

„Společnost Valbek – Prodex“

Valbek spol. s ro.

Vaňurova 505/17

460 01 Liberec

PRODEX spol. s r. o.

Rusovská cesta 16

851 01 Bratislava

OPTIMALIZACE TRAŽOVÉHO ÚSEKU MĚLNÍK (VČETNĚ) – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ (MIMO)

Přípravná dokumentace, dokumentace k územnímu rozhodnutí

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1. Souhrnná technická zpráva	3
1.1. Popis stavby a její koncepce	3
1.1.1. Zdůvodnění výběru stavebního pozemku	3
1.1.2. Zhodnocení staveniště	4
1.1.3. Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území	7
1.1.4. Zásady technického řešení	7
1.2. Stanovení podmínek pro přípravu stavby	105
1.2.1. Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech	105
1.2.2. Údaje o ochranných pásmech	106
1.2.3. Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů	108
1.2.4. Trvalé nebo dočasné zábory pozemků ZPF nebo PUPFL	108
1.2.5. Územně technické podmínky (napojení stavby na technickou infrastrukturu)	108
1.2.6. Údaje o souvisejících stavbách	109
1.2.7. Údaje o bilancích zemních prací	109
1.2.8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	109
1.2.9. Výjimky z předpisů a norem	109
1.2.10. Požadavky na další přípravu stavby	109
1.2.11. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území	109
1.2.12. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	110
2. Dopravní a provozní technologie	110
3. Vliv stavby na životní prostředí	110
4. Odolnost a zabezpečení stavby	110
5. Odpadové hospodářství	110
6. Zásady zajištění požární ochrany stavby	110
7. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání	111
8. Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace ...	111
9. Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	111
10. Civilní ochrana	113
11. Graf dynamického průběhu rychlostí	113
12. Organizace výstavby	113

1. Souhrnná technická zpráva

1.1. Popis stavby a její koncepce

1.1.1. Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Stavba má charakter rekonstrukce železniční trati. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, stavba bude probíhat ve stávající ose na pozemcích dráhy (vlastník SŽDC a ČD). Předmětem stavby je železniční trať č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, úsek Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo) v žkm 371,048 – 405,912. Stavba se nachází ve Středočeském a Ústeckém kraji v k.ú.: Mělník (692816), Vehlovice (692999), Liběchov (681920), Počeplice (763675), Stračí (763683), Štětí (763691), Hoštka (646261), Mastířovice (785920), Svařenice (786641), Vrutice (786659), Polepy (725200), Encovany (634379), Křešice u Litoměřic (676080), Třeboutice (770442) a Litoměřice (685429).

Stavba je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. Jedná se o rekonstrukci stávající dvoukolejné elektrifikované trati, na které je provozována železniční osobní a nákladní doprava. Součástí stavby je i rekonstrukce železničních stanic (ŽST) Mělník, Štětí a Polepy a redukce železničních stanic Liběchov a Hoštka. ŽST Liběchov bude nahrazena zastávkou Liběchov a odbočkou (Odb.) Liběchov-zámek, ŽST Hoštka bude nahrazena neplnohodnotnou ŽST (pouze kolejové spojky mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2) a zastávkou Hoštka město. Dále jsou součástí stavby výstavba nové železniční zastávky Liběchov-město, rekonstrukce železničních zastávek Mělník-Mlázice a Křešice u Litoměřic, rekonstrukce železničních přejezdů, mostních a inženýrských objektů, které leží v dotčeném traťovém úseku.

V rámci stavby jsou navrženy drobné přeložky železniční trati, které vyvolají zábory pozemků cizích vlastníků. Zábory cizích pozemků vyvolávají i rekonstrukce odvodnění pláně železničního spodku a přeložky komunikací, které se nacházejí podél trati a z důvodu výstavby nového odvodnění je nutné stávající komunikace přeložit do nové polohy. Nově navržené kolejové úpravy přinesou zvýšení traťové rychlosti a zkrátí jízdní doby v tomto mezistaničním úseku. Výstavba nových nástupišť s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice (TK) přinese komfort a zvýšení bezpečnosti při nástupu a výstupu cestujících ve všech dopravních i zastávkách.

Rekonstrukce železničních mostů a propustků je vyvolána buď nevyhovujícím stavem nebo nevyhovujícím přepočteným zatížením po zvýšení rychlosti na daném mostě nebo propustku.

Rekonstrukcí projdou i traťové zabezpečovací zařízení a přejezdová zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení a trakční vedení.

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

Stavba „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ má za cíl provést rekonstrukci tratě se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřujících k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
- odstraněním technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty,
- odstraněním rušení protisměrných jízd z důvodu úrovnových přístupů na nástupiště v ŽST Mělník, ŽST Liběchov, ŽST Štětí, ŽST Hoštka, ŽST Polepy, a to peronizací stanic, nebo vysunutím nástupišť za zhlaví, tj. do nových poloh,

- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí, které umožní provoz nákladních vlaků délky 740 m (dosažením délky staničních kolejí nejméně 780 m, pokud je to možné),
- splnění parametrů daných technickou legislativou,
- umožnění následného nasazení ETCS,
- splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura, řízení a zabezpečení, energie, bezbariérový přístup na nástupiště,
- splnění parametrů dle Nařízení EP a Rady EU č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T,
- snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu,
- snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Obsahem stavby má být proto kompletní rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, trakčních a energetických zařízení, železničního svršku a spodku, nástupišť, přejezdů, mostů, propustků a pozemních stavebních objektů s přihlédnutím na technický stav stávajících objektů.

1.1.2. Zhodnocení staveniště

Stavba SŽDC, Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) řeší i zvýšení rychlosti na dvoukolejně železniční trati v délce 34,9 km, dále rekonstrukci železničních stanic Mělník, Štětí a Polepy, přestavbu stávající železniční stanice Liběchov na Odbočku Liběchov-zámek a redukci stávající železniční stanice na ŽST s dopravnou kolejí pro odstup postrkových lokomotiv. Součástí stavby je i rekonstrukce stávajících zastávek Mělník-Mlázice a Křešice. Místo redukovaných železničních stanic budou v nových polohách vybudovány nové zastávky Liběchov a Hoštka-město, které budou přístupnější pro cestující veřejnost.

Řešený mezistaniční úsek Mělník – Litoměřice dolní nádraží leží na trati označené jako trať č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ. Jedná se o dvojkolejnou elektrifikovanou trať se smíšenou osobní a převažující nákladní dopravou.

Traťový úsek, tzv. pravobřežní, je součástí tratě 503A Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, začátek tratě je v ŽST Lysá nad Labem a konec tratě je v ŽST Ústí nad Labem západ. Provozovatelem je SŽDC. Řešený úsek spadá pod Stavební správu západ, OŘ Ústí nad Labem, PO Lovosice. Provoz je organizován dle předpisu SŽDC D1.

Předmětná trať se řadí mezi celostátní tratě, je součástí hlavní sítě TEN-T (pro nákladní dopravu) a součástí globální sítě TEN-T (pro osobní dopravu). Dále je trať zařazena do sítí dle smluv AGC, AGTC (E-61) a obchodně je součástí transevropských nákladních koridorů RFC č. 7 a 8. Kód tratě pro kombinovanou dopravu je 80/410.

Jedná se o dvoukolejnou normálně rozchodnou trať s pravostranným provozem elektrizovanou systémem 3 kV DC.

Popis stávajícího stavu

Stávající traťový úsek má délku 34,917 km (rozdíl km poloh ohraničujících dopravní) resp. 34,864 km (rozdíl km poloh začátku a konce stavby). Leží na něm dvě zastávky a pět dopraven. Kilometrická vzdálenost dopraven a zastávek je zpracována v následující tabulce, přičemž údaje, které se netýkají řešeného úseku, jsou vyznačeny kurzívou.

Dopravní bod	Staničení [km]	Vzájemná vzdálenost [km]	Vzájemná vzdálenost dopraven [km]
ŽST Mělník	371,715	3,074	8,168
Zast. Mělník-Mlazice	374,789		
ŽST Liběchov	379,883	5,094	5,829
ŽST Štětí	385,712	5,829	
ŽST Hoštka	392,172	6,460	6,460
ŽST Polepy	397,986	5,814	5,814
Zast. Křešice u Litoměřic	402,170	4,184	8,646
ŽST Litoměřice dolní nádraží	406,632	4,462	
délka úseku		34,917	

Nejvyšší traťová rychlost je rozdílná v jednotlivých mezistaničních úsecích, zábrzdna vzdálenost je ve všech mezistaničních úsecích 1000 m. Dovolena třída zatížení v celém úseku je D4 a průjezdný průřez UIC-GC.

Úsek	Rychlost
Mělník – Liběchov	120 km/h
Liběchov – Štětí	100 km/h
Štětí – Hoštka	90 km/h
Hoštka – Polepy	80 km/h
Polepy – Litoměřice dolní nádraží	120 km/h

Popis navrhovaného stavu

V souladu s výsledky a doporučeními studie proveditelnosti je v rámci dopravní a provozní technologie sledována varianta ve výhledovém stavu, která zajistí zlepšení stavebně technického stavu infrastruktury a zabezpečí naplnění cílů uvedených v kapitole 2. Úvod.

V návrhovém stavu se uvažuje se zachováním organizace provozu dle předpisu SŽDC D1.

V návrhovém stavu (po realizaci této stavby) se uvažuje s napájením systémem 3kV DC, v dlouhodobém horizontu se změnou napájení systémem 25kV 50 Hz AC.

V návrhovém stavu se uvažuje s následujícími úpravami stávajících dopravních bodů:

- zrušení stávající ŽST Liběchov,
- vybudování nové Odb. Liběchov zámeček v úseku Mělník – Štětí jako náhrada za zrušenou ŽST Liběchov ve stávající poloze současné ŽST Liběchov,
- vybudování nové Zast. Liběchov v úseku Mělník – Odb. Liběchov zámeček jako náhrada za zrušené zařízení pro cestující v ŽST Liběchov v nové poloze,
- zrušení stávající ŽST Hoštka,
- vybudování nové ŽST Hoštka v úseku Štětí – Polepy jako náhrada za zrušenou ŽST Hoštka v poloze obvodu i mimo obvodu stávající ŽST Hoštka,

- vybudování nové Zast. Hoštka-město jako náhrada za zrušené zařízení pro cestujících v ŽST Hoštka v poloze obvodu stávající ŽST Hoštka.

Ostatní dopravní body jsou bez zásadnějších změn typů dopravních bodů a km poloh. Celková koncepce vychází z dokumentu „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ (dále SP), varianta Střed. Kilometrická vzdálenost dopraven a zastávek je zpracována v následující tabulce, přičemž údaje, které se netýkají řešeného úseku, jsou vyznačeny kurzívou.

Názvy dopraven a zastávek jsou uváděny podle předpisu SŽDC SR70. Výjimku tvoří Odb. Liběchov zámek a Zast. Hoštka-město. Jedná se o nové názvy nových dopravních bodů v k.ú. měst Liběchov a Hoštka, které byly odsouhlasené zastupitelstvy měst. Výpisy ze zasednutí zastupitelstev spolu s odsouhlasenými názvy jsou součástí dokladové části. Pro určení názvů dopravních bodů je nutno dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, požádat Drážní úřad o určení názvu tohoto dopravního bodu. Jako přílohu této žádosti musí SŽDC přiložit stanovisko/usnesení obce, na jejímž katastrálním území se dopravní bod nachází, včetně plánu se zakreslením kilometrické polohy dopravního bodu.

Kilometrické polohy dopravních bodů vycházejí v případě ŽST a Odb. z poloh dopravní kanceláře, resp. z místností, kde bude umístěna deska nouzových obsluh, v případě zastávek se vycházelo z aritmetického průměru km poloh geometrických středů nástupišť.

Schéma návrhového stavu traťového úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží je součástí přílohy č. 3.

Kilometrická vzdálenost nových dopraven a zastávek

Dopravna	Staničení [km]	Vzájemná vzdálenost [km]	Vzájemná vzdálenost dopraven [km]
ŽST Mělník	371,821	-	8,196
Zast. Mělník-Mlázice	374,839	3,018	
Zast. Liběchov	378,459	3,620	
Odb. Liběchov zámek	380,017	1,558	
ŽST Štětí	385,898	5,881	5,881
Zast. Hoštka město	391,715	5,817	6,333
ŽST Hoštka	392,231	0,516	8,166
ŽST Polepy	398,101	5,870	5,870
Zast. Křešice u Litoměřic	402,119	4,018	8,531
ŽST Litoměřice dolní nádraží	406,632	4,513	
délka úseku			34,811

Rychlosti, sklonové poměry

V navrhovaném stavu se neuvažuje o změně maximální traťové rychlosti (120 km/h) ani zábrzdné vzdálenosti (1000 m). Případné snížení nejvyšší traťové rychlosti ve vybraných úsecích bude předmětem řešení v další projektové přípravě. Vůči stávajícímu stavu dochází ke snížení rychlosti pro V_{100} z 90 km/h na 85 km/h v úseku 378,888 – 379,805, z důvodu dosažení hodnot převýšení ≤ 120 mm, které se odvíjí od charakteru dopravy (převažující vlaky ND) a z důvodu opotřebení kolejí nákladnou dopravou.

1.1.3. Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území

Stavba je již do území začleněná a nemá vliv na urbanistické a architektonické požadavky.

1.1.4. Zásady technického řešení

Instalace nové technologie a stavební úpravy, které jsou součástí stavby „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ jsou navrženy v rámci projektové dokumentace do dvou částí: D. Technologická část a E. Stavební část. V technologické části jsou navrženy provozní soubory (PS), kterých obsahovou náplní je právě výše uvedená technologie. Stavební objekty (SO), kterých náplní jsou stavební úpravy, jsou zařazeny do části E. Stavební část.

Stručná náplň jednotlivých částí je popsána níže. Podrobnější popis jednotlivých provozních souborů (PS a stavebních objektů (SO) vč. výkresové dokumentace je součástí jednotlivých skupin provozních souborů a stavebních objektů.

PROVOZNÍ SOUBORY (PS)

D.1 Zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 50-01-11 ŽST Mělník, SZZ
PS 52-01-11 Odb. Liběchov zámek, SZZ
PS 54-01-11 ŽST Štětí, SZZ
PS 56-01-11 ŽST Hoštka, SZZ
PS 58-01-11 ŽST Polepy, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 51-01-21 Mělník - Liběchov zámek, TZZ
PS 53-01-21 Liběchov zámek - Štětí, TZZ
PS 55-01-21 Štětí - Hoštka, TZZ
PS 57-01-21 Hoštka - Polepy, TZZ
PS 59-01-21 Polepy - Litoměřice d.n., TZZ
PS 59-01-22 Litoměřice d.n., úvazka TZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V ŽST Mělník a Liběchov je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektromechanické typu 5007, s dvěma závislými stavědly. Všechna návěstidla jsou světelná, platná pro příslušnou kolej, v ŽST Mělník je směrem do Všetat zřízeno skupinové odjezdové návěstidlo pro koleje č. 12, 14, 16 a 18. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou použity kolejové obvody zajišťující přenos kódu vlakového zabezpečovače.

V ŽST Štětí, Hoštka a Polepy je v provozu provizorní staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71 (z výzisku). Všechna návěstidla jsou světelná, platná pro příslušnou kolej. Výhybky v hlavních kolejích jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou použity kolejové obvody zajišťující přenos kódu vlakového zabezpečovače (v ŽST Polepy – počítače náprav).

V mezistaničních úsecích Mělník – Liběchov, Liběchov – Štětí, Štětí – Hoštka, Hoštka – Polepy a Polepy – Litoměřice d.n. je v provozu tražové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu poloautomatický blok. Pro indikaci volnosti úseku jsou zřízeny kolejové obvody. V úseku je zajištěn přenos kódu vlakového zabezpečovače.

V řešeném úseku se nachází 31 přejezdů s přejezdovým zabezpečovacím zařízením různé kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nový stav zabezpečovacího zařízení

V rámci stavby bude navrženo nové kolejové řešení, které umožní zvýšení tražové rychlosti. Na nový návrh kolejového řešení budou nasazena nová staniční, tražová a přejezdová zabezpečovací zařízení.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu decentralizované elektronické stavědlo. V ŽST Mělník bude vybudováno plnohodnotné elektronické stavědlo s řídicí částí pro Odb. Liběchov-zámek a pro ŽST Štětí. ŽST Hoštka a ŽST Polepy budou mít samostatnou řídicí část umístěnou v ŽST Litoměřice dolní nádraží.

Nová tražová zabezpečovací zařízení budou zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – typu elektronický automatický blok.

Stávající přejezdová zabezpečovací zařízení budou nahrazena novým zařízením kategorie PZS 3ZBI se závory. V intravilánu budou PZS vybaveny signalizací pro nevidomé. Přejezdy budou spouštěny jízdou vlaku staničním a tražovým zabezpečovacím zařízením. V případě návrhu přejezdových zabezpečovacích zařízení s celými čtyřkvadrantovými závory bude, pokud pro to budou splněny podmínky, použito postupné (sekvenční) sklápění závor.

Pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny nové elektronické kolejové obvody s přenosem kódu VZ a nové úseky počítačů náprav. Nasazené kolejové obvody musí být perspektivní a interoperabilní. Nasazené počítače náprav musí být interoperabilní – musí být zavedené pro provoz na síti SŽDC, senzory musí být dle TS 50 238-3 označeny jako perspektivní a obecně musí být splněny požadavky na detekční prostředky, dle TSI CR CCS, příloha A, dodatek 1.

Zabezpečovací zařízení bude vybaveno diagnostikou. Veškerá diagnostika musí splňovat podmínky technických specifikací TS 2/2007 - Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

Pro zabezpečovací zařízení bude položena nová kabelizace. Nově položená kabelizace bude svým provedením vyhovovat pozdějšímu přechodu na trakční systém 25 kV/50 Hz.

Zabezpečovací zařízení bude připraveno pro pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS). Vlastní zařízení ETCS bude součástí samostatné stavby.

Zabezpečovací zařízení dálkově ovládáno z PPV Ústí nad Labem – Střekov a bude připraveno pro budoucí zapojení do dálkového ovládání z CDP Praha (řeší samostatná stavba).

D.2 Sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 50-02-11	Mělník - Litoměřice d.n., přenosový systém
PS 50-02-12	Mělník - Litoměřice d.n., úprava systému SDH
PS 50-02-13	ŽST Mělník, místní kabelizace
PS 52-02-11	Odb. Liběchov zámek, místní kabelizace
PS 54-02-11	ŽST Štětí, místní kabelizace
PS 56-02-11	ŽST Hoštka, místní kabelizace
PS 58-02-11	ŽST Polepy, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení a kamerový systém

PS 50-02-21	ŽST Mělník, rozhlas
PS 50-02-22	ŽST Mělník, kamerový systém
PS 51-02-21	Zast. Mělník-Mlázice, rozhlas
PS 51-02-22	Zast. Liběchov, rozhlas
PS 52-02-21	Odb. Liběchov zámek, kamerový systém
PS 54-02-21	ŽST Štětí, rozhlas
PS 54-02-22	ŽST Štětí, kamerový systém
PS 55-02-21	Zast. Hoštka město, rozhlas
PS 56-02-22	ŽST Hoštka, kamerový systém
PS 58-02-21	ŽST Polepy, rozhlas
PS 58-02-22	ŽST Polepy, kamerový systém
PS 59-02-21	Zast. Křešice u Litoměřic, rozhlas

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 50-02-31	Mělník - Litoměřice d.n., vybavení dispečerského pracoviště
PS 50-02-32	ŽST Mělník, ATÚ
PS 50-02-33	ŽST Mělník, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 52-02-31	Odb. Liběchov zámek, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 54-02-31	ŽST Štětí, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 56-02-31	ŽST Hoštka, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 58-02-31	ŽST Polepy, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS, ASHS)

PS 50-02-41	ŽST Mělník, EZS
PS 51-02-41	Mělník - Liběchov zámek, signalizace vstupů do domků RZZ
PS 52-02-41	Odb. Liběchov zámek, EZS
PS 53-02-41	Liběchov zámek - Štětí, signalizace vstupu do domků RZZ
PS 54-02-41	ŽST Štětí, EZS
PS 56-02-41	ŽST Hoštka, EZS
PS 57-02-41	Hoštka - Polepy, signalizace vstupů do domku RZZ
PS 58-02-41	ŽST Polepy, EZS
PS 59-02-41	Polepy - Litoměřice d.n., signalizace vstupů do domku RZZ

D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- PS 51-02-51 Mělník - Liběchov zámek, DOK a TK
- PS 53-02-51 Liběchov zámek - Štětí, DOK a TK
- PS 55-02-51 Štětí - Hoštka, DOK a TK
- PS 57-02-51 Hoštka - Polepy, DOK a TK
- PS 59-02-51 Polepy - Litoměřice d.n., DOK a TK

D.2.6 Zapojení dálkového kabelu, dálkového optického kabelu a závěsného optického kabelu do provozu

- PS 51-02-61 Mělník - Liběchov zámek, úprava stávající kabelizace SŽDC
- PS 51-02-62 Mělník - Liběchov zámek, úprava stávající kabelizace ČD-T
- PS 53-02-61 Liběchov zámek - Štětí, úprava stávající kabelizace SŽDC
- PS 53-02-62 Liběchov zámek - Štětí, úprava stávající kabelizace ČD-T
- PS 55-02-61 Štětí - Hoštka, úprava stávající kabelizace SŽDC
- PS 55-02-62 Štětí - Hoštka, úprava stávající kabelizace ČD-T
- PS 57-02-61 Hoštka - Polepy, úprava stávající kabelizace SŽDC
- PS 57-02-62 Hoštka - Polepy, úprava stávající kabelizace ČD-T
- PS 59-02-61 Polepy - Litoměřice d.n., úprava stávající kabelizace SŽDC
- PS 59-02-62 Polepy - Litoměřice d.n., úprava stávající kabelizace ČD-T

D.2.7 Informační zařízení pro cestující

- PS 50-02-71 ŽST Mělník, informační systém
- PS 54-02-71 ŽST Štětí, informační systém
- PS 58-02-71 ŽST Polepy, informační systém

D.2.8 Rádiové spojení

- PS 50-02-81 ŽST Mělník, MRS
- PS 52-02-81 Odb. Liběchov zámek, MRS
- PS 54-02-81 ŽST Štětí, MRS
- PS 55-02-81 ŽST Hoštka, MRS
- PS 58-02-81 ŽST Polepy, MRS

D.2.9 Jiná sdělovací zařízení

- PS 50-02-91 Mělník - Litoměřice d.n., doplnění centrálních částí DDTS
- PS 50-02-92 ŽST Mělník, DDTS
- PS 54-02-91 ŽST Štětí, DDTS
- PS 58-02-91 ŽST Polepy, DDTS

Popis stávajícího stavu sdělovacího zařízení

Železniční stanice na předmětném traťovém úseku jsou propojené metalickým dálkovým kabelem typu 4XV 1,3st+13DM 1,3+24DM 0,9 (DK1) a traťovým metalickým kabelem typu 4XPi 1,2 st+12DM 0,9+15XPi 1,2 (TKK8). Dálkový kabel je vyveden ve všech stanicích.

