5 v případě umístění domku v požárně bezpečnostním prostoru jiného objektu, popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof (t3)
- Okolí do vzdálenosti 5 m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
- Příjezdové komunikace pro požární techniku je do vzdálenosti 20 m od objektu

Podmínky při provozování:

1. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO2) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, popř. práškový s hasící schopností min. 34 A.
2. Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži protipožárních ucpávek doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic.

Pro technologický objekt bude použito nehořlavých materiálů.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení a na stavbě bude přítomna havarijní souprava.

Při zařizování technologického objektu a při jeho vlastním provozování, je nutné respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále i jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

Projektant upozorňuje na nový předpis SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá s úsporou energie ani s tepelnou ochranou.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba nemá požadavky na hygienické, pracovní a komunální prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pronikání radonu z podloží se stavby netýká.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavba se nenachází na elektrifikované trati a nevyžaduje speciální ochranu před bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou.

d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

e) protipovodňová opatření

Stavba nevyžaduje protipovodňová opatření.

f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Stavba nevyžaduje ochranu před vlivem poddolování, výskytem metanu ani před podobnými účinky.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba využívá stávající drážní silnoproudé rozvody. Napojení na technickou infrastrukturu se nemění.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stávající přípojka, na kterou je již stavba napojená, má dostatečnou kapacitu i pro doplnění závor. Připojovací poměry se stavbou nezmění.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.), napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se zachováním bezbariérového přístupu

Stavba nemá vliv na dopravní a provozní technologii. Dopravní a provozní technologie se stavbou nezmění.

Při realizaci stavby v rámci stavebního postupu 1 je nutné přerušit železniční provoz. Nákladní doprava bude odkloněna, osobní doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou (NAD).

V TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží je za denně vedeno 38 párů pravidelných Os vlaků denně. Předpokládá se s 1 autobusem NAD na 1 vlak na vzdálenost 3,5 km. Celkový denní náběh NAD je tedy $38 \times 2 \times 3,5 \text{ km} = 266 \text{ km}$, tj. náběh po celou dobu výluky je $8 \times 266 \text{ km} = 2\,128 \text{ km}$.

b) bezbariérová opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Stavba je bezbariérová již v současnosti

c) dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy

Stavba nijak neovlivní stávající dopravní řešení. Automobilový i cyklistický provoz bude i nadále umožněn přes stávající železniční přechod, provoz pro pěší bude přes železniční trať umožněn po obou stranách železničního přejezdu přes upravené chodníky a železniční přechody pro pěší tak, jako v současnosti.

d) doprava v klidu

Netýká se.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stavba se nachází v zastavěné části města bez vegetace. Terénní úpravy jsou minimální a souvisí s úpravou stávajících chodníků. Přilehlé plochy kolem chodníků budou upraveny do původního stavu.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady, půda a horninové prostředí vliv na přírodu a krajinu – zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, krajinný ráz, přírodní parky, dřeviny, památné stromy, rostliny a živočichy, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod., vliv na území soustavy Natura 2000

Umístění záměru

Záměr se nalézá v CHKO České středohoří ve velkoplošném chráněném území CHKO České středohoří, v jeho IV. zóně odstupňované ochrany CHKO. Záměr nemá vliv na chráněné území.

Záměr se nachází v ochranném pásmu Městské památkové rezervace Litoměřice.

Jedná se o urbanizovanou oblast, kde se nepředpokládá výskyt chráněných druhů. Stavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od jednotlivých prvků ochrany přírody a nemá na ně vliv.

Ovzduší

Kvalita ovzduší hodnocena k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečišťování ovzduší. Hodnoty pro jednotlivé látky, které ovzduší znečišťují jsou stanoveny v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

V případě krátkodobých koncentrací je v příloze stanoven i tolerovaný počet překročení limitních hodnot v průběhu kalendářního roku.

V provozu stavba nemá vliv na imise látek znečišťujících kvalitu ovzduší.

Během výstavby může dojít krátkodobě ke zvýšení imisi látek znečišťujících kvalitu ovzduší, ale vzhledem k velikosti stavby se nepředpokládá překročení limitů.

Výstavba ani provoz nebude představovat riziko pro životní prostředí.

Ochrana čistoty vod

Stavba v provozu nemá vliv na čistotu vod.

Po dobu výstavby z hlediska ochrany vod před znečištěním je zapotřebí, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k únikům ropných produktů. Motory mechanizačních prostředků musí být správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nesmí být zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u používané mechanizace zkontrolovat a udržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k úniku těchto látek do půdy.

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 následující druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké (drumy), kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů.

V prostorách stavby je zakázáno mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravy ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly. Dále je zakázáno používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a dalšími ropnými látkami, při jejich případné výměně nebo doplňování v prostorách stavby je zapotřebí dbát zvýšené opatrnosti, aby se zamezilo možnosti jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s výše uvedenými opatřeními. Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření. Zastavení úniku se provádí utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do vhodných nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku. Je nutné zastavit další rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. pomocí trámů, přechodným hrazením příkopů. V případě většího rozsahu úniku je potřeba přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru. Uniklé látky je zapotřebí soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek a následně odčerpát. Sanace zasaženého území do odčerpání volných ropných látek se provádí posypem VAPEXU či jiného vhodného sorpčního materiálu. Nasáklý sorbent se sbírá do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina budou odvezeny ke spálení. V případě, že přes všechna opatření k úniku ropných látek dojde, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, je nutné neprodleně vyrozumět Městský úřad – odbor životního prostředí a HZS Ústeckého kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah úniku, druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

- b) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Projektová dokumentace je určená k projednání s dotčenými orgány. Po obdržení závazných stanovisek, bude doplněno v této části.

- c) popis souladu záměru s oznámením záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní**

Charakter stavby nevyžaduje oznámení záměru dle zákona o posuzování vlivu na životní prostředí.

- d) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se stavbou nemění.

B.7 Ochrana obyvatelstva

- a) opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany**

Stavba nevyžaduje opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany.

- b) prevence závažných havárií**

Železniční přejezdy a přechody jsou místem, na kterých může dojít ke střetům vyplývajících z provozování drážní dopravy a silničního provozu. Prevence je řešena současnou legislativou – vyhláškou o provozu na pozemních komunikacích a drážním zákonem.

B.8 Zásady organizace výstavby

- a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Staveniště nevyžaduje napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

- b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Přístup na staveniště je zajištěn stávajícími pozemními komunikacemi.

- c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Stavba nevyžaduje ochranu okolí staveniště ani nemá požadavky na asanaci, demolice nebo kácení dřevin.

- d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Pro staveniště nejsou uvažovány dočasné ani trvalé zábory.

- e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Při rekonstrukci železničních přechodů je nutno zachovat pěší provoz. Pěší provoz bude zachován buď postupnou rekonstrukcí železničních přechodů nacházejících se po obou stranách železničního přejezdu (po celou dobu výstavby jeden železniční přechod v provozu) nebo provizorní úpravou chodníku a zřízením provizorního přechodu např. výdřevou. Pokud bude provoz pro pěší zajištěn provizorní úpravou chodníku a přechodu musí být realizován bezbariérově.

f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Zemní práce jsou minimální. Přísun a odsun zemin bude probíhat formou „just-in time“, deponie zemin se nepředpokládá.

g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)

Předpokládaná doba realizace je 03-06/2022.

Stavba proběhne ve 3 etapách:

1. Přípravné práce..... 2 týdny
2. Stavební postup 1 8 dní
3. Dokončovací práce..... 2 týdny

Přípravné práce

Délka trvání: 2 týdny

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na silniční ani železniční provoz na železničním přejezdu. Do této skupiny prací lze zařadit přípravu staveniště, provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků, výstavbu základů výstražníku. Pokud tyto práce nebo část těchto prací koliduje se stávajícím zabezpečením železničního přejezdu, budou provedeny až ve výluce silničního i železničního provozu – ve druhé etapě.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky zabezpečovacího zařízení

Stavební postup č. 1

Délka trvání: 8 dní

Výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního přejezdu a přechodů, výkopy a výstavba základů výstražníku, které kolidovali se stávajícím zařízením, osazení výstražníků a úprava komunikace a chodníků u přejezdu, resp. u přechodu budou prováděny za výluky silničního i železničního provozu v druhé etapě. Práce budou probíhat za vyloučení silničního a železničního provozu, ale pěší provoz v místě přejezdu musí být zachován. Toto lze zabezpečit střídavou rekonstrukcí železničních přechodů nacházejících se po obou stranách přejezdu nebo provizorním přístupovým chodníkem a přechodem (výdřevou).