V trati je vybudován dálkový optický kabel ČD-T, kde má SŽDC vyhrazené 3 páry vláken. Na tomto kabelu je provozován SDH přenosový systém o kapacitě STM4, který zajišťuje hlavně propojení BTS na MSC.

Služební telefonní síť je řešena v technologii Ericsson typu MD 110 v ŽST Mělník a v technologii SIEMENS v ŽST Litoměřice dolní nádraží, konkrétně v ATU Žalhostice).

Železniční stanice Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy jsou vybavené analogovým telefonním zapojovačem, který není možné dálkově ovládat. ŽST Mělník byla v rámci výstavby radiového systému GSM-R vybavená IP zapojovačem, který je v současné době začlenitelný do dnes budovaných IP sdělovacích systémů.

V podstatě všechny železniční stanice (ŽST) jsou vybavené rozhlasem pro informování cestujících typu RU 85, popřípadě jiné konstruované na stejném principu. Oba typy rozhlasových ústředí jsou zastaralé, pouze místně ovladatelné.

Všechny železniční stanice jsou vybaveny radiostanicí MRS (pro místní práci v ŽST) typu „Motorola“. Tyto typy je možné provozovat pouze s lokálním ovládáním. Na trati je provozován traťový radiový systém GSM-R.

Systémy EZS a EPS nejsou v tomto úseku instalovány, stejně jako kamerové systémy a systémy DDTS.

V podstatě je možné konstatovat, že veškeré stávající zařízení, s výjimkou zařízení spojených s GSM-R je zastaralé koncepce, které se v dnešní době obtížně udržuje v provozu.

Popis navrhovaného technického řešení sdělovacího zařízení

V rámci sdělovacího zařízení bude navrženo:

- Vybudovat v celém úseku trati dálkovým optickým kabelem o kapacitě 72 vláken SM a traťovým metalickým kabelem TCEPKPFLEZE 15XN0,8.
- Vybavit ŽST příslušnou přenosovou technologií. Pod pojmem přenosová technologie se navrhuje přenosová síť složená z routerů MPLS doplněná L3 switche na přístupové úrovni. Jedná se o dvě datové sítě, jedna pro datovou technologickou síť a druhá pro drážní intranet. Datová přenosová síť s MPLS prvky se navrhuje vybudovat v úrovni „řádných“ ŽST, tj. ŽST Mělník, ŽST Štětí, ŽST Polepy, doplněná o trakční a měničnu Hoštka, která byla začleněna do této úrovně s ohledem na nutnost zabezpečit okruhem E1 přenos vazby napaječů mezi trakčními měnícími. Ostatní ŽST, zastávky a odbočky se navrhuje vybavit pouze L3 switchi. Dále je zapotřebí zajistit IP napojení reléových domků a trafostanic na širé trati.
- Plnohodnotně vystrojit ŽST Mělník, ŽST Štětí a ŽST Polepy. Pod pojmem plnohodnotný systém se uvažuje vybudování:
 - nového telefonního zapojovače z možností ovládání z jednotného terminálu výpravčího,
 - nového radiového systému pracujícího v pásmu 150 MHz ovladatelného z jednotného terminálu výpravčího; v tomto případě se využívá pro instalaci radiové technologie MRS objekty BTS a stožáry BTS,
 - rozhlasové ústředny, s možností napojení a řízení z informačního serveru a s možností zajistit individuální hlášení z jednotného terminálu výpravčího,

- vizuálního informačního systému napojeného na informační server,
- EZS systému, řešícího zabezpečení technologických a reléových domků,
- kamerového systému, hlídající prostor pro cestující v těchto ŽST, včetně záznamu streamů kamer do kabelového úložiště,
- otočných kamer, sledující prostor zhlaví ŽST,
- integračního koncentrátoru umožňující dohledovat předepsané podsystémy v celém upravovaném úseku trati z integračního serveru DDTS). Na základě posledního gestorského výkladu směrnice TS2 2008 se požaduje dohledovat nově budovaná zařízení, tj. konkrétně:
 - rozhlas pro informování cestujících,
 - informační tabule či monitory,
 - zdroje napětí,
 - kamery,
 - EZS,
 - Kamery,
 - ohřevy výměn a osvětlení ,
 - napájení ŽST a zastávek včetně jejich ovládání,
 - měření spotřeby el. energie apod.
- Stávající terminály GSM-R, řešící vstup do radiové sítě GSMR se navrhuje zachovat, tj. upgradovat pouze v případě, že je nepůjde zapojit do nově budovaného systému (vývojově budou zastaralé), neboť s přechodem na dispečerské řízení ztratí opodstatnění.
- Vybavení ŽST projektovaného úseku VoIP telefonny, které umožní vstup do služební telefonní sítě. S tím je spojena i náhrada dnešní digitální telefonní ústředny za VoIP telefonní ústřednu umístěnou v ŽST Mělník.
- Vybavení ŽST Mělník a ŽST Polepy jednotným terminál výpravčího, který umožní z jednoho terminálu:
 - ovládat MB telefony v požadovaných ŽST upravovaného úseku trati,
 - ovládat místní radiové systémy v požadovaných ŽST upravovaného úseku trati,
 - individuální vstup do rozhlasu v požadovaných ŽST a Zast. upravovaného úseku trati,
 - vstup do služební telefonní sítě,
 - omezený přístup k ovládání ohřevu výměn a osvětlení.
- Vybavení ŽST Štětí, Odb. Liběchov-zámek a ŽST Hoštka bude zjednodušeným terminálem výpravčího, který umožní:
 - ovládat MB telefony v požadovaných ŽST upravovaného úseku trati,
 - individuální vstup do rozhlasu v požadovaných ŽST a Zast. upravovaného úseku trati,
 - místně ovládat rozvaděče ohřevu výměn a osvětlení.
- Instalace záznamového počítače, schopného zaznamenávat veškerý fonický provoz v dopravní síti v úseku Mělník – Litoměřice.
- V ŽST Hoštka a na odbočce Liběchov-zámek se navrhuje vybudovat omezenou sestavu sdělovacího zařízení, tj.:
 - otočné kamery, sledující prostor výhybek,
 - IP telefonní zapojovač,

- radiostanici MRS, která bude situovaná v objektu BTS,
 - EZS systém,
 - MB telefony u vjezdových návěstidel,
 - VoIP telefony služební telefonní sítě.
- Zastávky se navrhuje vybavit IP rozhlasem pro informování cestujících.
- Všechny lokality vybavené rozhlasem pro informování cestujících se požaduje vybavit blokem, umožňujícím záznam proběhlého hlášení vztaženého k reálnému času.
- Všechny reléové domky se navrhuje vybavit systémem EZS.
- Všechny rozvaděče osvětlení EOv a trafostanice 22kV, reléové domky a skříně rozhlasu se požaduje napojit optickým kabelem a to:
 - v obvodu ŽST místními optickými kabely,
 - v širé trati na dálkový optický kabel, respektive výpichem z tohoto kabelu.
- Trakční měnirny, výpravní budova ŽST Mělník a domky BTS se navrhuje napojit místním optickým kabelem a místním metalickým kabelem (napojení metalickým kabelem není požadováno u domků BTS).
- Pracoviště PPV se navrhuje situovat do ŽST Mělník a v ŽST Polepy (provizorně). Toto pracoviště se navrhuje vybavit terminálem informačního systému a terminálem kamerového systému.
- V rámci přenosového systému se navrhuje řešit i vazbu napáječů trakčních měniren řešenou přes optický kabel.

D.3 Silnoproudá technologie

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Tato část dokumentace řeší novou dispečerskou řídicí techniku (DŘT) v řešeném traťovém úseku „Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)“.

Cílem nové dispečerské řídicí techniky na zmíněných PS je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítkách minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

Systém řízení silnoproudých zařízení SŽDC lze rozdělit do dvou základních částí:

- řídicí systém, jehož jednou částí jsou mimo jiné též technické a programové prostředky souhrnně označované jako DŘT (dispečerská řídicí technika),
- řízená soustava označovaná jako PETZ a NZZ (pevná elektrická trakční zařízení a systémy napájení drážních zabezpečovacích zařízení).

Řídicí systém zahrnuje technické, programové a personální prvky, které zabezpečují řízení technologických procesů probíhajících v řízené soustavě. V rámci tohoto systému je zajišťována automatická podpora dispečerskému řízení pomocí řídicí techniky. Řízenou soustavou jsou označována silnoproudá zařízení SŽDC, která jsou ve správě SŽDC. Tato silnoproudá zařízení lze z

funkčního hlediska rozdělit do technologických celků (trakční vedení, napájecí síť), jejichž řízení můžeme považovat za relativně autonomní. Řízení silnoproudých zařízení jednotlivých technologických celků je prováděno z řídicího stanoviště samostatným elektrodispečinkem (ED). ED řídí pouze určitou část energetického zařízení v jemu přesně vymezeném rozsahu. Řízená soustava je tvořena tzv. řízenými objekty, rozmístěnými podél trati, v nichž jsou soustředěna silnoproudá zařízení daných technologických celků.

Hlavním úkolem samostatného elektrodispečera je zajištění plynulé a bezporuchové dodávky elektrické energie pro všechny technologické subsystemy. Současně elektrodispečer operativně řídí řízenou soustavu tak, aby vlivy na dopravu z důvodu výpadku napájení byly minimální.

Specifikace systému - úprava DŘT

PS 50-03-11 TM Mělník, úprava DŘT

PS 56-03-11 TM Hoštka, úprava DŘT

Proběhne výměna kabelů mezi stávajícím rozváděčem DŘT a novým polem R22kV. Rozváděč DŘT zůstává stávající. Budou upraveny názvy a zapojení signálů u připojené technologie R22kV. Signály a povelů budou také upraveny na ED Ústí nad Labem.

Specifikace systému DŘT umístěné v trafostanicích

PS 50-03-12 TM Mělník, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 50-03-13 ŽST Mělník, Jih, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 50-03-14 ŽST Mělník, Sever, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 51-03-11 Zast. Mělník-Mlázice, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 52-03-11 Odb. Liběchov zámek, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 54-03-11 ŽST Štětí, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 56-03-12 TM Hoštka, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 56-03-13 ŽST Hoštka, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 58-03-11 ŽST Polepy, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

PS 59-03-11 Zast. Křešice u Litoměřic, trafostanice 22/0,4 kV, DŘT

Zařízení DŘT bude umístěno v oceloplechové skříni DT01 o rozměrech 2000x600x600 (vxšxh). Dispoziční umístění rozváděče je znázorněno v technologické části dokumentace D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN. Napájení systému je zajištěno z rozváděče NN. Hlavní přívod je realizován kabelem CYKY 3Jx2,5 a je zaústěn a zapojen na přívodní svorky rozváděče DT01. Přívod ve skříni je osazen hlavním jističem, a přepětovými ochranami II. a III. stupně. Proti krátkodobým výpadkům napájení je ve skříni umístěna UPS, která slouží k napájení řídicího systému. Napájecí napětí UPS se musí pohybovat v rozsahu 230V +10%/-15% s frekvencí 50Hz, 5%. Programovatelný automat je volně programovatelný, modulárně nastavitelný systém, určený zejména pro logické řízení technologických procesů a zařízení s vysokou spolehlivostí. Konstrukce programovatelných automatů umožňuje realizovat rozsáhlé systémy distribuovaného nebo hierarchického řízení. Kromě PLC je skříň vybavena přechodovými oddělovacími členy (relé) a přechodovými svorkovnicemi. Pro místní ovládání připojené technologie budou na dveřích umístěny ovládací tlačítka. Jednotlivé kovové části budou propojeny ochranným vodičem, který bude vyveden na společnou sběrnici PE. Na společnou sběrnici jsou připojeny též ochranné vodiče z přepětových ochran a ze všech ochranných svorek. Kabeláž uvnitř rozváděče bude

vhodně rozmístěna (oddělení vodičů s různými potenciály a napětími). Automat PLC bude komunikovat s Elektrodispečinkem (ED) prostřednictvím systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení. Rozhraní vůči přenosovému systému bude Ethernet, přenosový protokol IEC 60870-5-104, připojení bude stíněným kabelem FTP cat 5e opatřeným konektory RJ45. Adresu stanice PLC určí při montáži budoucí správce zařízení OŘ Ústí nad Labem na základě číslovacích plánů SŽDC odporu automatizace a elektrotechniky. Začlenění do řídicího systému v ED Ústí nad Labem proběhne úpravou stanice do komunikačního serveru, doplnění nových technologických schémat, protokolů a dalších částí programového vybavení o informace z/do řízení stanice a to včetně závěrečné kontroly správnosti přenosů a řízení, doplnění provozní dokumentace a zaškolení personálu.

Specifikace systému na ED Ústí nad Labem

PS 05-03-11 ED Ústí nad Labem - doplnění DŘT a řídicího systému

V rámci tohoto PS se uvažuje o připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty s novými objekty PS projektovaných v této dokumentaci. Komunikace bude probíhat po datových Ethernetových kanálech – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Proběhne integrace ústředně dálkového řízení s projektovanými objekty. Dále proběhne naplnění telemetrických dat, modelu technologie, úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace. Na ED Ústí nad Labem budou v průběhu stavby měněna schémata stanic, poruchový subsystém a deník dispečera tak, aby odpovídala skutečnému stavu. Po dokončení stavby v každém objektu proběhne konfigurace přenášených objektů, změna schémat dle skutečného stavu, konfigurace poruchového subsystému a deníku dispečera, konfigurace subsystému pro výpočet sekcí. Bude provedena verifikace a validace každého signálu přenášeného na ED a zaškolení obsluhy. Na závěr proběhne závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení. Řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků, s možností dálkového ovládání. Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů, současně poskytuje prostředky pro dálkové řízení důležitých zařízení v technologické síti.

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních a napájecích stanic

PS 50-03-31 TM Mělník, úprava technologie

PS 56-03-31 TM Hoštka, úprava technologie

Úpravy v trakčních měnících bude spočívat především v úpravách rozvodny 22 kV pro připojení nového magistralního rozvodu 22 kV ze stávající měnirny. Následně po zprovoznění měnirny dojde k demontáži stávajícího rozvaděče 6 kV. Zásadnější bude především výstavba hlavních napájecích bodů pro síť 22 kV v areálu měniren. Ale tato část spadá do kapitoly D.3.5. níže.

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 50-03-51 TM Mělník, trafostanice 22/0,4 kV, technologie

PS 50-03-52 ŽST Mělník, Jih, trafostanice 22/0,4 kV, technologie

PS 50-03-53 ŽST Mělník, Sever, trafostanice 22/0,4 kV, technologie

PS 51-03-51 Trafostanice 22/0,4 kV v km 373,8, technologie

PS 51-03-52 Zast. Mělník-Mlázice, trafostanice 22/0,4 kV, technologie

PS 51-03-52 Trafostanice 22/0,4 kV v km 376,3, technologie

PS 52-03-51	Odb. Liběchov zámek, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 53-03-51	Trafostanice 22/0,4 kV v km 383,1, technologie
PS 54-03-52	ŽST Štětí, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 56-03-51	ŽST Hoštka, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 56-03-52	TM Hoštka, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 57-03-51	Trafostanice 22/0,4 kV v km 394,5, technologie
PS 58-03-51	ŽST Polepy, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 59-03-51	Trafostanice 22/0,4 kV v km 400,9, technologie
PS 59-03-52	Trafostanice 22/0,4 kV v km 402,2, technologie
PS 59-03-53	Zast. Křešice u Litoměřic, trafostanice 22/0,4 kV, technologie
PS 59-03-54	Trafostanice 22/0,4 kV v km 404,1, technologie
PS 59-03-55	Trafostanice 22/0,4 kV v km 405,6, technologie

Ve smyslu stanoviska SŽDC GŘ O14 (dopis ze dne 19.6.2017) bude nahrazen výkonově nedostačující rozvod 6 kV, 50 Hz lokální distribuční sítí SŽDC 22 kV. Svými výkonovými parametry bude pokrývat požadavky napájení technologických systémů SŽDC i odběrů mimodrážních.

Na základě tohoto požadavku byl upraven návrh koncepce napájení na této trati. V rámci výstavby nového magistralního rozvodu 22 kV na této trati se počítá s vybudováním nových transformoven v uvažovaném úseku. U trakčních měníren TM Mělník a TM Hoštka vzniknou nové napájecí body, které budou napájet jednotlivé transformovny ve stanicích a zastávkách.

Ve stanicích ŽST Mělník-Jih (součást technologické budovy TB Mělník), ŽST Mělník-Sever, ŽST Štětí, ŽST Hoštka a ŽST Polepy budou z nových transformoven napájeny veškeré okruhy elektrických rozvodů. V zastávkách Mělník-Mlázice a Křešice u Litoměřic a u jednotlivých přejezdů po trati se předpokládá s transformovny menšího rozsahu, především pro napájení přejezdových zařízení.

Z důvodu nedořešené koncepce napájení 22 kV, není zatím uzavřeno technické řešení jednotlivých transformoven.

Nepředpokládá se pro tyto transformovny s využíváním stávajících budov a všechny budou umístěny v nových technologických budovách a v nových kioscích.

Transformovny se dělí podle rozsahu technologie a rozsahu napájených obvodů na:

- NTS - Napájecí transformovny, technologicky rozsáhlejší transformovny v areálu měnirny,
- STS - Transformovny, které napájí větší stanice,
- zTTS - Transformovny, které napájí malé stanice a zastávky,
- zPTS - Přejezdové transformovny, velmi malé transformovny, kioskové s minimální výbavou.

Seznam transformoven

Provozní soubor	Zastávka / Stanice	km	Transformovna	Stavba
PS 50-03-51	TM Mělník	370,8	NTS/S	Samostatná budova
PS 50-03-52	ŽST Mělník-Jih	371,6	STS/C	Součást TB
PS 50-03-53	ŽST Mělník Sever	372,4	STS/C	Samostatná budova
PS 50-03-54	Přejezd 373,8	373,8	zPTS	Kiosek
PS 51-03-51	Zast. Mlázice	374,8	zTTS/O	Kiosek
PS 51-03-52	Přejezd 376,3	376,3	zPTS	Kiosek
PS 52-03-52	Odb. Liběchov-zámek	380	STS/C	Součást TB
PS 52-03-53	Přejezd 383,1	383,1	zPTS	Kiosek
PS 54-03-52	ŽST Štětí	385,9	STS/C	Součást TB
PS 56-03-52	ŽST Hoštka	392,2	STS/C	Součást TB
PS 56-03-51	TM Hoštka	393	NTS/S	Samostatná budova
PS 56-03-52	Přejezd 394,5	394,5	zPTS	Kiosek
PS 58-03-51	ŽST Polepy	398,1	STS/C	Součást TB
PS 58-03-52	Přejezd 400,9	400,9	zPTS	Kiosek
PS 58-03-53	Zast. Křešice u Litoměřic	402,2	zTTS/O	Kiosek
PS 58-03-54	Přejezd 403	403	zPTS	Kiosek
PS 58-03-55	Přejezd 404,1	404,1	zPTS	Kiosek
PS 58-03-56	Přejezd 405,6	405,6	zPTS	Kiosek

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy

PS 50-04-11 ŽST Mělník, osobní výtahy

Tři samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do železobetonových výtahových šachet, které jsou předmětem podchod v ŽST Mělník. Výtahové stroje budou umístěny pod stropem šachty, stroj musí mít možnost manuálního posunu kabiny. Jedná se o trakční lanové, bezstrojovnové výtahy. Výtahy budou mimo jiné plně splňovat požadavky TSI PRM, vyhlášky MMR ČR 398/2009 Sb. V platném znění, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN EN 81-71 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů - Zvláštní úpravy pro dopravu osob a nákladu – Část 71, Výtahy odolné vandalům (kat. 1 a pro dveře kat. 2). Výtahy jsou identické. Spodní i horní část výtahových šachet v úrovni pod a nad nástupiště je železobetonová. Součástí dodávky technologie výtahu je přímotop, který bude sloužit k temperování výtahové šachty podle podmínek stanovených výrobcem výtahu.

STAVEBNÍ OBJEKTY (SO)

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

- SO 50-10-01 ŽST Mělník, železniční svršek
- SO 50-11-01 ŽST Mělník, železniční spodek
- SO 51-10-01 Mělník - Liběchov zámek, železniční svršek
- SO 51-11-01 Mělník - Liběchov zámek, železniční spodek
- SO 52-10-01 Odb. Liběchov zámek, železniční svršek
- SO 52-11-01 Odb. Liběchov zámek, železniční spodek

SO 53-10-01	Liběchov zámek - Štětí, železniční svršek
SO 53-11-01	Liběchov zámek - Štětí, železniční spodek
SO 54-10-01	ŽST Štětí, železniční svršek
SO 54-11-01	ŽST Štětí, železniční spodek
SO 55-10-01	Štětí - Hoštka, železniční svršek
SO 55-11-01	Štětí - Hoštka, železniční spodek
SO 56-10-01	ŽST Hoštka, železniční svršek
SO 56-11-01	ŽST Hoštka, železniční spodek
SO 57-10-01	Hoštka - Polepy, železniční svršek
SO 57-11-01	Hoštka - Polepy, železniční spodek
SO 58-10-01	ŽST Polepy, železniční svršek
SO 58-11-01	ŽST Polepy, železniční spodek
SO 59-10-01	Polepy - Litoměřice d.n., železniční svršek
SO 59-11-01	Polepy - Litoměřice d.n., železniční spodek
SO 50-10-01	<u>ŽST Mělník, železniční svršek</u>

Stávající stav

Železniční svršek je převážně z let 1975 - 1985, betonové pražce, kolejnice R65 (65kg/m') v hlavních a dopravních kolejích a kolejnice tvaru S49 v manipulačních a odstavných kolejích. Stabilita a udržitelnost GPK jsou povětšinou nevyhovující. Deklarovaná třída zatížení D4.

Železniční stanice Mělník leží v km 371,715 trati celostátní dráhy Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Ve stanici Mělník se nacházejí různé druhy výhybek. Ve stanici je 7 dopravních, 10 manipulačních, 1 spojovací (na vlečku přístav Mělník) a jedna odvrtná kolej. V odbočných větvích kolejových spojek mezi kol. č. 1 a 2 na obou zhlavích je rychlost 60 km/h. V odbočných větvích ostatních výhybek je rychlost 40 km/h. V kolejích č. 1 a 2 je rychlost jako v pokračování traťové koleje, v ostatních dopravních a manipulačních kolejích 40 km/h, v koleji č. 20a je 5 km/h, a v spojovací koleji 30 km/h.

Osová vzdálenost kolejí je 4,75m. Ve stanici se nachází jedna revizní jáma na konci koleje č.20a, dvě boční rampy výšky 1100mm (soukromé vlastnictví) a jedna čelná rampa na konci koleje č. 5a.

V současném stavu je do stanice zapojeno celkem 5 vleček. Ve stanici se nacházejí 4 nástupiště délky 160m – nástupiště č. 1, 216m – nástupiště č. 2, 188m – nástupiště č.3 a 185m – nástupiště č.4 a úrovnovým přístupem od výpravní budovy.

Směrově je stanice vedena v přímé. Sklonově jsou hlavní koleje v sklonu téměř 3,5‰ a to v části užitečné délky kolejí.

Nový stav

Daný objekt začíná v km 371,048 715, kde se napájí na předchozí stavbu řešící mezistaniční úsek Všetaty – Mělník (rozhraní určeno 20m před novou výhybkou č. 1 ŽST Mělník) a končí v km 372,882 512, kde je začátek poslední výhybky č. 42 a začíná zde mezistaniční úsek Mělník - Liběchov. Celková délka je 1833,797m.

Rekonstrukce svršku spočívá v kompletní obnově materiálu kolejového roštu a šterkového lože v hlavních a předjízdých kolejích dle nové geometrické polohy koleje. Nová konfigurace ŽST Mělník vychází z požadavků na zvýšení bezpečnosti provozu osobní a nákladní dopravy, na umožnění průjezdu a zastavení vlaku nákladní dopravy délky 740 m a z podmínky respektování minimálních zásahů do cizích pozemků s maximálním možným využitím stávajícího prostoru stanice.

Na základě daných podmínek a řešení dopravní technologie a požadavků správců a dopravců se navrhla nová konfigurace ŽST Mělník. Zásadní změna pozůstává z posunu nové koleje č. 1 mezi staré koleje č. 2 a č. 4 a z posunu nové koleje č. 2 mezi staré koleje č. 4 a č. 6, co se dosáhlo vložením protisměrných oblouků s poloměrem 4500m a 6000m na kolínském zhlaví a oblouků s poloměrem 6000m a 4250m na ústeckém zhlaví. Ostatní koleje se museli upravit vzhledem na nové vedení hlavních kolejí. Podařilo se částečně zachovat koleje č. 16, 18, 20 (po novém koleje č. 12, 14, 16). Na druhé straně, při výpravné budově se přidala kolej č. 7, která se přiblížila k výpravní budově až na takou míru, že bylo potřebné navrhnout demolici skladu a boční rampy v km 371,640 (staré staničení). V tomhle místě se navrhlo výhledové kolejiště, společně s dalším nástupištěm.

Niveleta všech kolejí v stanici musela být upravena i vzhledem na nevyhovující stávající sklon kolejí v části jejich užitečných délek, dosahující až 3,5‰. Dále se sjednotila niveleta obou hlavních kolejí a také předjízdých kolejí. Zmírnění sklonu z 3,5‰ na 2,5‰ znamenalo v oblasti ústeckého zhlaví stanice zdvižení nivelety kolejí o cca. 40 cm.

Železniční svršek bude ve všech dopravních kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje (BK). Výhybky budou 2. generace na betonových pražcích vevářeny do BK. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno zapuštěné.

Manipulační koleje č. 12, 14, 16, 16a a 9 byly navrženy se železničním svrškem tvaru 49E1 – užitý (použije se vhodný svršek ze stavby).

SO 50-11-01 ŽST Mělník, železniční spodek

Stávající stav

Železniční spodek ve stanici Mělník je převážně z dob původní stavby tratě, k rekonstrukcím docházelo pouze v rámci předelektrizačních úprav, nebo KRKV. Deklarovaná třída zatížení D4. Na mnoha místech se začíná projevovat nedostatečná únosnost pražcového podloží, především jako důsledek mnoho let opomíjené údržby odvodňovacích systémů tratě a stanice.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V kolejích, kde proběhne kompletní obnova kolejového roštu a lože, bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech a novém podchodu pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Plán železničního spodku bude provedena skloněná směrem k trativodům.

Odvodnění trati bude zajištěno formou podélných trativodů a svodného potrubí vyústěného do Pšovky.

SO 51-10-01 Mělník - Liběchov zámek, železniční svršek

Stávající stav

Železniční svršek je převážně z let 1975 - 1985, betonové pražce, kolejnice R65 (65kg/m') v hlavních kolejích. V úseku se nachází i svršek UIC60 z roku 2002 v koleji č. 1 na betonových pražcích (staré staničení km 376,150 – 379,666).

Začátek úseku je na začátku výhybky č. 42 ŽST Mělník v km 372,882 512 a končí v km 379,822 149 (nové staničení), s celkovou délkou 6939,637m. Daný úsek se nachází v příznivých směrových poměrech (návrhová rychlost 120 km/h), jedině před ŽST Liběchov jsou menší poloměry oblouků, umožňující v koleji č. 1 rychlost 90km/h a v koleji č. 2 rychlost 85 km/h. Osová vzdálenost kolejí se pohybuje většinou od 4,0m po 4,2m, jenom v Zast. Mělník-Mlázice je v současné době osová vzdálenost 4,75m.

Sklonové poměry obou kolejí jsou většinou příznivé, problémy představují sklony kolejí s malými hodnotami, ve kterých je problematické navrhnout fungující odvodnění.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je na začátku výhybky č. 42 ŽST Mělník a končí na začátku výhybky č. 1 v ŽST Liběchov. V celém úseku je navržena traťová rychlost 120km, kromě úseku před Liběchovem, kde je možná jenom rychlost V130=90km/h.

Rekonstrukce koleje č. 2 proběhne v celém úseku tratě. Kolej č. 1 bude vynechána v staničení od km 376,960 772 – 378,629 463 (nové staničení).

Osová vzdálenost kolejí bude 4,000 m v celém úseku s výjimkou přechodu trati na staniční osovou vzdálenost 4,750 m před odbočkou Liběchov v místě protisměrných oblouků.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje. V koleji č. 1 se vynechá úsek km 376,960 772 – 378,629 463 (nové staničení). Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno otevřené, v úsecích s trativody, J-žlaby a na některých mostních objektech bude lokálně zapuštěné.

SO 51-11-01 Mělník - Liběchov zámek, železniční spodek

Stávající stav

Železniční spodek v traťovém úseku Mělník – Liběchov je ovlivněn dobou výstavby daného úseku a hlavně jeho koleje č. 1, která byla přidávána ku koleji č. 2. Na základě výsledků geotechnického průzkumu je zřejmé, že koleje postrádají vrstvy železničního spodku.

Za ŽST Mělník je trať vedena v nulovém terénu, ale od km 372,700 je vedena v odřezu, přičemž kolej č. 2 je v zářezové části a kolej č. 1 je v násypové části odřezu.

Stávající odvodňovací zařízení jsou v nevyhovujícím stavu a v terénu jsou prakticky neznatelné. Většina podélných odvodňovacích zařízení se nachází při koleji č. 2.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku 2. koleje a v části úsecích 1. koleje bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech a některých mostních objektech pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Pláň železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje nebo vodorovná tam, kde by nebyla dodržena max. tloušťka kolejového lože.

Odvodnění trati bude zajištěno sejmutím terénu v úrovni zemní pláně a vyvedením na svah či do svažitého terénu. Ve většině úseků však bude zřízeno nové formou otevřených příkopů zpevněných žlabovými prefabrikáty, ve stísněných poměrech pak J-žlaby a trativody samostatnými či v kombinaci se zpevněnými rigoly.

SO 52-10-01 Odb. Liběchov zámek, železniční svršek*Stávající stav*

Železniční stanice Liběchov se nachází v km 379,666 - 380,514. Stanice je tvořena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2, jež jsou na obou zhlavích propojeny dvojitými kolejovými spojkami, dvěma předjízdny koleji č. 3, 4 a třemi manipulačními kolejemi č. 4b, 6, 6a. Boční rampa se zde již nenachází.

Užitečné délky dopravních kolejí se pohybují od 476 do 548 m, manipulačních pak 52, 136 a 335 m. Rychlost v hlavních kolejích je 90 km/h. Rychlost v předjízdny a manipulačních kolejích je 40 km/h. Stanice je vybavena úrovnovými nástupišti, z toho důvodu je osová vzdálenost staničních kolejí 4,750 m. Staniční koleje jsou vedeny ve 2,5 – 6,1 ‰ ve směru staničení.

Železniční svršek je převážně z let 1980 a 1984. V hlavních a předjízdny kolejích jsou kolejnice tv. R65, pražce betonové SB8, resp. SB6 a SB5 s výjimkou polí mezi nebo navazujících na výhybky, kde jsou dřevěné. V manipulačních kolejích č. 4b, 6, 6a pak kolejnice R65, A a S49 a pražce betonové SB3/4, SB5 a SB6.

Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 1 Odb. Liběchov zámek v km 379,810 (nové staničení), v současnosti cca 45 m za stávající DKS č. 1-4, konec SO je v ZV nové výhybky č. 4 v km 380,009 (nové staničení) v přímé v současné stanici.

Rekonstrukce svršku spočívá v kompletní obnově materiálu kolejového roštu a šטרkového lože v hlavních a předjízdny kolejích dle nové geometrické polohy koleje. V novém stavu zůstanou zachovány pouze hlavní koleje propojené dvěma jednoduchými spojkami. Ze stanice tak bude nyní již jen odbočka. Všechny výhybky budou J60 1:12 500. Rychlost v traťových kolejích bude 90/100/100 km/h.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svérkami svařených do bezstykové koleje

(BK). Výhybky budou 2. generace na betonových pražcích vevařeny do BK. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm, v oblasti výhybek bude zřízeno zapuštěné.

SO 52-11-01 Odb. Liběchov zámek, železniční spodek

Stávající stav

Stanice Liběchov se nachází převážně v rovinatém terénu, od mostu v ev. km 398,478 za litoměřickým zhlaví je trať vedena na násypu výšky do 6 m. Stanice postrádá odvodnění kolejiště, proto je šterkové lože ve velké části zanesené. Odvodněna je vlastním příkopem pouze zárubní zeď.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží. Pláň železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje směrem k otevřeným zpevněným příkopům. Odvodnění trati bude zajištěno formou otevřených zpevněných příkopů.

SO 53-10-01 Liběchov – Štětí, železniční svršek

Stávající stav

Traťový úsek Liběchov - Štětí v km 380,514 – 385,153 se nachází v relativně rovném terénu s několika oblouky o poloměrech 409 m až 3670 m s převýšením až 145 mm. Traťová rychlost pokračuje za Liběchovem 90 km/h, přes rovinatý úsek je zvýšena na 100 km/h a před ŽST Štětí opět kvůli směrovým poměrům omezena na 90 km/h. V celém úseku trať stoupá, a to v rozmezí 0,7 ‰ až 5,5 ‰ ve směru staničení. Osová vzdálenost kolejí se pohybuje od 4,0 do 4,3 m.

Železniční svršek v obou kolejích je převážně z let 1988 a 1981, kolejnice v 1. koleji po výměnách převážně tv. UIC60, jinak R65, pražce rovněž po výměnách B91S a SB6. V 2. koleji jsou kolejnice R65 s výjimkou lokálních úseků po výměně a pražce SB8.

Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 4 Odb. Liběchov zámek v km 380,009 (nové staničení), v současnosti v prostoru stanice. Konec SO je v ZV nové výhybky č. 1 v km 384,746 (nové staničení) v přímé před ŽST Štětí.

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v plném rozsahu v obou kolejích převážně na stávajícím drážním tělese bez přeložek trati s výjimkou oblouku km 381,200 – km 381,700, kde je navržen odsun kolejí o cca 6 m do středu oblouku. Dojde tedy k odstranění nepříznivých směrových poměrů a k jejich zlepšení optimalizací GPK s využitím maximálního převýšení $D = 120$. Maximální traťová rychlost bude po rekonstrukci 100 km/h, současně budou zavedeny i rychlosti pro vozidla využívající max. nedostatku převýšení 130 a 150 mm. Rychlost $V/V_{130}/V_{150} = 90/100/100$ km/h bude umožněna z předchozího úseku Odb. Liběchov zámek km 379,810 až do km 381,740, odkud bude možné využít plně $V/V_{130}/V_{150} = 100$ km/h. Tento úsek

končí v km 384,485, odkud dále pokračuje V/V130/V150 = 95/100/100 km/h. Osová vzdálenost kolejí bude 4,000 m v celém úseku s výjimkou protisměrných oblouků bez mezipřímé, kde bude zvětšena až na 4,050 m a v místech přechodu trati do železničních stanic, kde bude provedeno rozšíření na osovou vzdálenost 4,750 m.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno otevřené, v úsecích s trativody, J-žlaby a na některých mostních objektech bude lokálně zapuštěné či polozapuštěné.

SO 53-11-01 Liběchov – Štětí, železniční spodek

Stávající stav

Traťový úsek Liběchov - Štětí prochází na svém začátku v odřezu prostorem stávající stanice. Po pravé straně se nachází zárubní zeď. Následuje krátký zářez a dále středový úsek s terénem cca v úrovni drážních stezek. Na konci se opět začne terén vpravo mírně zdvihat na úroveň pole. Zpevnění zářezových svahů je v nejkritičtějších místech zajištěno kamennými zárubními zdmi, násypy jsou zajištěny pouze vegetační ochranou. Odvodnění je zajištěno v zářezích formou zpevněných a především nezpevněných příkopů, v násypech a v rovinatých částech pak většinou chybí.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží, na železničním přejezdu a případně vybraných mostních objektech pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Pláň železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje nebo vodorovná tam, kde by nebyla dodržena max. tloušťka kolejového lože.

Odvodnění trati bude zajištěno sejmutím terénu v úrovni zemní pláně a vyvedením na svah či do svažitého terénu. Ve většině úseků však bude zřízeno nové formou otevřených příkopů zpevněných žlabovými prefabrikáty, ve stísněných poměrech pak J-žlaby. Pod přejezdy budou provedeny trativody.

SO 54-10-01 ŽST Štětí, železniční svršek

Stávající stav

Železniční stanice Štětí se nachází v km 385,253 – 386,135. Stanice je tvořena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2, jež jsou na obou zhlavích propojeny dvojitými kolejovými spojkami, dvěma předjízdny koleji č. 3, 4 a třemi manipulačními kolejemi č. 5, 7 a 9. Do koleje č. 5 je zaústěna výhybkou 14 vlečka „Vlečka Mondí Štětí“. Při koleji č. 7 se nachází boční rampa se skladištěm (to je v soukromém vlastnictví), kolej 9. slouží jako VNPK.

Stávající rychlost přes stanici je v hlavních kolejích 90km/h. Užitečné délky dopravních kolejí se pohybují od 476 m do 554 m, manipulačních pak 326 m, 299 m a 128 m. Část stanice za liběchovským zhlavím se nachází v oblouku R = 615 m s převýšením D = 56 mm, spojka

za hošteckým zhlavím je v oblouku $R = 1550$ m. Rychlost v předjízdňích a manipulačních kolejích je 40 km/h. Stanice je vybavena úrovnňovými nástupišti, z toho důvodu je osová vzdálenost staničních kolejí 4,750 m. Staniční koleje jsou vedeny ve spádu 3,1, - 4,4 ‰ ve směru staničení.

Železniční svršek je převážně z let 1988, výhybky z let 1977 a 1988. V hlavních kolejích jsou kolejnice tv. R65 a pražce betonové SB8 s výjimkou polí mezi nebo navazujících na výhybky, kde jsou dřevěné. V předjízdňích kolejích pak převládají kolejnice R65 a T, pražce betonové SB5, SB6 a dřevěné. V manipulačních kolejích č. 5, 7 a 9 pak kolejnice R65 a S49, pražce betonové SB5, SB8P a dřevěné.

Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 1 ŽST Štětí v km 384,747 (nové staničení v přímé v současném traťovém úseku, konec SO je v ZV nové výhybky č. 16 v km 386,389 (nové staničení) rovněž v přímé v současném traťovém úseku.

Rekonstrukce svršku spočívá v kompletní obnově materiálu kolejového roštu a šterkového lože v hlavních a předjízdňích kolejích dle nové geometrické polohy koleje. Nová konfigurace ŽST Štětí vychází z požadavků na zvýšení bezpečnosti provozu osobní a nákladní dopravy, na umožnění průjezdu a zastavení vlaku nákladní dopravy délky 740 m a z podmínky respektování minimálních zásahů do cizích pozemků s maximálním možným využitím stávajícího prostoru stanice. Z tohoto důvodu dojde na novém liběchovském zhlaví straně k prodloužení kolejiště do oblouku $R = 1\,000$ m, $D = 40$ mm, v němž se budou nacházet výhybky do předjízdňích kolejí 3 a 4. Dvě jednoduché kolejové spojky (JKS) budou zřízeny v přímé ještě před tímto obloukem. Na hoštecké straně stanice bude rovněž stávající DKS nahrazena dvěma JKS, přičemž budou obě situovány až za přejezd P2948 a první z nich bude oblouková bez převýšení.

V novém stavu bude stanice vybavena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2 už. dl. 820 m a 800 m, mezi nimiž bude zřízeno ostrovní nástupiště dl. 140 m, dvěma předjízdňími kolejemi č. 3, 4 už. dl. 810 m, ostatní dopravní kolejí 5 už. dl. 173 m, u které bude zřízeno vnější nástupiště dl. 110 m. Dále bude stanice disponovat manipulačními kolejemi č. 5a a 7 (stávající kolej č. 7 a 9) už. dl. 215 a 140 m, přičemž u 5a koleje bude zčásti ponechána původní a kolej 7 bude ponechána celá krom napojení na novou výhybku č. 8 a nutné výškové vyrovnaní kvůli úpravě nivelety koleje.

Rychlost v hlavních kolejích bude 95/100/100 km/h od km 384,485 v traťovém úseku do km 386,872 v traťovém úseku, odkud bude zavedena rychlost 100/100/100 km/h. Osová vzdálenost kolejí bude min. 4,750 m.

Železniční svršek bude ve všech dopravních kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje (BK). Výhybky budou 2. generace na betonových pražcích vevářeny do BK. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno zapuštěné.

SO 54-11-01 ŽST Štětí, železniční spodek

Stávající stav

Stanice Štětí se nachází převážně v rovinatém terénu a postrádá odvodnění kolejiště, proto je šterkové lože ve velké části zanesené.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V kolejích, kde proběhne kompletní obnova kolejového roštu a lože, bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech P2947 a P2948 pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Plán železničního spodku bude provedena skloněná směrem k trativodu. Odvodnění trati bude zajištěno formou podélných trativodů a svodných potrubí vyústěných do propustků. V oblasti spojek budou plán odvodňovat také zpevněné příkopy a trativod bude u přilehlé komunikace doplněn o malý zpevněný příkop.

SO 55-10-01 Štětí - Hoštka, železniční svršek*Stávající stav*

Traťový úsek Štětí - Hoštka v km 386,135 – 391,547 se nachází hned od začátku v nepříznivých směrových poměrech, kdy za sebou navazuje několik oblouků (některé bez mezipřímé), z nichž nejmenší má $R = 417\text{m}$. Po 2 km se trať narovná a dlouho přímou ukončí až dvojice protisměrných oblouků bez mezipřímé. Následuje další dlouhá přímá, trojice oblouků, z nichž nejmenší má $R = 400\text{ m}$ a trať se dostává do ŽST Hoštka. Stávající rychlost je $V = 90\text{ km/h}$, v 1. koleji se snižuje na 80 km/h v km 390,757, v 2. koleji v km 391,398.

Od začátku úseku do km 389,481 trať neustále stoupá sklonem 4,5 – 6,35 ‰ ve směru staničení. Odtud dále naopak trať začíná klesat až na konec úseku sklonem 3,0 – 6,1 ‰. Osová vzdálenost kolejí se pohybuje od 4,0 do 4,5 m.