Výluky železničního provozu

Vyloučená traťová kolej v TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží

Železniční provoz

V TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží železniční provoz přerušen po celou dobu trvání výluky. Nákladní železniční doprava bude přerušena nebo úplně omezená, osobní železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou (NAD) po celou dobu výluky. NAD bude zavedena v úseku Žalhostice – Litoměřice horní nádraží.

Pře realizaci stavby v rámci stavebního postupu 1 je nutné přerušit železniční provoz. Nákladní doprava bude odkloněna, osobní doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou (NAD).

V TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží je za denně vedeno 38 párů pravidelných Os vlaků denně. Předpokládá se s 1 autobusem NAD na 1 vlak na vzdálenost 3,5 km. Celkový denní náběh NAD je tedy $38 \times 2 \times 3,5 \text{ km} = 266 \text{ km}$, tj. náběh po celou dobu výluky je $8 \times 266 \text{ km} = 2\,128 \text{ km}$.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu

Silniční provoz

Silniční provoz přes přejezd bude úplně omezen. Po dobu uzavření železničního přejezdu bude silniční provoz odkloněn po objízdě trase v obou směrech ze silnice č. III/2611 po III/24715 ul. Plešivecká – MK ul. 28. října – Kamýcká – Štursova – III/26111 ul. Masarykova. Přes přejezd P3340 jsou vedeny 2 linky veřejné linkové osobní dopravy. Linky veřejné linkové osobní dopravy budou po dobu uzavírky železničního přejezdu vedeny po stejné odklonové trase.

Výluky pro pěší

Pro pěší bude zachován vždy jeden přechod nacházející se po obou stranách železničního přejezdu nebo bude zřízen provizorní bezbariérový chodník a přechod přes snesenou kolej.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Výluka přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P3340, dále výluka traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) v TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží a v době úpravy staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) z důvodu uvázání přejezdu do SZZ i výluky samotného SZZ v ŽST Litoměřice horní nádraží (výměna adresného softwaru). V ŽST Litoměřice horní nádraží bude výluka SZZ 1 den z důvodu úpravy softwaru. Výluka bude probíhat souběžně s posledním dnem výluky v TÚ Žalhostice – Litoměřice horní nádraží a souběžně se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka.

Dokončovací práce

Délka trvání: 2 týdny

Do třetí etapy, která bude probíhat bez nároku na výluku železničního i silničního provozu lze zařadit práce, které souvisí s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu, dokončení úpravy oplocení a zábradlí apod.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky zabezpečovacího zařízení

h) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby

Stavba „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa“ nesmí probíhat dříve, než zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, nebo až po jejím dokončení. Pokud se bude konat až po jejím dokončení, je třeba navíc počítat s výměnou adresného SW Litoměřice horní nádraží a SW DOZ Lovosice, protože stanice Litoměřice horní nádraží bude již dálkově ovládána ze ŽST Lovosice.

i) návrh objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, včetně průchodů pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO)

Pro návrh objízdných tras po dobu výstavby byl zpracován a projednán projekt dopravně inženýrských opatření (DIO) firmou Dopravní značení Litoměřice s.r.o. Projekt DIO je součástí projektové dokumentace.

Objízdná trasa po dobu úplné uzavírky přejezdu P3340 je vedena v obou směrech ze silnice č. III/2611 po III/24715 ul. Plešivecká – MK ul. 28. října – Kamýcká – Štursova – III/26111 ul. Masarykova.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavba nemění stávající vodohospodářské poměry, proto není navrženo žádné vodohospodářské řešení.

V Praze 06/2021

Vypracoval: Ing. Peter Lastovecký