Železniční svršek v 1. koleji je převážně z roku 1988, avšak na mnoha místech se jich nachází svršek z let 2004 - 2010. Pražce jsou v celém úseku betonové tv. SB6. V 2. koleji je převládající svršek rovněž z let 1988 a 2010, pražce SB8 v celém úseku. Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je v ZV nové výhybky č. 16 v km 386,389 (nové staničení) v přímé v současném traťovém úseku. Konec SO je v km 391,784.

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v plném rozsahu v obou kolejích převážně na stávajícím drážním tělese bez přeložek trati s výjimkou oblouku v km 387,400 – km 387,600 a km 390,925 – km 391,125.

Maximální rychlosti tak bude dosaženo především využitím maximálních převýšení $D = 120\text{ mm}$. Traťová rychlost 100/100/100 km/h bude zavedena od km 386,872 za Štětím až po výše uvedený oblouk, tj. km 390,836. Odtud dále do Hoštky bude zavedena rychlost 90/95/100 km/h. Osová vzdálenost kolejí bude 4,000 m v celém úseku s výjimkou přechodu trati na staniční osovou vzdálenost 4,750 m před ŽST Hoštka. Zvětšení osově vzdálenosti proběhne i v protisměrných obloucích bez mezipřímé, a to na 4,050 m.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového nebo užitého materiálu kolejnic tvaru 60E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených

do bezстыkové koleje. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno otevřené, v úsecích s trativody, J-žlaby a na některých mostních objektech bude lokálně zapuštěné či polozapuštěné.

SO 55-11-01 Štětí - Hoštka, železniční spodek

Stávající stav

Traťový úsek Štětí - Hoštka vede v první polovině v odřezu. Od tzv. rozvodí, kde začíná niveleta tratě klesat, vstupuje do zářezu, jež přechází na vysoký, až patnáctimetrový násyp, a dalším zářezem se dostává do prostoru ŽST Hoštka.

V úseku se nacházejí místa s poruchami GPK způsobené nefunkčním odvodněním.

Odvodnění je dnes zajištěno převážně nezpevněnými příkopy či zcela chybí. U 1. koleje je pak odvodnění pláně zajištěno na násypovou stranu tělesa.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech a některých mostních objektech pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Pláň železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje nebo vodorovná tam, kde by nebyla dodržena max. tloušťka kolejového lože.

Odvodnění trati bude zajištěno sejmutím terénu v úrovni zemní pláně a vyvedením na svah či do svažitého terénu. Ve většině úseků však bude zřízeno nové formou otevřených příkopů zpevněných žlabovými prefabrikáty, ve stísněných poměrech pak J-žlaby a trativody v kombinaci se zpevněnými rigoly.

V oblouku v km 387,400 – km 387,600 dojde k rozšíření drážní stezky krabicovým dílem, v oblouku v km 390,925 – km 391,125 bude násyp rozšířen přísypávkou se svahovými stupni.

SO 56-10-01 ŽST Hoštka, železniční svršek

Stávající stav

Železniční stanice Hoštka se nachází v km 391,547 – 392,473. Stanice je tvořena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2, jež jsou na obou zhlavích propojeny dvojitými kolejovými spojkami, dvěma předjízdny koleji č. 3, 4 a třemi manipulačními kolejemi č. 5a, 5, 5b. Čelní rampa se nachází u koleje 5a.

Užitečné délky dopravních kolejí se pohybují od 405 m do 589 m, manipulačních pak 99 m, 324 m a 130 m. Rychlost v hlavních kolejích je dnes 80 km/h, rychlost v předjízdnych a manipulačních kolejích je 40 km/h. Stanice je vybavena úroňovými nástupišti, z toho důvodu je osová vzdálenost staničních kolejí 4,750 m. Staniční koleje jsou vedeny v klesání 2,0 – 7,9 ‰ ve směru staničení.

Železniční svršek je převážně z let 1975 a 1981. V hlavních a předjízdnych kolejích jsou kolejnice tv. R65, lokálně UIC60, pražce betonové SB6, SB8 a PB3 s výjimkou polí mezi nebo navazujících

na výhybky, kde jsou dřevěné. V manipulačních kolejích č. 4b, 6, 6a pak kolejnice R65, A a S49 a pražce betonové SB3/4 a dřevěné.

Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 1 ŽST Hoštka v km 391,784 (nové staničení), v současnosti v prostoru stávající DKS č. 1-4, konec SO je v KP oblouku v 1. koleji v km 392,161 (nové staničení) v prostoru současné stanice.

Rekonstrukce svršku spočívá v kompletní obnově materiálu kolejového roštu a šterkového lože v hlavních a předjízdnych kolejích dle nové geometrické polohy koleje. V novém stavu zůstanou zachovány pouze hlavní koleje propojené dvěma jednoduchými spojkami. Konfigurace stanice je navržena tak, aby se mezi výhybkou č. 3 a 4 vešla dopravní kolej pro odstavování lokomotivy nezavěšeného postrku, jež zde bude od vlaků odstupovat. Všechny výhybky budou J60 1:12 500. Rychlost v traťových kolejích bude 90/100/100 km/h.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje (BK). Výhybky budou 2. generace na betonových pražcích veváreny do BK. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm, v oblasti výhybek a přes propustek bude zřízeno zapuštěné.

SO 56-11-01 ŽST Hoštka, železniční spodek

Stávající stav

Stanice Hoštka se nachází převážně v rovinatém terénu, jež se vpravo od kolejiště zdvihá směrem k poli. Stanice postrádá odvodnění kolejiště, proto je šterkové lože ve velké části zanesené. Odvodnění je přes drenážní studny pouze svah u 2. koleje v oblasti stávající DKS 1-4.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží. Plán železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje směrem k otevřeným zpevněným příkopům. Odvodnění trati bude zajištěno formou otevřených zpevněných příkopů, kolej pro postrk skloněnou plání a trativodem.

SO 57-10-01 Hoštka – Polepy, železniční svršek

Stávající stav

Traťový úsek Hoštka - Polepy v km 392,473 - 397,591 se nachází téměř celý obloucích o poloměrech 395 m až 1035 m s převýšením až 120 mm. S ohledem na nepříznivé směrové poměry je traťová rychlost v celém úseku omezena na 80 km/h. V celém úseku trať klesá průměrným sklonem 5,5 ‰ ve směru staničení. Osová vzdálenost kolejí se pohybuje od 4,000 do 4,100 m. Pro snížení hluku jsou na obou koncích tohoto úseku v koleji ve správném směru nainstalovány kolejnicové mazníky.

Železniční svršek v obou kolejích je převážně z let 1975 a 1981, kolejnice tv. R 65, pražce betonové SB 6 nebo SB8 s výjimkou lokálních úseků ve vnějších kolejnicových pasech oblouků, kde jsou kolejnice vinou opotřebení postupně obměňovány za UIC 60. Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 4 ŽST Hoštka v km 392,153 (nové staničení), v současnosti v cca uprostřed stanice. Konec SO je v ZV nové výhybky č. 1 v km 397,639 (nové staničení) cca 5 m před stávající DKS č. 1-4 ŽST Polepy.

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v plném rozsahu v obou kolejích převážně na stávajícím drážním tělese bez přeložek trati s výjimkou vjezdu do ŽST Polepy, kde je navržen odsun kolejí ve spojkách 1-2 a 3-5 pro zlepšení parametrů přejezdu P2954. Nedojde tedy k odstranění nepříznivých směrových poměrů, pouze k jejich zlepšení optimalizací GPK s využitím maximálního převýšení $D = 120$ mm a nahrazením krátkých mezipřímých protisměrných oblouků bodem obratu. Traťová rychlost se po rekonstrukci přesto zvýší o min. 5 km/h, současně budou zavedeny i rychlosti pro vozidla využívající max. nedostatek převýšení 130 a 150 mm. Rychlost $V/V_{130}/V_{150} = 90/95/100$ km/h bude umožněna z mezistaničního úseku Štětí - Hoštka 390,834 do km 394,257, odkud povede snížená rychlost 85/90/95 km/h až do km 398,088 v ŽST Polepy. Osová vzdálenost kolejí bude 4,000 m v celém úseku s výjimkou protisměrných oblouků bez mezipřímé, kde bude zvětšena až na 4,050 m a v místech přechodu trati do železničních stanic, kde bude provedeno rozšíření na osovou vzdálenost 4,750 m.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno otevřené, v úsecích s travivody, J-žlaby a na některých mostních objektech bude lokálně zapuštěné.

SO 57-11-01 Hoštka – Polepy, železniční spodek

Stávající stav

Traťový úsek Hoštka - Polepy prochází na svém začátku a konci rovinatým resp. mírně svažitým územím doleva s terénem v cca úrovni drážních stezek. V prostřední části, kde se trať vyhýbá obcím Svařenice a Vrutice, se zčásti zářezává do svahu při pravé straně, u Svařenic pak překračuje údolí Úštěckého potoka. Zpevnění zářezových svahů je v nejkritičtějších místech zajištěno kamennými zárubními zdmi, násypy jsou zajištěny pouze vegetační ochranou. Odvodnění je zajištěno v zářezech formou nezpevněných příkopů, v násypech a v rovinatých částech pak většinou chybí.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech a některých mostních objektech pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Plán železničního

spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje nebo vodorovná tam, kde by nebyla dodržena max. tloušťka kolejového lože.

Odvodnění trati bude zajištěno sejmutím terénu v úrovni zemní pláně a vyvedením na svah či do svažitého terénu. Ve většině úseků však bude zřízeno nové formou otevřených příkopů zpevněných žlabovými prefabrikáty, ve stísněných poměrech pak J-žlaby a trativody, které budou provedeny i pod přejezdy.

Na násypu u obce Svařenice v km 398,308 - 395,348 bude provedeno rozšíření drážní stezky formou gabionů. Všechny zasažené svahy budou opatřeny vegetační ochranou. Návrh neznemožní výstavbu zastávky Vrutice v rámci samostatné investiční akce.

SO 58-10-01 ŽST Polepy, železniční svršek

Stávající stav

Železniční stanice Polepy se nachází v km 397,591 - 398,501. Stanice je tvořena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2, jež jsou na obou zhlavích propojeny dvojitými kolejovými spojkami, dvěma předjízdny koleji č. 3, 4 a třemi manipulačními kolejemi č. 5, 5a, 7. Do koleje č. 5a je zaústěna výhybkou N1 vlečka „Vlečka Montážní základna Polepy“. Při koleji č. 5 se nachází boční rampa se skladištěm v soukromém vlastnictví.

Užitečné délky dopravních kolejí se pohybují od 518 do 630 m, manipulačních pak 426, 164 a 340 m. Část stanice za hošteckým zhlavím se nachází v oblouku $R = 1\,000$ m s převýšením $D = 20$ mm, za nímž v cca úrovni výpravní budovy následuje změna traťové rychlosti z 80 km/h v 1. SK resp. 90 km/h ve 2. SK na 110 km/h v obou hlavních kolejích. Rychlost v předjízdny a manipulačních kolejích je 40 km/h. Rovněž obě zhlaví se nacházejí v obloucích s převýšením. Za obloukem na litoměřickém zhlaví $R = 1000$ m, $D = 48$ mm pokračuje traťová rychlost 120 km/h. Stanice je vybavena úrovnovými nástupišti, z toho důvodu je osová vzdálenost staničních kolejí mimo oblouky 4,750 m. Staniční koleje jsou vedeny ve spádu 1,7 - 2,7 ‰ ve směru staničení, obě zhlaví a zhlaví jsou ve spádu 5 - 7 ‰.

Železniční svršek je převážně z let 1975 a 1981. V hlavních a předjízdny kolejích jsou kolejnice tv. R 65 nebo UIC 60 zřízených rámci ojedinělých výměn, pražce betonové SB 6 nebo SB 8 s výjimkou polí mezi nebo navazujících na výhybky, kde jsou dřevěné. V manipulačních kolejích č. 5, 5a, 7 pak kolejnice R 65 a pražce betonové SB 5 a SB 6. Všechny výhybky s výjimkou výh. č. 12 jsou jednoduché u kolejníc tv. R 65.

Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 1 ŽST Polepy v km 397,069 (nové staničení), v současnosti v cca 5 m před stávající DKS č. 1-4, konec SO je v ZV nové výhybky č. 15 v km 399,049 (nové staničení) v přímé v současném traťovém úseku.

Rekonstrukce svršku spočívá v kompletní obnově materiálu kolejového roštu a šterkového lože v hlavních a předjízdny kolejích dle nové geometrické polohy koleje. Nová konfigurace ŽST Polepy vychází z požadavků na zvýšení bezpečnosti provozu osobní a nákladní dopravy, na umožnění průjezdu, zastavení a ve směru na Hořtku připojení postrku k vlaku nákladní dopravy délky 740 m a z podmínky respektování minimálních zásahů do cizích pozemků s

maximálním možným využitím stávajícího prostoru stanice. Z tohoto důvodu dojde na litoměřické straně k prodloužení kolejiště do oblouku $R = 1\,000\text{ m}$ (nově $R = 1\,400\text{ m}$, $D = 45\text{ mm}$), v němž se budou nacházet výhybky do předjízdových kolejí 3, 4. Dvě jednoduché kolejové spojky (JKS), výhybka a odstavná kolej 3a budou zřízeny v přímé za tímto obloukem. Na hoštecké straně stanice bude rovněž stávající DKS nahrazena dvěma JKS, přičemž první z nich se bude nacházet před přejezdem P2945. Část druhé JKS v 1. koleji a výhybka z 1. do 3. koleje budou jednoduché v přímém směru, část druhé JKS ve 2. koleji a výhybka z 2. do 4. koleje budou obloukové bez převýšení.

Z důvodu zkrácení délky uzavření 2-kolejného přejezdu P2954 silnice II. třídy č. 240 na hošteckém zhlaví, který by při současné šikmé poloze musel být zabezpečen spolu se sousedním přejezdem P8450 přes vlečku jako 1 přejezd (není dodržena min. vzdálenost mezi sousedními přejezdy), bude přejezd P2954 napřímen a pro splnění délky mezi přejezdy budou obě hlavní koleje odsunuty o cca 4,930 m doprava.

V novém stavu bude stanice vybavena dvěma hlavními kolejemi č. 1, 2 už. dl. 801 m a 749 m, mezi nimiž bude zřízeno ostrovní nástupiště, dvěma předjízdovými kolejemi č. 3, 4 už. dl. 801 m, 736 m, odstavnou kolejí č. 3a na litoměřickém zhlaví už. dl. 50 m a stávajícími manipulačními kolejemi č. 5a a 5 (stávající kolej č. 7) už. dl. 216 a 338 m. Rychlost v hlavních kolejích bude 85/90/95 km/h od km 396,094 v traťovém úseku do km 398,088 v ŽST Polepy, odkud bude zavedena rychlost 120/120/120 km/h. Osová vzdálenost kolejí bude min. 4,750 m.

Vzhledem k nedostatečné tloušťce kolejového lože na mostě v ev. km 398,478 bude niveleta koleje na mostě zvýšena o 450 mm.

Železniční svršek bude ve všech dopravních kolejích sestávat z nového materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje (BK). Výhybky budou 2. generace na betonových pražcích vevářeny do BK. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno zapuštěné.

SO 58-11-01 ŽST Polepy, železniční spodek

Stávající stav

Stanice Polepy se nachází převážně v rovinatém terénu, od mostu v ev. km 398,478 za litoměřickým zhlaví je trať vedena na násypu výšky do 6 m. Stanice postrádá odvodnění kolejiště, proto je šterkové lože ve velké části zanesené.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku bude provedena sanace pražcového podloží, na železničním přejezdu P2958 a mostu v ev. km 398,478 pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Plán železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje směrem k trativodu nebo na násypovou stranu tělesa.

Odvodnění trati bude zajištěno formou podélných trativodů a svodných potrubí vyústěných do vsakovacích objektů. Od mostu v ev. km 398,478, kde dojde k prodloužení předjízdových kolejí

a zdvihu nivelety, bude provedeno dosypání násypového a armovaného svahu. Na straně liché skupiny bude proveden otevřený zpevněný příkop.

SO 59-10-01 Polepy - Litoměřice d.n., železniční svršek

Stávající stav

Traťový úsek Polepy - Litoměřice d.n. v km 398,501 - 405,724 se nachází v příznivých směrových poměrech s oblouky $R_{min} = 800$ m, v nichž je povolena rychlost $V = 120$ km/h v obou kolejích (s omezením ve 2. TK před Polepy 110 km/h). Výjimku tvoří úsek kolem zastávky Křešice u Litoměřic, kde se trať vyhýbá obcím Křešice a Třeboutice a kde je vlivem menších poloměrů oblouků $R = 560$ m omezení rychlosti na 100 km/h. Další propad rychlosti se nachází na konci úseku při vjezdu do ŽST Litoměřice dolní nádraží postupným snižováním rychlosti na 80 km/h.

Od začátku úseku do km 400,150 trať klesá sklonem 5,5 ‰ ve směru staničení, odkud je vedena v cca vodorovné až do Litoměřic. Osová vzdálenost kolejí se pohybuje od 4,000 do 4,200 m, v oblasti zastávky Křešice 4,750 m.

Železniční svršek ve 2. koleji je převážně z roku 1987, kolejnice tv. R 65, pražce betonové SB 8 s výjimkou lokálních úseků ve vnějších kolejnicových pasech oblouků, kde jsou kolejnice vinou opotřebení postupně obměňovány za UIC 60. Stabilita a udržitelnost GPK je povětšinou nevyhovující.

Železniční svršek v 1. koleji je převážně z roku 2004. Do km 403,900 je tvořen kolejnicemi tvaru UIC 60 na betonových pražcích B 91, od km 403,900 pak kolejnicemi R 65 a UIC 60 na pražcích SB 8 a B 91. Stabilita a udržitelnost GPK je v úseku km 398,501 - 403,900 povětšinou vyhovující.

Nový stav

Začátek stavebního objektu je ve výměnovém styku (ZV) nové výhybky č. 15 ŽST Polepy v km 399,050 (nové staničení), v současnosti v traťovém úseku. Konec SO je v km 405,785 v místě napojení na související stavbu „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí n.L.-Střekov (mimo)“.

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v plném rozsahu v koleji č. 2 v celém úseku. V koleji č. 1 pak v plném rozsahu v úseku od km 403,900 = km 403,957 v novém staničení do konce SO. V úsecích s poruchami spodku v km 399,645 - 401,120, v km 402,885 - 402,935 a v km 403,055 - 403,125, stejně jako na všech rekonstruovaných mostních objektech a přejezdech mimo tyto úseky bude kolejový rošt vytržen a po sanaci spodku a zašterkování bude navrácen zpět.

Stavba bude provedena na stávajícím drážním tělese bez přeložek trati. Nedojde tedy k odstranění propadu rychlosti u zastávky Křešice, pouze k jeho zlepšení optimalizací GPK s využitím maximálních převýšení $D = 110$ mm a 120 mm. Traťová rychlost 120 km/h bude zavedena již z Polep od km 398,088 do km 401,694 a od km 402,923 do km 405,723. V úseku rychlostního omezení km 401,694 - 402,923 bude umožněna rychlost 100/110/115 km/h, na vjezdu do Litoměřic d.n. od km 405,723 bude zavedena rychlost 90/100/100 km/h. Osová vzdálenost kolejí bude 4,000 m v celém úseku s výjimkou přechodu trati na staniční osovou vzdálenost 4,750 m kolejovým S ve 2. koleji před Polepy a obloukem před Litoměřicemi d.n. Zvětšení osově vzdálenosti proběhne i v protisměrných obloucích, jež se stýkají v bodě obratu bez mezipřímé.

Železniční svršek bude v obou kolejích sestávat z nového nebo užitého materiálu kolejnic tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním svěrkami svařených do bezстыkové koleje. Kolejové lože z nového kameniva fr. 32/63 mm bude zřízeno otevřené, v úsecích s trativody, J-žlaby a na některých mostních objektech bude lokálně zapuštěné.

SO 59-11-01 Polepy - Litoměřice d.n., železniční spodek

Stávající stav

Traťový úsek Polepy - Litoměřice d.n. prochází v celé své délce rovinatým resp. mírně svažitém územím doleva s terénem v cca úrovni drážních stezek, místy na mírném odřezu či náspu do výšky 2 m. Za Křešicemi se trať přibližuje k Labi, následně se od něj oddálí, aby se před Litoměřicemi opět přimkla. V tomto úseku je v souběhu s tratí vedena silnice III. třídy, silnice je v převážné část výš než trať.

V úseku se nacházejí místa s poruchami GPK způsobené vysokou hladinou spodní vody, jež zasahuje do pražcového podloží, přičemž některé již byly v nedávné minulosti ne příliš úspěšně sanovány.

Odvodnění je zajištěno u 2. koleje převážně nezpevněnými příkopy, trativody v kombinaci se zpevněným rigolem, většinou však zcela chybí. U 1. koleje je pak odvodnění plně zajištěno na násypovou stranu tělesa, lokálně pak trativody.

Nový stav

Začátek a konec tohoto objektu je shodný s SO svršku. Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje odvodnění koleje a zajištění požadovaných parametrů pražcového podloží na základě výsledků geotechnického průzkumu.

V celém úseku 2. koleje a v části úsecích 1. koleje bude provedena sanace pražcového podloží, na železničních přejezdech a některých mostních objektech pak zesílená konstrukce pražcového podloží. Pláň železničního spodku bude provedena skloněná na vnější stranu koleje nebo vodorovná tam, kde by nebyla dodržena max. tloušťka kolejového lože. V úsecích s poruchami GPK vinou vysoké hladiny spodní vody budou provedeny štěrkové piloty nebo sanace geobuňkami.

Odvodnění trati bude zajištěno sejmutím terénu v úrovni zemní pláně a vyvedením na svah či do svažitého terénu. Ve většině úseků však bude zřízeno nové formou otevřených příkopů zpevněných žlabovými prefabrikáty, ve stísněných poměrech pak J-žlaby a trativody samostatnými či v kombinaci se zpevněnými rigoly.

Na násypu u obce Třeboutice bude v oblouku u 1. koleje v km 402,620 - 402,880 bude provedeno rozšíření drážní stezky formou gabionů. Všechny zasažené svahy budou opatřeny vegetační ochranou.

E.1.2 Nástupiště

- SO 50-12-01 ŽST Mělník, nástupiště
- SO 51-12-01 Zast. Mělník-Mlázice, nástupiště
- SO 51-12-02 Zast. Liběchov, nástupiště
- SO 54-12-01 ŽST Štětí, nástupiště

SO 55-12-01 Zast. Hoštka město, nástupiště
SO 58-12-01 ŽST Polepy, nástupiště
SO 59-12-01 Zast. Křešice u Litoměřic, nástupiště

3.2.1 SO 50-12-01 ŽST Mělník, nástupiště

Stávající stav

Nástupiště v ŽST Mělník se nacházejí v přímé koleji mezi kolejemi č. 5, 3, 1, 2 a 4. Jedná se o 4 nástupiště délky 160m – nástupiště č. 1, 216m – nástupiště č. 2, 188m – nástupiště č. 3 a 185m – nástupiště č. 4. Přístup od výpravní budovy na nástupiště je zabezpečen třemi přechody z betonových panelů, nástupiště jsou v místech přechodů snížena na úroveň temen kolejnic. Jinak je výška nástupišť cca. 300mm nad TK. Konstrukce nástupišť je typu Tischer s konzolovou deskou šířky 1,45m, vyjma nástupiště č. 1, které má hranu z tvárnic Tischer a sypaný povrch. Stav nástupišť je nevyhovující a nástupiště neumožňují bezpečný pohyb cestujících a zvýšení komfortu přepravy.

Nový stav

V rámci objektu se zdemolují původní nástupiště v ŽST Mělník.

Nové nástupiště v ŽST Mělník vzešli z požadavků a řešení dopravní technologie celé stavby. V stanici budou proto vybudována dvě nová ostrovní nástupiště, a to mezi kolejemi č. 3 a č. 1 – délky 200m, mezi kolejemi č. 2 a č. 4, resp. č. 6 – délky 200m/265m. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č. 6 bude mít i jazykové nástupiště délky 50m, které bude vybudované mezi kolejemi č. 2 a č. 4. Přístup na obě nástupiště bude mimoúrovňově podchodem. Bezbariérový přístup na nástupiště bude zabezpečen výtahem, v případě poruchy výtahu bude bezbariérový přístup na nástupiště zabezpečen úrovnovým přechodem, který bude zabezpečen proti neoprávněnému využití (elektricky ovládaná brána). Mimo toho je ve výhledovém stavu navrženo vybudování jednoho ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 11 a č. 13 s délkami nástupištních hran 110 m (není součástí této stavby, uvažuje se jenom prostorová rezerva).

Nástupiště budou tvořena 2 nástupištními hranami výšky 550 mm nad TK. Konstrukce nástupišť bude z prefabrikátů tvaru L s nástupištní hranou splňující požadavky TSI na drsnost a součinitele smykového tření nášlapné plochy. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem, uložená v jednotném střeovitém sklonu 2%. Nástupiště bude vybaveno vodícími linií s funkcí varovného pásu s optickým kontrastním značením. Obě nástupiště budou zastřešena na odpovídající délce a budou opatřena orientačním systémem (SO 50-64-01 ŽST Mělník, orientační systém) a mobiliářem.

SO 51-12-01 Zast. Mělník-Mlazice, nástupiště

Stávající stav

Nástupiště zastávky Mělník-Mlazice se nachází v přímé, přechodnici a ve směrovém oblouku s poloměrem $r=1550\text{m}$ a s převýšením $D=35\text{mm}$. V Zast. Mělník-Mlazice se nachází nástupiště při koleji č. 1 v km 374,669 – km 374,804 v délce 135m a při koleji č. 2 v km 374,650 – km 374,804 v délce 154m. Obě nástupiště jsou vnější a jsou typu Tischer s konzolovou deskou, výšky cca. 280mm nad TK a šířky 3,0m, přičemž povrch tvoří zmíněná betonová deska a volný terén ohraničený při koleji č. 2 zábradlím. Přístup na nástupiště je od přejezdu P2941 v km 374,807

asfaltovými rampami a ze směru centra obce je přístup i podél přístřešku při koleji č.1. Na nástupišti se nachází přístřešek pro cestující, který je v nevyhovujícím stavě. Stav nástupišť je celkově nevyhovující.

Nový stav

V rámci objektu se zdemolují původní nástupišť v Zast. Mělník-Mlazice.

Nástupišť Zast. Mělník-Mlazice se zřizují v místech původních nástupišť (nové staničení žkm 374,784 – 374,894), ale v délce 110m. Nástupišť budou vnější a budou šířky 3,0m, výšky 550mm nad TK a se vzdáleností od osy koleje 1,68m. Nástupišť budou zřízena částečně v přímé koleji, částečně v přechodnici a částečně v oblouku s poloměrem $r=1600\text{m}$ (1596m) a s převýšením $D=47\text{mm}$. Tomu bude odpovídat i vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje.

Přístup na nástupišť ostává koncepčně zachován, teda od přejezdu P2941 v km 374,807 šikmými přístupovými chodníky, dále od centra obce kolem nového přístřešku pomocí nové zpevněné plochy (SO 51-31-01 Zast. Mělník-Mlazice, zpevněné plochy) a přidává se jeden nový přístup na konci nástupišť při koleji č. 2 od místní komunikace.

Nástupišť budou typu SUDOP dle Vzorového listu Ž 8 s konzolovou deskou s vyznačenou vodící linií s funkcí varovného pásu, jež bude doplněna o optické značení. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená ve spádu 2 % od koleje. Čela nástupišť stejně jako přístupový chodník budou opatřena zábradlím. Zábradlí podél nástupišť se nenavrhuje, protože podél koleje č. 1 bude nízký svah s mírným sklonem 1:2 a podél koleje č. 2 bude zřízená protihluková stěna. Na každém nástupišti bude kromě orientačního a informačního systému (SO 51-64-01 Zast. Mělník-Mlazice, orientační systém) osazen i přístřešek a mobiliář.

3.2.3 SO 51-12-02 Zast. Liběchov, nástupišť

Stávající stav

V ŽST Liběchov, která bude zrušena a nahrazena novou odbočkou Liběchov zámek v současném místě stanice a novou zastávkou Liběchov v km 378,400 se nacházejí 3 nástupišť (délky 177m, 164m a 116m) s hranou z tvárnic Tischer a sypaným povrchem.

V místě nové zastávky Liběchov se nenachází žádné nástupišť, jenom násypové těleso železniční tratě výšky cca 4,5m.

Nový stav

Nástupišť Zast. Liběchov se zřizují na „zelené louce“ na stávajícím železničním náspu v km 378,403 – 378,518 (nové staničení). Nástupišť budou vnější s délkou 110m a šířkou 3,0m. Výška nástupišť bude 550mm nad TK a vzdálenost od osy koleje 1,68m. Nástupišť budou zřízena v přechodnici a v oblouku s poloměrem $r=1050\text{m}$ (1054m) a s převýšením $D=80\text{mm}$. Tomu bude odpovídat i vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje. Nástupišť se navrhují mostového typu s podélnými nosníky, na kterých je uložena železobetonová deska se sklonem 2% směrem od koleje. Podélné nosníky budou uloženy na roznášecích prvcích, založení konstrukce nástupišť bude na pilotách průměru 300mm a délky 4,0m. Vnější strana nástupišť bude opatřena ocelovým zábradlím. Na nástupišti bude umístěn přístřešek pro cestující a nástupišť bude opatřeno orientačním systémem (SO 51-64-02 Zast. Liběchov, orientační systém) a mobiliářem.

Přístup na nástupiště při koleji č. 2 bude zabezpečený přístupovým chodníkem, který bude plynule navazovat na mostní konstrukci nástupiště, z které bude vytvořena i část přístupového chodníku. Obdobně bude řešen přístup i pro nástupiště při koleji č. 1, přičemž na přechod pod kolejemi se využije stávající železniční most v ev. km 378,250.

SO 54-12-01 ŽST Štětí, nástupiště

Stávající stav

Ve stanici se nacházejí celkem 4 úroňová nástupiště se zpevněnou hranou, po jednom u každé z dopravních kolejí. Jejich délka jsou 235 m, 236 m, 163 m a 234 m. Výška nástupištní hrany je 250 mm nad TK. Všechna nástupiště jsou umístěna uvnitř kolejí a jsou konstrukce Tischer bez konzolových desek. Prostor mezi tvárnicemi je vyplněn drceným kamenivem. Přístup na nástupiště je zajištěn 4 úroňovými přechody z betonových panelů, v místech přechodů jsou nástupiště snížena na úroveň temen kolejnic.

Nový stav

V novém stavu budou nástupiště nahrazena jedním ostrovním nástupištěm mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 a vnějším nástupištěm u 5. koleje. Přístup na ostrovní nástupiště bude zajištěn mimoúroňovým bezbariérovým chodníkem a podchodem, jež bude vyústěn vedle výpravní budovy a přímo navazovat na vnější nástupiště. To bude rovněž bezbariérově přístupné. Ostrovní nástupiště bude tvořeno dvěma nástupními hranami o délce 140 m a výšky 550 mm nad TK, vnější pak 110 m a výšky 550 mm nad TK.

Konstrukce ostrovního nástupiště bude z prefabrikátů tvaru L s předsazenou nástupištní hranou splňující požadavky TSI na drsnost a součinitele smykového tření náslapné plochy. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená v jednotném střechovitém sklonu 2 %. Nástupiště bude vybaveno vodícími liniemi s funkcí varovného pásu s optickým kontrastním značením. Čela nástupiště budou opatřena zábradlím.

Vnější nástupiště bude typu SUDOP dle Vzorového listu Ž 8 s konzolovou deskou s vyznačenou vodící linií s funkcí varovného pásu, jež bude doplněna o optické značení. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená ve spádu 2 % od koleje. Čela nástupiště, stejně jako přístupový chodník a zadní strana nástupiště budou opatřena zábradlím.

Na nástupiště budou kromě orientačního a informačního systému osazeny i přístřešky (SO 54-62-01) a mobiliář.

SO 55-12-01 Zast. Hoštka, nástupiště

Stávající stav

Ve stanici Hoštka se nacházejí celkem 4 úroňová nástupiště se zpevněnou hranou, po jednom u každé z dopravních kolejí. Jejich délka je shodně u všech kolejí 185 m. Výška nástupištní hrany je 250 mm nad TK. Všechna nástupiště jsou umístěna uvnitř kolejí a jsou konstrukce Tischer bez konzolových desek. Prostor mezi tvárnicemi je vyplněn drceným kamenivem. Přístup na nástupiště je zajištěn 4 úroňovými přechody z betonových panelů, v místech přechodů jsou nástupiště snížena na úroveň temen kolejnic.

Nový stav

V novém stavu již nebudou ve stanici žádná nástupiště. Nová zastávka bude ležet v km 391,715 (nové staničení). Přístup na obě nástupiště bude umožněn bezbariérovým chodníkem, který bude navazovat na novostavbu chodníků po obou stranách vozovky zřízeného v rámci souvisejícího SO rekonstrukce přejezdu P2950. Zároveň bude přístup na nástupiště u 1. koleje umožněn přechodem pro chodce od plánovaného nového chodníku z města. Obě nástupiště budou délky 110 m, šířky 3,0 m a s výškou nástupištní hrany 550 mm nad spojnici temen kolejnic. Nástupiště u obou kolejí se nacházejí zčásti v oblouku s převýšením.

Nástupiště budou typu SUDOP dle Vzorového listu Ž8 s konzolovou deskou s vyznačenou vodící linií s funkcí varovného pásu, jež bude doplněna o optické značení. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená ve spádu 2 % od koleje. Čela nástupišť, stejně jako přístupový chodník, budou opatřena zábradlím. Na každém nástupišti bude kromě orientačního a informačního osazen i přístřešek (SO 55-62-01) a mobiliář.

SO 58-12-01 ŽST Polepy, nástupiště*Stávající stav*

Ve stanici se nacházejí celkem 4 úrovňová nástupiště se zpevněnou hranou, po jednom u každé z dopravních kolejí. Nástupiště u koleje č. 3 je dlouhé 203 m, u kolejí č. 1, 2 je délka 153 m a u 4. koleje 158 m. Výška nástupištní hrany je 250 mm nad TK. Všechna nástupiště jsou umístěna uvnitř kolejí a jsou konstrukce Tischer bez konzolových desek. Prostor mezi tvárnicemi je vyplněn drceným kamenivem. Přístup na nástupiště je zajištěn 4 úrovňovými přechody z betonových panelů, v místech přechodů jsou nástupiště snížena na úroveň temen kolejnic.

Nový stav

V novém stavu budou všechna nástupiště nahrazena jedním ostrovním nástupištěm mezi hlavními kolejemi č. 1, 2. Přístup na nástupiště bude zajištěn mimoúrovňovým bezbariérovým chodníkem a podchodem, jež bude vyústěn stejným způsobem vedle výpravní budovy. Nástupiště bude tvořeno 2 nástupištními hranami o délce 110 m a výšky 550 mm nad TK.

Konstrukce nástupiště bude z prefabrikátů tvaru L s nástupištní hranou splňující požadavky TSI na drsnost a součinitele smykového tření nášlapné plochy. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená v jednotném střeovitém sklonu 2 %. Nástupiště bude vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu s optickým kontrastním značením. Čela nástupišť budou opatřena zábradlím. Na nástupiště bude kromě orientačního a informačního systému osazen i přístřešek (SO 58-62-01) a mobiliář.

SO 59-12-01 Zast. Křešice u Litoměřic, nástupiště*Stávající stav*

Zastávka Křešice u Litoměřic leží v km 402,170. Na zastávce se nacházejí 2 vstřícně umístěná vnější nástupiště délky 135 m a s výškou nástupištní hrany 300 mm nad TK. Nástupiště u 1. koleje je široké 3,5 m, u 2. koleje 5 m. Nástupiště jsou konstrukce Tischer s konzolovou deskou bez optického značení. Přístup na obě nástupiště je ze silnice III. třídy na přejezdu P2958. Čela nástupišť jsou ukončena klínem na přejezdu, není fyzicky znemožněno chodcům vstupovat do nebezpečného pásma přejezdu.

Nový stav

V novém stavu bude zastávka ležet v km 402,119 (nové staničení). Pro snížení délky výstrahy sousedního přejezdu P2958 bude nástupiště u 1. koleje posunuto za přejezd ve směru jízdy na Polepy. Obě nástupiště budou tedy umístěna vystřídaně, přístup na obě nástupiště bude umožněn bezbariérovým chodníkem, který bude navazovat na novostavbu chodníků po obou stranách vozovky zřízeného v rámci souvisejícího SO rekonstrukce přejezdu P2958. Obě nástupiště budou délky 110 m, šířky 3,0 m a s výškou nástupištní hrany 550 mm nad spojnici temen kolejnic. Nástupiště u obou kolejí se nacházejí zčásti v oblouku s převýšením.

Nástupiště budou typu SUDOP dle Vzorového listu Ž 8 s konzolovou deskou s vyznačenou vodící linií s funkcí varovného pásu, jež bude doplněna o optické značení. Vlastní plocha pak bude tvořena betonovou dlažbou s protiskluzovým povrchem uložená ve spádu 2 % od koleje. Čela nástupišť stejně jako přístupový chodník a zadní strana nástupiště u 1. koleje budou opatřena zábradlím. Na každém nástupišti bude kromě orientačního a informačního osazen i přístřešek (SO 59-62-01) a mobiliář.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 50-13-01	Železniční přejezd P2935 v ev. km 371,102
SO 50-13-02	Železniční přejezd P2936 v ev. km 371,428
SO 50-13-03	Železniční přejezd P2937 v ev. km 372,410
SO 51-13-01	Železniční přejezd P2938 v ev. km 373,640
SO 51-13-02	Železniční přejezd P2939 v ev. km 374,003
SO 51-13-03	Železniční přejezd P2940 v ev. km 374,384
SO 51-13-04	Železniční přejezd P2941 v ev. km 374,807
SO 51-13-05	Železniční přejezd P2942 v ev. km 375,365
SO 51-13-06	Železniční přejezd P2943 v ev. km 375,882
SO 51-13-07	Železniční přejezd P2944 v ev. km 376,176
SO 51-13-08	Železniční přejezd P2945 v ev. km 376,633
SO 53-13-01	Železniční přejezd P2946 v ev. km 382,989
SO 54-13-01	Železniční přejezd P2947 v ev. km 384,937
SO 54-13-02.1	Železniční přejezd P2948 v ev. km 386,042, část SŽDC
SO 54-13-02.1	Železniční přejezd P2948 v ev. km 386,042, část MONDI
SO 55-13-01	Železniční přejezd P2949 v ev. km 391,291
SO 55-13-02	Železniční přejezd P2950 v ev. km 391,555
SO 57-13-01	Železniční přejezd P2951 v ev. km 394,477
SO 57-13-02	Železniční přejezd P2952 v ev. km 395,768
SO 57-13-03	Železniční přejezd P2953 v ev. km 396,475
SO 58-13-01	Železniční přejezd P2954 v ev. km 397,683
SO 59-13-01	Železniční přejezd P2956 v ev. km 399,934
SO 59-13-02	Železniční přejezd P2957 v ev. km 400,857
SO 59-13-03	Železniční přejezd P2958 v ev. km 402,047
SO 59-13-04	Železniční přejezd P2959 v ev. km 402,953
SO 59-13-05	Železniční přejezd P2960 v ev. km 404,043
SO 59-13-06	Železniční přejezd P2961 v ev. km 405,385

SO 50-13-01 Železniční přejezd P2935 v ev.km 371,102

Oprava stávajícího přejezdu č. 2935 v ev. km 371,102 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Stávající vnitřní betonové panely jako přejezdová konstrukce bude nahrazena novou železobetonovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Současně je nutno provést opravu stávající silnice III/2731 v její nezbytné délce a při dodržení zaoblení lomů sklonů podle normy ČSN 73 6380, Změna 1 (tab. 1A – komunikace s provozem autobusů). Přejezd se nachází těsně před vjezdem do ŽST Mělník. Dále je navržen nový chodník, který spojuje obě části obce.

SO 50-13-02 Železniční přejezd P2936 v ev.km 371,428

Oprava stávajícího přejezdu č. 2936 v ev. km 371,428 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o pětikolejný přejezd, kde u dvou kolejí je přejezdová konstrukce tvořena živičným povrchem jek vně kolejnic tak mezi kolejnicemi, další tři přejezdy mají celopryžovou přejezdovou konstrukci s vnitřními a vnějšími panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými celopryžovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující silnice II/273 v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy. Současně bude vybudován chodník, který bude odsazen od komunikace. Konstrukce chodníku bude tvořena celopryžovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek.

SO 50-13-03 Železniční přejezd P2937 v ev.km 372,410

Oprava stávajícího přejezdu č. 2937 v ev. km 372,410 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Stávající úroňový tříkolejný přejezd bude nahrazen novou cyklistickou/pěší trasou. Ze stávajících tří kolejí bude trať rozšířena o další kolej, tím ze z tohoto přejezdu stane nový čtyřkolejný přechod. Stávající vnitřní a vnější betonové panely jako přejezdová konstrukce bude nahrazena novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí pro chodce s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující komunikace jako nová pro cyklistickou/pěší dopravu.

SO 51-13-01 Železniční přejezd P2938 v ev.km 373,640

Oprava stávajícího přejezdu č. 2938 v ev. km 373,640 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde u koleje č. 1 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními betonovými panely a u koleje č. 2 je tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími betonovými přejezdovými panely vč. závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 51-13-02 Železniční přejezd P2939 v ev.km 374,003

Oprava stávajícího přejezdu č. 2939 v ev. km 374,003 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde u koleje č. 1 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními betonovými

panely a doasfaltováním vozovky k vnější hraně kolejnic a u koleje č. 2 je tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími betonovými přejezdovými panely vč. závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 51-13-03 Železniční přejezd P2940 v ev.km 374,384

Oprava stávajícího přejezdu č. 2940 v ev. km 374,384 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde jak u koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími betonovými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 51-13-04 Železniční přejezd P2941 v ev.km 374,807

Oprava stávajícího přejezdu č. 2941 v ev. km 374,807 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde jak u koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími dřevěnými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující místní komunikace obslužné vč. nahrazení žulové dlažby novou asfaltovou vozovkou v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 51-13-05 Železniční přejezd P2942 v ev.km 375,365

Oprava stávajícího přejezdu č. 2942 v ev. km 375,365 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde u koleje č. 1 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními betonovými panely a u koleje č. 2 je tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími betonovými přejezdovými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 51-13-06 Železniční přejezd P2943 v ev.km 375,882

Oprava stávajícího přejezdu č. 2943 v ev. km 375,882 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde u koleje č. 1 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími betonovými panely se závěrnými zídkami a u koleje č. 2 je tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími betonovými přejezdovými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena oprava jak příjezdové, tak i odjezdové větve od přejezdu. Oprava proběhne ve smyslu odstranění stávajících betonových panelů na příjezdové větvi a stávající nestmelené vozovky na odjezdové větvi. Navrženy jsou nové

netuhé – asfaltové vozovky včetně napojení na stávající místní obslužnou komunikaci. Součástí tohoto objektu je i zpevnění násypového tělesa pomocí armované zeminy.

SO 51-13-07 Železniční přejezd P2944 v ev.km 376,176

Oprava stávajícího přejezdu č. 2944 v ev. km 376,176 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde jak u koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími dřevěnými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Je navržena oprava stávající křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy a napojení na stávající stav. Dále pro zajištění plynulosti dopravy je nutné přebudovat stávající příjezd na pozemek v k.ú. Vehlovice [692999] parc. číslo 269/11. Jedná se zejména o demontáž stávající brány a montáž nové.

SO 51-13-08 Železniční přejezd P2945 v ev.km 376,633

Oprava stávajícího přejezdu č. 2945 v ev. km 376,633 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde u koleje č. 1 je tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími betonovými přejezdovými panely se závěrnými zídkami a u koleje č. 2 je přejezdová konstrukce tvořena vnitřními betonovými panely. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující účelové komunikace v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 53-13-01 Železniční přejezd P2946 v ev.km 382,989

Oprava stávajícího přejezdu č. 2946 v ev. km 382,989 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je jak u koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 tvořena přejezdová konstrukce pouze z vnitřních betonových přejezdových panelů bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující účelové komunikace nestmelené v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 54-13-01 Železniční přejezd P2947 v ev.km 384,937

Oprava stávajícího přejezdu č. 2947 v ev. km 384,937 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je jak u koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 tvořena přejezdová konstrukce z vnitřních i vnějších betonových přejezdových panelů bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující silnice III/26121 v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 54-13-02.1 Železniční přejezd P2948 v ev.km 386,042, část SŽDC

Oprava stávajícího přejezdu č. 2948 v ev. km 386,042 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o trojkolejný

přejezd. U koleje č. 1, tak i u koleje č. 2 tvořena přejezdová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími dřevěnými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce pro kolej č. 1 a č. 2 budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující silnice III/26120 v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy a vybudování nové přeložky účelové komunikace.

SO 54-13-02.2 Železniční přejezd P2948 v ev.km 386,042, část MONDI

S opravou stávajícího přejezdu č. 2948, bude současně vyměněná přejezdová konstrukce na vlečce a vybudován nový přejezd s přeložkou stávající účelové komunikace, která bude zaústěná do silnice III/26120. Konstrukce obou přejezdů bude tvořena z asfaltových vrstev. Současně je navržena nezbytná úprava křižující silnice III/26120 v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy a vybudování nové přeložky účelové komunikace.

SO 55-13-01 Železniční přejezd P2949 v ev.km 391,291

Oprava stávajícího přejezdu č. 2949 v ev. km 391,291 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je na koleje č. 1 i č. 2 tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími železobetonovými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava křižující místní komunikace obslužné v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 55-13-02 Železniční přejezd P2950 v ev.km 391,555

Oprava stávajícího přejezdu č. 2950 v ev. km 391,555 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je na koleje č. 1 i č. 2 tvořena přejezdová konstrukce vnitřními a vnějšími železobetonovými panely bez závěrných zídek. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. U přejezdu jsou navrženy nové vnější nástupiště, které spojuje železniční přechod, který je též součástí tohoto stavebního objektu. Železniční přechod dále pokračuje jako chodník podél místní komunikace vedoucí podél koleje až k novému přechodu pro chodce. Současně je navržena nezbytná úprava místní komunikace a silnice III/26117 v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 57-13-01 Železniční přejezd P2951 v ev.km 394,477

Oprava stávajícího přejezdu č. 2951 v ev. km 394,477 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je na koleje č. 1 i č. 2 tvořena přejezdová konstrukce pouze vnitřními železobetonovými panely. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava stávající účelové komunikace pomocí nestmelené vrstvy.

SO 57-13-02 Železniční přejezd P2952 v ev.km 395,768

Oprava stávajícího přejezdu č. 2951 v ev. km 395,768 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo). Jedná se ve stávajícím stavu o dvoukolejný přejezd, kde je na koleji č. 1 i č. 2 tvořena přejezdová konstrukce pouze vnitřními železobetonovými panely. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava stávající účelové komunikace pomocí nestmelených vrstev.

SO 57-13-03 Železniční přejezd P2953 v ev. km 396,475

Oprava stávajícího přejezdu č. 2953 v ev. km 396,475 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvoukolejný přejezd převádí nezpevněnou účelovou komunikaci, přičemž přejezdová konstrukce je tvořena pouze vnitřními betonovými panely mezi kolejnicemi. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena novou, snadno rozebíratelnou konstrukcí z betonových panelů, v prostoru mezi kolejemi pak doplněnou o asfaltovou konstrukci vozovky. Přejezdová konstrukce bude oproti stávající posunuta přibližně o 5 metrů tak, aby byl úhel křížení komunikace s tratí větší než doposud. Úpravou projde i přilehlý úsek komunikace, jenž bude vybaven novou nezpevněnou nestmelenou konstrukcí vozovky a napojen na stávající přilehlé komunikace.

SO 58-13-01 Železniční přejezd P2954 v ev. km 397,683

Oprava stávajícího přejezdu č. 2954 v ev. km 397,683 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvoukolejný přejezd je ve stávajícím stavu tvořen přejezdovou konstrukcí z vnitřních betonových panelů mezi kolejnicemi obou kolejí a živičnou konstrukcí vně kolejí. Převáděnou komunikací je silnice II/240 s denní intenzitou dopravy 2616 voz/den, z toho 149 TNV, přičemž křížení s železniční tratí je značně šikmé. V novém stavu bude proto komunikace narovnána, aby trať křížovala kolmo, čímž dojde k posunu přejezdu přibližně o 15 metrů proti směru staničení železniční tratě a napravo od kolejí tím navíc vznikne výrazná přeložka silnice II/240 tvořená asfaltovou konstrukcí vozovky při dodržení zaoblení lomů sklonů podle normy ČSN 73 6380, Změna 1 (tab. 1A – komunikace s provozem autobusů). Přejezdová konstrukce na zmíněné silnici je tvořena železobetonovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Dále je navrženo napojení stávající účelové komunikace na překládanou silnici II/240 sestávající z asfaltové konstrukce vozovky.

SO 59-13-02 Železniční přejezd P2956 v ev. km 399,934

Oprava stávajícího přejezdu č. 2956 v ev. km 399,934 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvoukolejný přejezd převádí nezpevněnou účelovou komunikaci, přičemž přejezdová konstrukce je tvořena pouze vnitřními betonovými panely mezi kolejnicemi. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena novou, snadno rozebíratelnou, z betonových panelů, v prostoru mezi kolejemi pak doplněnou o asfaltovou konstrukci vozovky. Úpravou projde i přilehlý úsek komunikace, jenž bude vybaven novou nezpevněnou nestmelenou konstrukcí vozovky a napojen na stávající přilehlé komunikace.

SO 59-13-02 Železniční přejezd P2957 v ev. km 400,857

Oprava stávajícího přejezdu č. 2957 v ev. km 400,857 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvukolejný přejezd je ve stávajícím stavu tvořen přejezdovou konstrukcí z vnitřních betonových panelů mezi kolejnicemi obou kolejí a živičnou konstrukcí vně kolejí. Toto uspořádání bude nahrazeno novou železobetonovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Přejezd převádí stávající silnici III/24063. Na níž je navržena úprava v nezbytném rozsahu zahrnující rozšíření vozovky v obloucích při dodržení zaoblení lomů sklonů podle normy ČSN 73 6380, Změna 1 (tab. 1A – komunikace s provozem autobusů).

SO 59-13-03 Železniční přejezd P2958 v ev. km 402,047

Oprava stávajícího přejezdu č. 2958 v ev. km 402,047 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvukolejný přejezd je ve stávajícím stavu tvořen přejezdovou konstrukcí z vnitřních a vnějších betonových panelů. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava stávající účelové komunikace. Současně bude vybudován chodník, podél stávající komunikace. Konstrukce chodníku bude tvořena železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Z důvodu vybudování nového nástupiště SO 59-12-01 Zast. Křešice u Litoměřic, nástupiště, bude přeložena stávající účelová komunikace, podél koleje.

SO 59-13-04 Železniční přejezd P 2959 v ev. km 402,953

Oprava stávajícího přejezdu č. 2959 v ev. km 402,953 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvukolejný přejezd je ve stávajícím stavu tvořen celopryžovou přejezdovou konstrukcí, která bude nahrazena novou železobetonovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními i vnějšími panely, též se závěrnými zídkami. Přejezd převádí stávající silnici II/261 s denním intenzitou dopravy 3400 voz/den, z toho 522 TNV. Na této komunikaci je navržena úprava v nezbytném rozsahu zahrnující rozšíření vozovky v obloucích při dodržení zaoblení lomů sklonů podle normy ČSN 73 6380, Změna 1 (tab. 1A – komunikace s provozem autobusů). Napravo ve směru staničení trati se nacházejí dvě nebezpečné účelové komunikace, u nichž bude upraveno napojení na silnici II/261 vytvořením konstrukce s živičným povrchem.

SO 59-13-05 Železniční přejezd P2960 v ev. km 404,043

Oprava stávajícího přejezdu č. 2960 v ev. km 404,043 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Stávající přejezdová konstrukce dvukolejného přejezdu tvořená dřevěnými panely mezi kolejnicemi obou kolejí a živičnou konstrukcí vně koleje bude nahrazena novou železobetonovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Rovněž je navržena oprava stávající převáděné účelové komunikace v nezbytném rozsahu pro zajištění plynulosti dopravy.

SO 59-13-06 Železniční přejezd P2961 v ev. km 405,385

Oprava stávajícího přejezdu č. 2961 v ev. km 405,385 bude provedena v souvislosti s optimalizací tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo). Dvukolejný přejezd je ve stávajícím

stavu tvořen přejezdovou konstrukcí z vnitřních a vnějších betonových panelů. Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny novými železobetonovými přejezdovými konstrukcemi s vnějšími a vnitřními panely vč. závěrných zídek. Současně je navržena nezbytná úprava stávající účelové komunikace.

E.1.4 Výstroj trati

SO 50-14-01 Mělník - Litoměřice d.n., výstroj trati

SO 50-14-01 Mělník - Litoměřice d.n., výstroj trati

Stávající stav

Stávající výstroj trati většinou nesplňuje požadavky současných předpisů a požadavky na viditelnost, tabule jsou většinou špinavé, některé postrádají reflexní prvky. Stav výstroje odpovídá svému stáří. V některých úsecích chybí sklonovníky, špatně viditelné jsou některé tzv. „žluté“ staničníky, tabule před zastávkou, označníky, zcela chybí rychlostníky pro přechodnost vozidel „3“. Staničníky ve všech hektometrech jsou betonové.

Nový stav

Výstroj trati bude v novém stavu kompletně nová. Staničníky budou osazeny podle předpisu SŽDC (ČD) M21, tzn. v každém lichém hektometru bude betonový, v každém sudém pak tabulový umístěný na nejbližším stožáru TV. Trať bude opatřena 3 druhy rychlostníků: rychlostník N pro rychlost V, rychlostník N umístěný nad rychlostníkem N pro rychlost V130, „kulatý rychlostník“ pro vozidla přechodnosti „3“, sklonovníky v úsecích se sklony větších než 5%. Na zastávkách pak budou umístěny tabule Konec nástupiště nebo Místo zastavení. Na zábrzdnu vzdálenost budou osazeny tzv. žluté staničníky před přejezdy, předvěstníky, předvěstníky „3“, tabule před zastávkou. Ve stanicích budou ke všem výhybkám vloženy námeznyky a na stycích provozovatelů drah pak i hraničníky. Zarážedla budou osazeny návěstmi Posun zakázán.

E.1.20 Mosty

SO 50-20-01 Nový podchod v ŽST Mělník, km 371,788

SO 51-20-01 Most v ev. km 377,855

SO 51-20-02 Most v ev. km 378,250

SO 51-20-03 Most v ev. km 378,911

SO 51-20-04 Most v ev. km 379,250

SO 51-20-05 Most v ev. km 379,424

SO 54-20-01 Nový podchod v ŽST Štětí, km 385,830

SO 55-20-01 Most v ev. km 386,574

SO 55-20-02 Most v ev. km 387,040

SO 55-20-03 Most v ev. km 390,803

SO 55-20-04 Most v ev. km 391,049

SO 57-20-01 Most v ev. km 392,444

SO 57-20-02 Most v ev. km 394,966

SO 57-20-03 Most v ev. km 395,125

SO 57-20-04 Most v ev. km 395,290

SO 58-20-01 Nový podchod v ŽST Polepy, km 398,024

SO 58-20-02 Most v ev. km 398,478

SO 59-20-01 Most v ev. km 403,081

SO 59-20-02 Most v ev. km 403,457

SO 50-20-01 Nový podchod v ŽST Mělník, km 371,788

Nově navrhovaný podchod pro pěší, bude řešit přístup cestujících na dvě ostrovní nástupiště. Prostorové dispoziční uspořádání a situování podchodu vychází z polohy staniční budovy a frekvence cestujících. Přístup cestujících do podchodu je řešen jednoramenným schodištěm s mezipodestou u výpravní budovy i na ostrovní nástupiště. Pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou navrženy tři výtahy na jednotlivá nástupiště a výstup z podchodu na levé straně kolejíště u výpravní budovy. Nákladově je podchod celý SŽDC.

SO 51-20-01 Most v ev. km 377,855

Stávající objekt je tvořen deskovou prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí o jednom poli s rozpětím os uložení 9,20m, šikmo uspořádanou. V příčném řezu je tvořena 4ks prefabrikátů s rokem výstavby pod kolejí 01 – 1985 a pod kolejí 02 s rokem výstavby 1996. Spodní stavba je rozdělena na dvě části. Pod kolejí 01 je na stávajícím kamenném zdivu osazen úložný práh z roku 1985. Část opěry pod kolejí 02 je celá ze železobetonu a je realizovaná v r. 1985. Za opěrami navazují křídla a opěrné zdi v materiálu korespondujícím se spodní stavbou. Stávající most nevyhovuje v šířkovém uspořádání ve stávajícím i ve výhledovém stavu, nenavazuje na rekonstruované opěrné zdi. Spodní stavba, zvláště kamenná část není v ideálním stavu. Z tohoto důvodu je navržena demolice stávajícího objektu a navržen nový most s jasně definovanou životností a provozuschopností. Nový most bude tvořen železobetonovým rámem se zabetonovanými ocelovými nosníky. Dispozice stávajícího mostního otvoru bude zachována a šířkově a dispozičně bude navazovat na opěrné zdi.

SO 51-20-02 Most v ev. km 378,250*Stávající stav*

Stávající most je železobetonový, se zabetonovanými nosníky. Uložení je ne ozub, založení plošné. Most byl postaven v roce 2010, je v dobrém stavu, vyhovuje novému uspořádání kolejí a pro požadované zatížení. Přechody do tratě jsou řešeny prefabrikovanými zídками. Pod mostem je účelová komunikace.

Nový stav

V rámci optimalizace se nenavrhují žádné stavební práce, bude pouze odstraněna tabulka značící úzký průřez.

SO 51-20-03 Most v ev. km 378,911

Stávající objekt je ocelová trámová konstrukce z válcovaných nosníků o jednom poli. V příčném řezu je tvořena čtyřmi konstrukcemi. Dvojice nosných konstrukcí pod kolejemi je ocelová s rokem výroby 1981 a 1982. Konstrukce jsou odděleny dilatační spárou. Na ocelové konstrukce navazují železobetonové římsové prefabrikáty, které jsou ve špatném stavu. Na vnější straně římsových prefabrikátů je přichycen kabelový žlab. Spodní stavba je nesourodá, dřík obou opěr je kamenný, na který navazují nesourodé železobetonové úložné prahy různých výšek s poruchami zejména v místě konstrukčních spar. Za opěrami navazují šikmá křídla v materiálu korespondujícím

se spodní stavbou. Stávající most nevyhovuje v šířkovém uspořádání jak ve stávajícím tak i ve výhledovém stavu. Rekonstrukce stávajících ocelových částí je vzhledem ke korozním úbytkům a k problematickým detailům v podstatě nerealizovatelná. Z těchto důvodů je navrženo snesení stávající ocelové konstrukce a odbourání opěr po nejnižší místo stávajících betonových částí opěr. Od této výškové úrovně je navržen nový železobetonový rámový objekt se zabetonovanými ocelovými nosníky. Od této úrovně budou rovněž realizována nová šikmá železobetonová křídla. Nový objekt bude geometricky navazovat na spodní stavbu stávajícího objektu.

SO 51-20-04 Most v ev. km 379,250

Stávající kamenná přesypaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s kolmým ukončením o dvou dilatačních celcích. Výška přesypávky cca 1,60m. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navržena skupina sanačních opatření: doplnění plovoucí izolace nad klenbou, doplnění odvodnění rubové strany, sanace klenby (injektáž a přespárování), sanace křídel (injektáž a přespárování), sanace říms na parapetních zídkách/čelech/křídlech, doplnění příslušenství (zábradlí, doplnění zádlažby z lomového kamene).

SO 51-20-05 Most v ev. km 379,424

Kamenná přesypaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s kolmým ukončením s nově nadbetonovanou římsou (korunou) z r. 1992, postavená v roce 1872. Výška přesypávky cca 0,85m. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navržena skupina sanačních opatření: doplnění plovoucí izolace nad klenbou, úprava přechodů, doplnění odvodnění rubové strany, sanace klenby (injektáž a přespárování), sanace křídel (injektáž a přespárování), sanace říms na parapetních zídkách/čelech/křídlech, doplnění příslušenství (zábradlí, doplnění zádlažby z lomového kamene).

SO 54-20-01 Nový podchod v ŽST Štětí, km 385,830

Nově navrhovaný podchod pro pěší, bude řešit přístup cestujících na ostrovní nástupiště. Prostorové dispoziční uspořádání a situování podchodu vychází z polohy staniční budovy, nástupiště a frekvence cestujících. Přístup cestujících do podchodu je řešen bezbariérově přístupovým chodníkem u výpravní budovy i na ostrovním nástupišti. Nákladově je podchod celý SŽDC.

SO 55-20-01 Most v ev. km 386,574

Stávající stav

Stávající klenbový most o jednom poli, s vysokou přesypávkou. Opěry, křídla i klenba jsou z kamenného zdiva. Mostní izolace chybí nebo je porušená, ve zdivu klenby jsou četné trhliny. Kameny nosné konstrukce a spodní stavby jsou popraskané, spárování částečně vypadané. Klenba je poškozená od průjezdu vozidel, tj. nedostatečný průjezdný průřez. Pod mostem je účelová komunikace a zakrytý odvodňovací kanál.

Nový stav

Navrhuje se nový přesypaný železniční most, železobetonový monolitický polorám, plošně založený. Opěrnou konstrukci svahových kuželů tvoří šikmá dilatovaná křídla, která jsou navržena jako železobetonové monolitické úhlové zdi, plošně založené. Na římsách mostu a křídel bude

osazeno zábradlí a terén za římsami odlážděn lomovým kamenem do betonu. Kolejové lože na mostě je navrženo jako průběžné, otevřené. Na mostě bude zřízena drážní stezka. Šířka konstrukce vyhovuje VMP 2,5 na širé trati. Stávající panelová cesta pod mostem bude v rozsahu přestavby mostu obnovena, stávající odvodňovací kanál v místě vozovky nebude přestavbou mostu dotčen.

SO 55-20-02 Most v ev. km 387,040

Kamenná přesypaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s kolmým ukončením, z roku 1872. Výška přesypávky cca 6,30m. Trvalý vodní tok v potrubí podél O 02 shora krytý betonovými panely (chodník) výšky 0,15 m, šířky 0,80 m. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navržena skupina sanačních opatření: doplnění plovoucí izolace nad klenbou, úprava přechodů, doplnění odvodnění rubové strany, sanace klenby (injektáž a přespárování), sanace křídel (injektáž a přespárování), sanace říms na parapetních zídkách/čelech/křídlech, doplnění příslušenství (zábradlí, doplnění zádlažby z lomového kamene).

SO 55-20-03 Most v ev. km 390,803

Stávající stav

Stávající klenbový most o jednom poli, s vysokou přesypávkou. Opěry, křídla i klenba jsou z kamenného zdiva. Mostní izolace chybí nebo je porušená, ve zdivu klenby jsou lokálně trhliny. Kameny nosné konstrukce a spodní stavby místy popraskané, spárování porušené. Pod mostem je trvalá vodoteč a betonový chodník.

Nový stav

Navrhuje se očištění říms a křídel od vegetace, lokální přespárování a injektáž nosné konstrukce, opěr a křídel. V místě trhlín bude provedeno stažení zdiva heliakální výztuží, trhliny v kamenech budou vyplněny injektážní hmotou se statickou funkcí. Za římsami bude zhotovena železobetonová římsová zídka s příkopovou žlabovkou a drenážním potrubím. V místě zemní pláně bude zhotovena plovoucí izolace mezi dvěma vrstvami geotextilie, voda bude odvedena drenážním potrubím DN 150 do skluzů a do paty svahu násypu. Bude zhotoveno odláždění svahů za křídly a za římsami mostu. Svahy budou ochráněny drenážní novou vrstvou mezi dvěma vrstvami geotextilie, ohumosovány a zatravněny. Dlážděné dno bude předlážděno, s doplněním nového kamene, do tvaru kynety.

SO 55-20-04 Most v ev. km 391,049, SO 55-21-11 Propustek v ev. km 391,055

Stávající stav

Jedná se o sdružený objekt mostu a propustku. Stávající nosná konstrukce je klenba o dvou polích (most + propustek), s vysokou přesypávkou. Opěry, křídla i klenba jsou z kamenného zdiva. Římsy jsou porostlé vegetací, s ojedinělými trhlínami, lokálně prasklé kameny a porušené spárování zdiva, most je celkově v dobrém stavu. Pod mostem je silniční komunikace, propustek je využíván jako podchod pro pěší. Na podhledu klenby jsou patrné stopy projíždějících aut, před i za mostem je osazena značka se sníženou podjezdnou výškou.

Nový stav

Navrhuje se očištění říms a křídel od vegetace, lokální přespárování nosné konstrukce, opěr a křídel. Trhliny v betonových římsách budou vyplněny injektážní hmotou se statickou funkcí. Bude zhotoveno odláždění svahů za římsami křídel a mostu. Stávající zábradlí v koruně násypu bude odstraněno a bude zhotoveno nové za římsami mostu, do betonových patek.

SO 57-20-01 Most v ev. km 392,444*Stávající stav*

Nosnou konstrukci stávajícího mostu tvoří železobetonová deska, se zabetonovanými nosníky. Uložení je pravděpodobně na ocelových deskách, spodní stavba je z kamenného řádkového zdiva, založení plošné. Pásnice zabetonovaných nosníků a ložiska silně korodují, betonová deska je popraskaná s výluhy, izolace je pravděpodobně nefunkční nebo chybí. Zdící malta popraskaná, ve sparách jsou trhliny prostupující přes kameny a s přestupem do křídel, několik kamenů je poškozených od projíždějících vozidel. Kameny ojediněle popraskané a zvětřelé, křídla posunutá ve vodorovném směru (trhliny mezi křídly a opěrami). Zábradlí je poškozené, na mostě je nedostatečná tloušťka šterkového lože pod prahcem. Pod mostem je účelová komunikace.

Nový stav

S ohledem na uvedené závady a nutnost výměny nosné konstrukce je navržena přestavba na nový železniční most s uzavřeným kolejovým ložem, železobetonový monolitický rám, plošně založený. Opěrnou konstrukci svahových kuželů tvoří šikmá dilatovaná křídla, která jsou navržena jako železobetonové monolitické úhlové zdi, plošně založené. Na římsách mostu a křídel bude osazeno zábradlí. Na mostě bude zřízena drážní stezka. Šířka konstrukce vyhovuje VMP 2,5 na širé trati (původně byl most ve staničním obvodu). Stávající nebezpečná cesta pod mostem bude v rozsahu přestavby mostu obnovena. Na mostě je navrženo ZKPP.

SO 57-20-02 Most v ev. km 394,966

Kamenná přesýpaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s kolmým ukončením s rozpětím 6,50m, z roku 1872 o dvou dilatačních celcích. Výška přesypávky cca 1,0m – nelze zjistit z MES. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navržena skupina sanačních opatření: doplnění plovoucí izolace nad klenbou, úprava přechodů, doplnění odvodnění rubové strany, sanace klenby (injektáž a přespárování), sanace křídel (injektáž a přespárování), sanace říms na parapetních zídkách/čelech/křídlech, doplnění příslušenství (zábradlí, doplnění zádlažby z lomového kamene).

SO 57-20-03 Most v ev. km 395,125

Kamenná přesýpaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s betonovým se šesti dilatačními celky. Opěra zakrytá kamennou dlažbou koryta vodního toku výšky cca 0,80m. Výška přesypávky cca 12,20m. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navržena skupina sanačních opatření: doplnění odvodnění rubové strany, sanace klenby (sanační stěrkování, nátěry), sanace

křidel (sanační stěrkování, nátěry), sanace říms na parapetních zídkách/čelech/křídlech, doplnění příslušenství (zábradlí, doplnění zádlažby z lomového kamene).

SO 57-20-04 Most v ev. km 395,290

Stávající stav

Stávající klenbový most o jednom poli, s nízkou přesypávkou. Opěry, křídla i klenba jsou z kamenného zdiva. Čela a křídla jsou nastaveny železobetonovými římsovými zídkami. Klenba je v celé délce poškozená od průjezdu vozidel, v místě klenáků až do hloubky 200 mm, tj. nedostatečný průjezdný průřez, jednotlivé kameny popraskané a lokálně zdivo s trhlinami. Křídla porostlá vegetací, degradace kamenů, místy s prasklinami. Pod mostem je silnice II. třídy. Most je slepencem dvou klenb o různé světlosti, z nichž jedna nevyhovuje šířkovému uspořádání komunikace pod mostem a betonového navýšení čel.

Nový stav

Vzhledem ke stáří objektu, šířkovému uspořádání pod mostem a poškození klenby, snižující její únosnost, se navrhuje přestavba na nový železniční most s otevřeným kolejovým ložem, železobetonový monolitický rám, plošně založený. Opěrnou konstrukci svahových kuželů tvoří šikmá dilatovaná křídla, která jsou navržena jako železobetonové monolitické úhlové zdi, plošně založené. Na římsách mostu a křidel bude osazeno zábradlí. Na mostě bude zřízena drážní stezka. Šířka konstrukce vyhovuje VMP 2,5 na širé trati. Stávající komunikace pod mostem bude v rozsahu přestavby mostu obnovena pro šířkové uspořádání kategorie silnice S 7,5 (kolmo) a podjezdnou výškou 4,8 m. Na mostě je navrženo ZKPP.

SO 58-20-01 Nový podchod v ŽST Polepy, km 398,024

Nově navrhovaný podchod pro pěší, bude řešit přístup cestujících na ostrovní nástupiště. Prostorové dispoziční uspořádání a situování podchodu vychází z polohy staniční budovy, nástupiště a frekvence cestujících. Přístup cestujících do podchodu je řešen bezbariérově přístupovým chodníkem u výpravní budovy i na ostrovním nástupišti. Nákladově je podchod celý SŽDC.

SO 58-20-02 Most v ev. km 398,478

Jednopolový deskový most se zabetonovanými nosíky (18ks, I 50) s rozpěrákovým účinkem, ukončení kolmé. Vystavěný roku 1927. Uložený na ložiskách, viditelné pouze uložení krajních nosníků na obou opěrách – ocelové desky opracované na stycích s nosníkem do válcových ploch. Opěry kamenné s kamenným úložným prahem. Technický stav nosné konstrukce i spodní stavby je špatný.

V rámci optimalizace dojde k rozšíření trati na mostě z jednokolejné na čtyřkolejnou. V rámci místních podmínek a podmínek vyplývajících z vedení trati je zde nedostatek konstrukční výšky. Z tohoto důvodu je navržena demolice stávajícího objektu a navržen nový most s jasně definovanou životností a provozuschopností. Nový most bude tvořen železobetonovým rámem

se zabetonovanými ocelovými nosníky. Dispozice nového otvoru bude rozšířena dle potřeb komunikace pod mostem.

SO 59-20-01 Most v ev. km 403,081

Stávající stav

Nosnou konstrukci stávajícího mostu tvoří železobetonová prefabrikovaná deska. Uložení je na ocelových kolejnicích, spodní stavba je z kamenného řádkového zdiva s betonovými úložnými prahy a betonovým navýšením čel, založení plošné. Izolace je pravděpodobně porušená, beton lokálně degraduje, poškození PKO ložisek. V kamenném zdivu jsou průsaky, poškozené spárování, betonové římsy s trhlinami, přechodové zídky posunuty. Pod mostem je trvalá vodoteč a chodník se zábradlím.

Nový stav

Navrhuje se zhotovení izolace s tvrdou ochranou a její vytažení za rub opěry v podobě plovoucí izolace na podkladním betonu s měkkou ochranou. Voda bude odvedena drenážním potrubím DN 150 na opevnění svahu násypu. Opevnění svahu kamennou dlažbou do betonu a zatravnovacími tvárnici bude v místě zhotovení nových přechodových zídek předlážděno. Přechodové zídky jsou navrženy jako monolitické železobetonové úhlové zdi. U kamenného zdiva bude provedeno lokální přespárování a injektáž opěr a křídel. Dále bude provedena lokální reprofilace a pasivace výztuže v místě odlupování krycí vrstvy betonu. Na mostě je navrženo ZKPP.

SO 59-20-02 Most v ev. km 403,457

Kamenná přesypaná půlkruhová kamenná prostá konstrukce s kolmým ukončením z roku 1872 o dvou dilatačních celcích stažená vodorovnými kotvami. S nově nabetonovanými římsami. Výška přesypávky cca 1,60m a 0,60m pod kolejí č. 2. Mostním otvorem pod komunikací vedena kanalizace - vpravo u mostu vedle komunikace otevřená betonová šachta odvodňovacího zařízení s ocelovým zábradlím. Povrch přemostěné komunikace v mostním otvoru zpevněný - betonová dlažba, podél opěr betonové obručníky (podél O 02 obručník zapuštěný), dle vyznačení na římse došlo k poslední opravě v roce 2014. Konstrukce je bez závažných poruch. Z tohoto důvodu je navrženo nové zábradlí uchycené z boků říms z důvodu nevyhovujícího průjezdného profilu.

E.1.21 Propustky

SO 50-21-01	Propustek v ev. km 371,093
SO 50-21-02	Propustek v ev. km 371,421
SO 50-21-03	Propustek v ev. km 372,403
SO 50-21-04	Propustek v ev. km 372,419
SO 51-21-01	Propustek v ev. km 373,490
SO 51-21-02	Propustek v ev. km 373,630
SO 51-21-03	Propustek v ev. km 374,195
SO 51-21-04	Propustek v ev. km 374,391
SO 51-21-05	Propustek v ev. km 374,782
SO 51-21-06	Propustek v ev. km 375,325
SO 51-21-07	Propustek v ev. km 375,689

SO 51-21-08	Propustek v ev. km 376,158
SO 51-21-09	Propustek v ev. km 376,676
SO 51-21-10	Propustek v ev. km 376,940
SO 51-21-11	Propustek v ev. km 378,120
SO 53-21-01	Propustek v ev. km 380,150
SO 53-21-02	Propustek v ev. km 380,596
SO 53-21-03	Propustek v ev. km 381,094
SO 53-21-04	Propustek v ev. km 381,875
SO 53-21-05	Propustek v ev. km 383,092
SO 53-21-06	Propustek v ev. km 383,580
SO 54-21-01	Propustek v ev. km 384,732
SO 54-21-02	Propustek v ev. km 384,928
SO 54-21-03	Propustek v ev. km 385,124
SO 54-21-04	Propustek v ev. km 385,419
SO 54-21-05	Propustek v ev. km 385,960
SO 54-21-06	Propustek v ev. km 386,085
SO 55-21-01	Propustek v ev. km 386,340
SO 55-21-02	Propustek v ev. km 386,717
SO 55-21-03	Propustek v ev. km 387,307
SO 55-21-04	Propustek v ev. km 387,408
SO 55-21-05	Propustek v ev. km 387,515
SO 55-21-06	Propustek v ev. km 387,698
SO 55-21-07	Propustek v ev. km 387,895
SO 55-21-08	Propustek v ev. km 388,022
SO 55-21-09	Propustek v ev. km 388,553
SO 55-21-10	Propustek v ev. km 389,035
SO 55-21-11	Propustek v ev. km 391,055
SO 55-21-12	Propustek v ev. km 391,292
SO 56-21-01	Propustek v ev. km 391,804
SO 57-21-01	Propustek v ev. km 392,730
SO 57-21-02	Propustek v ev. km 393,123
SO 57-21-03	Propustek v ev. km 393,541
SO 57-21-04	Propustek v ev. km 393,710
SO 57-21-05	Propustek v ev. km 394,083
SO 57-21-06	Propustek v ev. km 395,242
SO 57-21-07	Propustek v ev. km 395,604
SO 57-21-08	Propustek v ev. km 396,134
SO 57-21-09	Propustek v ev. km 397,011
SO 58-21-01	Propustek v ev. km 397,656
SO 58-21-02	Propustek v ev. km 398,826
SO 59-21-01	Propustek v ev. km 399,615
SO 59-21-02	Propustek v ev. km 400,367
SO 59-21-03	Propustek v ev. km 400,654
SO 59-21-04	Propustek v ev. km 401,327

SO 59-21-05	Propustek v ev. km 401,742
SO 59-21-06	Propustek v ev. km 402,253
SO 59-21-07	Propustek v ev. km 402,676
SO 59-21-08	Propustek v ev. km 403,368
SO 59-21-09	Propustek v ev. km 403,667
SO 59-21-10	Propustek v ev. km 403,780
SO 59-21-11	Propustek v ev. km 404,460
SO 59-21-12	Propustek v ev. km 404,845
SO 59-21-13	Propustek v ev. km 404,885
SO 59-21-14	Propustek v ev. km 405,390

U všech stávajících propustků byla určena zatížitelnost dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů a prokázána v souladu se Směrnicí č. 16/2005 přechodnost traťové třídy D4 UIC pro traťovou rychlost max. 120 km/hod. Nové propustky byly navrženy jako trubní z prefabrikátů, které vyhovují stanovené zatížitelnosti. Všechny propustky byly navrženy s průběžným kolejovým ložem. Všechny propustky vyhovují prostorovému uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně obrysu kolejového lože.

Podrobnější popis technického řešení propustků je v části „E.1.21 Propustky“ u jednotlivých stavebních objektů (SO).

E.1.22 Silniční mosty a propustky

SO 51-22-01	Silniční nadjezd v km 373,580, ochrana proti dotyku
SO 53-22-01	Silniční nadjezd v km 381,538, demolice
SO 53-22-02	Silniční nadjezd v km 382,367, ochrana proti dotyku

SO 51-22-01 Silniční nadjezd v km 373,580, ochrana proti dotyku

Stávající stav

Stávající silniční nadjezd ev. č. 9-018a na komunikaci I. třídy, ve správě ŘSD Praha – správa Praha (Mělník). Nosnou konstrukci tvoří nosníky KA-73/18m, 14ks v každém poli, spojeny bezdilatačními styky. Pilíře ŽB typu SSŽ s kruhovými sloupy průměru 1,3 m, založení plošné s ponechaným štětovnicovým pažením. Na římse mostu je zábradelní svodidlo, se stávající protidotykovou ochranou.

Nový stav

Stávající protidotyková ochrana nevyhovuje novému uspořádání živých částí trolejového vedení, navrhuje se zhotovení nové svislé protidotykové ochrany v celém rozsahu. Protidotyková ochrana bude uchycena ke stávajícímu zábradelnímu svodidlu. Do ostatních stávajících konstrukcí mostu nebude nijak zasahováno, ani nebudou sanovány.

SO 53-22-01 Silniční nadjezd v km 381,538, demolice

Stávající stav

Stávající železobetonový nadjezd účelové komunikace, o třech polích. Na nadjezdu je zakázán veškerý provoz a neuvažuje se ani pro staveništní dopravu.

Nový stav

Navrhuje se demolice v rozsahu nosné konstrukce a spodní stavby 0,5 m pod úroveň stávajícího terénu.

SO 53-22-02 Silniční nadjezd v km 382,367, ochrana proti dotyku

Stávající stav

Stávající silniční nadjezd ev. č. 261-002 na komunikaci II. třídy, ve správě SÚS Ústeckého kraje Teplice – provoz Litoměřice. Nosnou konstrukci tvoří jednotrámová betonová konstrukce, pilíře jsou obdélníkové s rozšířenou hlavou. Založení podpěr je pravděpodobně plošné. Na římse mostu je zábradelní svodidlo, se stávající protidotykovou ochranou.

Nový stav

Stávající protidotyková ochrana nevyhovuje novému uspořádání živých částí trolejového vedení, navrhuje se odstranění krajních šikmých polí a prodloužení na obě strany v délce 4,0 m novou svislou protidotykovou ochranou stejného typu (plexiglass). Protidotyková ochrana bude uchycena ke stávajícímu zábradelnímu svodidlu. Do ostatních stávajících konstrukcí mostu nebude nijak zasahováno, ani nebudou sanovány.

E.1.23 Opěrné zdi

SO 51-23-01 Opěrná zeď v ev. km 376,950 - 377,250 (vlevo)

SO 51-23-02 Opěrná zeď v ev. km 377,250 - 377,700 (vlevo)

SO 51-23-03 Opěrná zeď v ev. km 377,700 - 377,890 (vlevo)

SO 51-23-04 Opěrná zeď v ev. km 377,810 - 377,900 (vpravo)

SO 59-23-01 Opěrná zeď v ev. km 404,749 - 404,770 (vpravo)

SO 51-23-01 Opěrná zeď v ev. km 376,950 - 377,250 (vlevo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena úprava římsy opěrné zdi, tak aby bylo možné přeložit inženýrské sítě do štěrkového lože a zároveň byl zajištěn nutný obrys kolejového lože.

Rekonstrukce spočívá v doplnění železobetonových prefabrikovaných říms se zábradlím a obnově stávajícího podélného odvodnění.

SO 51-23-02 Opěrná zeď v ev. km 377,250 - 377,700 (vlevo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena úprava římsy opěrné zdi, tak aby bylo možné přeložit inženýrské sítě do štěrkového lože a zároveň byl zajištěn nutný obrys kolejového lože.

Rekonstrukce spočívá v doplnění železobetonových prefabrikovaných říms se zábradlím a obnově stávajícího podélného odvodnění.

SO 51-23-03 Opěrná zeď v ev. km 377,700 - 377,890 (vlevo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena úprava římsy opěrné zdi, tak aby bylo možné přeložit inženýrské sítě do štěrkového lože a zároveň byl zajištěn nutný obrys kolejového lože

Rekonstrukce spočívá v doplnění železobetonových prefabrikovaných říms se zábradlím a obnově stávajícího podélného odvodnění.

SO 51-23-04 Opěrná zeď v ev. km 377,810 - 377,900 (vpravo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena nová gravitační opěrná zeď, která je navázána na nový mostní objekt SO 51-20-01.

Rekonstrukce spočívá v nahrazení stávající opěrné zdi novou gravitační zdí. Přičemž stávající zeď bude využita z části jako ztracené bednění a dočasná pažící konstrukce.

SO 59-23-01 Opěrná zeď v ev. km 404,749 - 404,770 (vpravo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena sanace opěrné zdi. Sanace spočívá v hloubkovém přespárování a lokálním dozděním. V koruně zdi bude zhotovena železobetonová římsa se zábradlím.

E.1.24 Zárubní a obkladní zdi

SO 51-24-01 Zárubní zeď v ev. km 375,720 - 375,780 (vpravo)

SO 51-24-02 Zárubní zeď v ev. km 376,385 - 376,620 (vpravo)

SO 51-24-03 Zárubní zeď v ev. km 376,890 - 376,915 (vpravo)

SO 51-24-04 Zárubní zeď v ev. km 376,950 - 377,810 (vpravo)

SO 53-24-01 Zárubní zeď v ev. km 380,150 - 380,420 (vpravo)

SO 57-24-01 Zárubní zeď v ev. km 394,520 - 394,805 (vpravo)

SO 57-24-02 Zárubní zeď v ev. km 395,550 - 395,685 (vpravo)

SO 51-24-01 Zárubní zeď v ev. km 375,720 - 375,780 (vpravo)

SO 51-24-01 Zárubní zeď v ev. km 375,720 – 375,780 se v rámci „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ neuvažuje rekonstruovat. Stavebně technický stav je vyhovující.

SO 51-24-02 Zárubní zeď v ev. km 376,385 - 376,620 (vpravo)

Sanace stávající zárubní zdi bude provedena hloubkovým přespárováním kamenného zdiva přibližně v rozsahu cca 10 - 15 % stávající plochy. V případě výskytu volných nebo degradovaných kamenných kvádrů dojde k lokálnímu přezdění zárubní zdi.

Technologií hloubkového spárování se zpevní také oblasti, ve kterých je pojivo kamenných kvádrů již rozloženo. Rozrušená malta ve zdivu se musí odstranit ze spár na hloubku asi 4 až 5 cm od povrchu, při hloubkovém spárování až do 30 cm. Vyčištěné spáry ve zdivu se pak vyplňují plastickou cementovou nebo nastavovanou maltou, aby se obnovilo spojení kamenů. Malta se do spár nanáší ručně, při hloubkovém spárování spárovací pistolí. Pro sanaci objektu je třeba, aby se pevnost malty v tlaku rovnala minimálně 50 % krychelné pevnosti kamene použitého pro zdivo, max. 25 MPa. Při práci je nutné důsledně dbát na vyčištění a navlhčení spár a trhlin ve zdivu. Při spárování vlhkého zdiva se spáry vyplňují zásadně od míst suchých k místům mokrým. Při zpevňování plošně uvolněného zdiva v líci objektu spárováním musí být kameny nejprve uklínovány a pak postupovat od nejnižšího místa směrem vzhůru.

Dále na kamenné římse bude provedeno lankové zábradlí v celé délce zdi tj. 235 m.

SO 51-24-03 Zárubní zeď v ev. km 376,890 - 376,915 (vpravo)

Sanace stávající zárubní zdi bude provedena ve dvou fázích. V první fázi dojde k přezdění degradované vrchní etáže zdiva. Následně hloubkovým přespárováním kamenného zdiva přibližně v rozsahu cca 30 - 40 % stávající plochy dojde ke zpevnění. V druhé fázi bude zhotovena železobetonová římsa, jednotlivé úseky římsy budou dilatačně odděleny pružným tmelem. Železobetonová římsa přispěje ke zmonolitnění stávající zárubní zdi. Materiál římsy beton C 30/37. Římsa dl. = 25,2 m, šířka 800 mm, výška 700 mm, $V=10,6\text{m}^3$.

SO 51-24-04 Zárubní zeď v ev. km 376,950 - 377,810 (vpravo)

Stávající trakční stožáry umístěny v koruně zdi budou demontovány až po základová patky, které se ponechají. Stávající kamenná římsa se opatří lankovým zábradlím v délce 819 m, chemicky kotvené. Nové trakční stožáry budou umístěny za římsou zárubní zdi – předpokládá se založení na mikropilotách.

Sanace stávající zárubní zdi bude provedena hloubkovým přespárováním kamenného zdiva přibližně v rozsahu do 10 % stávající plochy.

SO 53-24-01 Zárubní zeď v ev. km 380,150 - 380,420 (vpravo)

Samotná zeď bez zásah, stávající trakční stožáry umístěny ve výklenkách zdi budou demontovány.

SO 57-24-01 Zárubní zeď v ev. km 394,520 - 394,805 (vpravo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena nová římsa zárubní zdi, odláždění svahu nad korunou zdi a hloubkové přespárování zdiva v ploše 30 – 40 %. Rozvolněné kamenné bloky budou přezděny.

SO 57-24-02 Zárubní zeď v ev. km 395,550 - 395,685 (vpravo)

V rámci "Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)" je navržena rekonstrukce zárubní zdi.

Zárubní zeď bude hloubkově přespárována cca 30 – 40 % plochy a rozvolněné bloky stávající zdi budou přezděny. Dále se zeď doplní o železobetonovou římsu, tvar dle výkresové dokumentace.

E.1.26 Návěstní lávky a krakorce

SO 54-26-01 ŽST Štětí, návěstní lávka v km 385,199

SO 58-26-01 ŽST Polepy, návěstní lávka v km 398,656

SO 58-26-01 ŽST Polepy, návěstní lávka v km 398,656

Nový stav

S ohledem na rozhledové poměry je navržena nová návěstní lávka v ŽST Polepy. Založení lávky je plošné, na železobetonových patkách, délka lávky je 22,5 m.

SO 54-26-01 ŽST Štětí, návěstní lávka v km 385,199

Nový stav

S ohledem na rozhledové poměry je navržena nová návěstní lávka v ŽST Štětí. Založení lávky je plošné, na železobetonových patkách, délka lávky je 24,0 m.

E.1.27 Protihlukové objekty

- SO 50-27-01 ŽST Mělník, protihluková stěna v km 371,206 – 371,383, vpravo
SO 51-27-01 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,128 – 373,343, vlevo
SO 51-27-02 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,744 – 374,091, vlevo
SO 51-27-03 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,866 – 374,030, vpravo
SO 51-27-04 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,192 – 374,337, vpravo
SO 51-27-05 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,494 – 374,787, vlevo
SO 51-27-06 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,704 – 374,887, vpravo
SO 57-27-01 Hoštka - Polepy, protihluková stěna v km 395,007 – 395,074, vpravo
SO 58-27-01 ŽST Polepy, protihluková stěna v km 397,492 – 397,711, vlevo

SO 50-27-01 ŽST Mělník, protihluková stěna v km 371,206 – 371,383, vpravo

PHS je navržena v celkové délce 192 m a je rozdělena na dva úseky o jednotlivých délkách 80 m a 112 m. Osa PHS je umístěna 4,5 m a 8 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena v prvním úseku jako oboustranně pohltivá a v druhém úseku jako jednostranně pohltivá. Druhý úsek PHS je vzhledem k nové ose koleje osazen mimo hranici pozemku dráhy a zasahuje tak pozemky 8066/1 a 8066/2. V místě TV jsou navrženy výklenky.

SO 51-27-01 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,128 – 373,343, vlevo

PHS je navržena v celkové délce 220 m a jde souběžně s osou koleje č. 1. Osa PHS je umístěna 3,45 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá. Pilotové založení kopíruje vnější hranu trativodu tak, aby nezasahovalo do jeho profilu. V místě TV jsou navrženy výklenky.

SO 51-27-02 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,744 – 374,091, vlevo

PHS je navržena v celkové délce 359 m a jde souběžně s osou koleje č. 1. Osa PHS je umístěna 3,45 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá. Pilotové založení kopíruje vnější hranu trativodu tak, aby nezasahovalo do jeho profilu. V místě TV jsou navrženy výklenky. PHS je delší jak 300 m, proto jsou navrženy 2 únikové východy v maximální vzdálenosti od sebe do 150 m.

SO 51-27-03 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 373,866 – 374,030, vpravo

PHS je navržena v celkové délce 164 m a jde souběžně s osou koleje č. 2. Osa PHS je umístěna 3,45 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako oboustranně pohltivá do výšky 1 m nad TK a dále průhledná odrazivá do výšky 2 m od TK. Pilotové založení kopíruje vnější hranu trativodu tak, aby nezasahovalo do jeho profilu.

SO 51-27-04 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,192 – 374,337, vpravo

PHS je navržena v celkové délce 149 m a jde souběžně, ale ne rovnoběžně s osou koleje č. 2. Osa PHS je umístěna od osy koleje minimálně 5,20 m a maximálně 7,0 m a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá a je založena na pilotách.

SO 51-27-05 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,494 – 374,787, vlevo

PHS je navržena v celkové délce 302 m a jde souběžně s osou koleje č. 1. Osa PHS je umístěna 3,45 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako

jednostranně pohltivá. Pilotové založení kopíruje vnější hranu trativodu tak, aby nezasahovalo do jeho profilu. V místě TV jsou navrženy výklenky. PHS je delší jak 300 m, proto jsou navrženy 2 únikové východy v maximální vzdálenosti od sebe do 150 m. V místě výklenků pro TV se PHS dostává mimo hranici pozemku dráhy a zasahuje tak pozemky 3107/4, 3105/2, 3104/2, 3103/2, 3102/2 a 3061.

SO 51-27-06 Mělník - Liběchov zámek, protihluková stěna v km 374,704 – 374,887, vpravo

PHS je navržena v celkové délce 196 m a je rozdělena na dva úseky o jednotlivých délkách 82 m a 114 m. Osa PHS je umístěna 3,45 m a 5,0 m od osy přilehlé koleje č.2. PHS je navržena jako oboustranně pohltivá do výšky 1 m nad TK a dále průhledná odrazivá do výšky 2 m od TK. V místě TV jsou navrženy výklenky. Mezi jednotlivými PHS je navržen průchod pro chodce směrem k nástupišti Zast. Mělník – Mlázice navržený v objektu SO 51-12-01.

SO 57-27-01 Hoštka - Polepy, protihluková stěna v km 395,007 – 395,074, vpravo

PHS je navržena jako nízká protihluková clona (NPC) v celkové délce 68 m a jde souběžně s osou koleje č. 2 od které je vzdálena 1,730 m a výška nad TK je 0,73 m. NPC je podložena v celé délce gabionovými koši o rozměrech 1*0,5 m. Základy trakčního vedení budou mít horní hranu rovnou spodní hraně NPC. NPC umožňuje evakuaci cestujících z kolejového vozidla, vytváří vnější pochozí pracovní stezku a ve směru ke koleji prostor přežití. Na straně ke koleji je dílec opatřen hlukově pohltivou vrstvou.

SO 58-27-01 ŽST Polepy, protihluková stěna v km 397,492 – 397,711, vlevo

PHS je navržena v celkové délce 222 m a jde souběžně s osou koleje č. 1. Osa PHS je umístěna 7,2 m od osy přilehlé koleje a její výška je navržena min. 2,0 m nad TK. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá a je založena na pilotách.

E.1.30 Pozemní komunikace

- SO 50-30-01 Úprava účelové komunikace k trafostanici
- SO 51-30-01 Úprava účelové komunikace mezi P2938 a P2939
- SO 53-30-01 Úprava polní cesty, km 380,447 - km 380,488
- SO 53-30-02 Úprava polní cesty, km 381,979 - km 382,191
- SO 53-30-03 Úprava polní cesty, km 382,263 - km 383,082
- SO 53-30-04 Úprava polní cesty, km 382,946 - km 383,005
- SO 53-30-05 Úprava polní cesty, km 383,500 - km 384,194
- SO 53-30-06 Úprava polní cesty, km 383,700 - km 384,570
- SO 53-30-07 Úprava polní cesty, km 384,260 - km 384,801
- SO 54-30-01 Úprava polní cesty, km 385,275 - km 385,413
- SO 55-30-01 Úprava polní cesty, km 386,593 - km 386,635
- SO 57-30-01 Úprava polní cesty, km 392,489 - km 392,529
- SO 57-30-02 Úprava polní cesty, km 393,741 - km 393,824
- SO 57-30-03 Úprava polní cesty, km 395,859 - km 395,958
- SO 57-30-04 Úprava polní cesty, km 396,225 - km 396,330
- SO 57-30-05 Úprava polní cesty, km 396,538 - km 397,112
- SO 57-30-06 Úprava polní cesty, km 397,048 - km 397,145
- SO 57-30-07 Úprava polní cesty, km 397,461 - km 397,721

- SO 58-30-01 Úprava silnice II/240 u přejezdu P2954
- SO 58-30-02 Napojení účelové komunikace na silnici II/240
- SO 58-30-03 Úprava silnice III/24063 pod mostem
- SO 58-30-04 Úprava polní cesty, km 398,535 - km 399,422
- SO 59-30-01 Úprava polní cesty, km 399,931 - km 399,985
- SO 59-30-02 Úprava polní cesty, km 400,081 - km 400,915
- SO 59-30-03 Úprava polní cesty, km 400,086 - km 401,657
- SO 59-30-04 Úprava polní cesty, km 402,460 - km 402,700

SO 50-30-01 Úprava účelové komunikace k trafostanici

Ve stávajícím stavu se tato trafostanice nenachází. V nové stavbě je navržena nová trafostanice, ke které je navržena nová účelová komunikace. Nová komunikace je navržena v šířce 3,0m a vede od přejezdu P2937 po trafostanici, resp. okolo trafostanice. Vozovka bude navržena částečně asfaltová (od přejezdu P2937) a částečně nezpevněná (hlavně kolem trafostanice). Otáčení vozidel bude probíhat formou jízdy okolo trafostanice. Není potřeba zřízení extra parkovacího místa.

SO 51-30-01 Úprava účelové komunikace mezi P2938 a P2939

Jedná se o jednopruhovou obousměrnou pozemní komunikaci s vjezdy na pozemky. V rámci optimalizace tratě Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) a osazení nových protihlukových opatření (protihlukových stěn) je potřeba přerušit stávající polohu účelové komunikace, které spočívá v posunutí účelové komunikace dále od osy koleje. Komunikace v nové stavbě je navržena z nové asfaltové vozovky s jednotnou šířkou 3,0m a výhybnami, které kopírují stávající stav.

SO 53-30-01 Úprava polní cesty, km 380,447 – km 380,488

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 53-30-02 Úprava polní cesty, km 381,979 – km 382,191

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 53-30-03 Úprava polní cesty, km 382,263 – km 383,082

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem. Tato polní cesta je vyústěna u přejezdu P2946.

SO 53-30-04 Úprava polní cesty, km 382,946 – km 383,005

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 53-30-05 Úprava polní cesty, km 383,500 – km 384,194

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 53-30-06 Úprava polní cesty, km 383,700 – km 384,570

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 53-30-07 Úprava polní cesty, km 384,260 – km 384,801

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 54-30-01 Úprava polní cesty, km 385,275 – km 385,413

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 55-30-01 Úprava polní cesty, km 386,593 – km 386,635

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-01 Úprava polní cesty, km 392,489 – km 392,529

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-02 Úprava polní cesty, km 393,741 – km 393,824

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-03 Úprava polní cesty, km 395,859 – km 395,958

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-04 Úprava polní cesty, km 396,225 – km 396,330

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-05 Úprava polní cesty, km 396,538 – km 397,112

Stávající polní cesta je napojena u přejezdu P2953, bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-06 Úprava polní cesty, km 397,048 – km 397,145

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 57-30-07 Úprava polní cesty, km 397,461 – km 397,721

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem. Tato polní cesta se napojuje na silnici II/240.

SO 58-30-01 Úprava silnice II/240 u přejezdu P2954

Ve stávajícím stavu se jedná o obousměrnou, dvoupruhovou, směrově nerozdělenou komunikaci spojující město Polepy a (místní část města Polepy) Hrušovany a křižující přejezd P2954. Ve stávajícím stavu by bylo nutné přejezd zabezpečit jako jeden a tím by došlo k prodloužení čekací doby na přejezdu, z tohoto důvodu byla navržena přeložka stávající silnice II/240. Tím se zlepšil i úhel křížení se stávajícím přejezdem na kolmý (z původních 80° na 90°). Odvodnění této silnice je zajištěno příčným a podélným sklonem ať již volně do terénu či do nezpevněných příkopů, které jsou vyústěny volně do terénu.

SO 58-30-02 Napojení účelové komunikace na silnici II/240

Ve stávajícím stavu se jedná o obousměrnou, jednopruhovou komunikaci vedoucí od mostu ke stávajícímu přejezdu P2954. V rámci optimalizace železniční tratě je potřeba upravit stávající průběh účelové komunikace tak, aby nezasahovala do tělesa dráhy (vč. odvodnění) a aby napojení na silnici II/240 bylo co nejplynulejší. Odvodnění této účelové komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem volně do terénu.

SO 58-30-03 Úprava silnice III/24063 pod mostem

Ve stávajícím stavu se jedná o obousměrnou, dvoupruhovou, směrově nerozdělenou komunikaci vedoucí pod mostem. V rámci optimalizace železniční tratě je potřeba upravit výškový a směrový průběh vozovky tak, aby byla vozovka co nejjednodušeji a nejlépe odvodnitelná. Byly navrženy takové sklonové úpravy vozovky, aby dešťová voda stékala do zpevněného příkopu, který ji odvede mimo most, resp. podél tratě do propustku.

SO 58-30-04 Úprava polní cesty, km 398,535 – km 399,422

Stávající polní cesta navazuje na úpravu silnice III/24063 pod mostem, bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 59-30-01 Úprava polní cesty, km 399,931 – km 399,985

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem. Úprava této polní cesty končí před přejezdem P2956 (ev.km. 399,934).

SO 59-30-02 Úprava polní cesty, km 400,081 – km 400,915

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 59-30-03 Úprava polní cesty, km 400,086 – km 401,657

Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena nezpevněným krytem.

SO 59-30-04 Úprava polní cesty, km 402,460 – km 402,700

Ve stávajícím stavu se jedná o přístupovou cestu k zahrádkám. Stávající polní cesta bude rozšířena na požadovanou minimální šířku 3,0m a tvořena zpevněným krytem z recyklovaného štěrku (štěrkodrti).

E.1.31 Zpevněné plochy a prostranství

- SO 50-31-01 ŽST Mělník, zpevněné plochy
- SO 51-31-01 Zast. Mělník-Mlázice, zpevněné plochy
- SO 52-31-01 Odb. Liběchov, zpevněné plochy
- SO 54-31-01 ŽST Štětí, zpevněné plochy
- SO 56-31-01 ŽST Hoštka, zpevněné plochy
- SO 58-31-01 ŽST Polepy, zpevněné plochy

Stávající stav

Stávající zpevněné plochy představují chodníky kolem výpravních budov a ke krajnímu nástupišti. Chodníky nejsou vybaveny prvky pro bezbariérový pohyb osob. Okolo míst nových technologických objektů jsou vesměs nezpevněné dopravní plochy, trvalý travní porost nebo neplodná půda.

Nový stav

Cílem těchto SO je vybudovat zpevněné plochy pro cestující a obsluhu dráhy, které navazují na nově vybudované objekty. V železničních stanicích se jedná o doplnění a úpravy chodníků při vstupu do podchodů, v Mělníku rovněž o chodník podél výpravní budovy a zpevnění plochy kolem výstupu z podchodu až ke stávajícímu chodníku v ul. Nádražní. V Mělníku-Mlázicích se jedná o přístupový chodník k nástupišti na mělnické straně zastávky. Plochy kolem nových technologických budov a garáže představují chodníky, parkovací stání a vybudování sjezdů na tyto plochy. Konstrukce chodníků budou ze zámkové dlažby, konstrukce poježděných ploch u technologických budov ze živice. Součástí těchto SO je i odvodnění zastřešení podchodů a přístřešků svodným potrubím.

E.1.50 Kanalizace

- SO 50-50-01 Opatření na kanalizaci B DN 600 v km 371,083
- SO 50-50-02 Opatření na kanalizaci SKL DN 800 v km 371,529
- SO 50-50-03 Opatření na kanalizaci ŽB DN 400 v km 372,502
- SO 50-50-04 Opatření na kanalizaci ŽB DN 1600 v km 372,523
- SO 50-50-05 Opatření na kanalizaci v km 372,643
- SO 50-50-06 Opatření na kanalizaci v km 372,745
- SO 50-50-07 Opatření na kanalizaci v km 372,845
- SO 50-50-10 Opatření na kanalizaci ŽST Mělník
- SO 51-50-01 Opatření na kanalizaci v km 372,904
- SO 51-50-02 Opatření na kanalizaci ŽB DN 1000 v km 373,436
- SO 51-50-03 Opatření na kanalizaci v km 374,486
- SO 51-50-04 Opatření na kanalizaci ŽB DN 600 v km 374,882
- SO 51-50-05 Opatření na odpadu z VDJ DN 300 v km 375,765
- SO 51-50-06 Opatření na kanalizaci KT DN 600 v km 379,349
- SO 55-50-01 Opatření na kanalizaci KT DN 400 v km 391,361
- SO 57-50-01 Opatření na kanalizaci PVC DN 300 v km 395,063
- SO 58-50-01 Opatření na kanalizaci PVC DN 300 v km 397,720
- SO 59-50-01 Opatření na tlakové kanalizaci PVC DN 80 v km 402,064

SO 59-50-02 Opatření na tlakové kanalizaci PVC DN 80 v km 403,112

SO 50-50-01 - Opatření na kanalizaci B DN 600 v km 371,083

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 371,083. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-02 - Opatření na kanalizaci SKL DN 800 v km 371,529

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 371,529. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

Stávající šachta je v kolizi s nově navrženou kolejí, navrhuje se proto posun této šachty vč. prodloužení potrubí pro napojení na stávající kanalizaci. Navrženy jsou dvě šachty na novém potrubí DN 800 v délce 10,0 m.

SO 50-50-03 - Opatření na kanalizaci ŽB DN 400 v km 372,502

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,502. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-04 - Opatření na kanalizaci ŽB DN 1600 v km 372,523

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,523. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-05 - Opatření na kanalizaci v km 372,643

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,643. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-06 - Opatření na kanalizaci v km 372,745

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,745. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové

prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-07 - Opatření na kanalizaci v km 372,845

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,845. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 50-50-10 - Opatření na kanalizaci ŽST Mělník

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,425. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Potrubí vede od staniční budovy St.2, která bude zdemolována. Stávající kanalizační potrubí bude vyplněno popílkovou směsí.

SO 51-50-01 - Opatření na kanalizaci v km 372,904

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 372,904. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 51-50-02 - Opatření na kanalizaci ŽB DN 1000 v km 373,436

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 373,436. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 51-50-03 - Opatření na kanalizaci v km 374,486

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 374,486. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 51-50-04 - Opatření na kanalizaci ŽB DN 600 v km 374,882

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 374,882. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 51-50-05 - Opatření na odpadu z VDJ DN 300 v km 375,765

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 375,765. Opatření spočívají v provedení vytýčení sítě a ověření její hloubky a polohy sondami.

SO 51-50-06 - Opatření na kanalizaci KT DN 600 v km 379,349

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 379,349. Kanalizace podchází pod stávajícím mostním objektem. Tento objekt bude v rámci SO 53-20-02 sanován a práce nezasáhnou přímo do stávající kanalizace, přesto navrhujeme následující opatření.

Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace nebo šachet stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 55-50-01 - Opatření na kanalizaci KT DN 400 v km 391,361

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 391,361. Práce nezasáhnou přímo do stávající kanalizace, přesto navrhujeme následující opatření.

Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace nebo šachet stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 57-50-01 - Opatření na kanalizaci PVC DN 300 v km 395,063

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 395,063. Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 58-50-01 - Opatření na kanalizaci PVC DN 300 v km 397,720

Objekt řeší opatření na stávající kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 397,720. Práce nezasáhnou přímo do stávající kanalizace, přesto navrhujeme následující opatření.

Opatření spočívají v provedení kamerové prohlídky stávající kanalizace před výstavbou, ověření hloubky a krytí kanalizace. Dále bude provedena kamerová prohlídka po výstavbě. Obě kamerové prohlídky budou porovnány a v případě poškození stávající kanalizace nebo šachet stavbou, budou tato poškození sanována.

SO 59-50-01 – Opatření na tlakové kanalizaci PVC DN 80 v km 402,064

Objekt řeší opatření na stávajících tlakových kanalizacích, která kříží optimalizovanou železnici v km 402,064. Práce částečně zasáhnou do stávající tlakové kanalizace.

Opatření spočívají ve vytýčení stávající kanalizace, pokud to bude technicky možné. V opačném případě bude provedena sonda pro určení přesné polohy a hloubky.

Obě potrubí budou přeložena kolmo na osu tratě a budou přepojena na stávající potrubí. Obě potrubí budou uložena do chrániček HDPE DN 200. Materiál nového potrubí je navržen HDPE DN 80.

SO 59-50-02 – Opatření na tlakové kanalizaci PVC DN 80 v km 403,112

Objekt řeší opatření na stávající tlakové kanalizaci, která kříží optimalizovanou železnici v km 403,112. Práce nezasáhnou přímo do stávající kanalizace, přesto navrhujeme následující opatření.

Opatření spočívají ve vytýčení stávající kanalizace, pokud to bude technicky možné.

E.1.51 Vodovody

SO 50-51-01	Opatření na vodovodu DN 350 v km 371,184
SO 50-51-02	Opatření na vodovodu DN 200 v km 371,191
SO 50-51-03	Opatření na vodovodu LT DN 80 v km 371,203
SO 50-51-04	Opatření na vodovodu OC DN 500 v km 372,503
SO 50-51-05	Opatření na vodovodu OC DN 600 v km 372,504
SO 50-51-06	Opatření na vodovodu LT DN 80 v km 372,511
SO 50-51-07	Opatření na vodovodu LT DN 150 v km 372,512
SO 51-51-01	Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 373,720
SO 51-51-02	Opatření na vodovodu PE 110 v km 374,483
SO 51-51-03	Opatření na vodovodu OC DN 500 v km 375,764
SO 51-51-04	Opatření na vodovodu Povodí Labe a.s. v km 378,349
SO 52-51-01	Opatření na vodovodu odb. Liběchov zámek
SO 54-51-01	Opatření na vodovodu DN 80 v km 385,061
SO 54-51-02	Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 386,054
SO 54-51-03	Opatření na vodovodu LT DN 300 v km 386,057
SO 54-51-10	Opatření na vodovodech ŽST Štětí
SO 55-51-01	Opatření na vodovodu v km 387,135
SO 55-51-02	Opatření na vodovodu LT DN 100 v km 391,355
SO 57-51-01	Opatření na vodovodu PE 225 v km 392,558
SO 57-51-02	Opatření na vodovodu PE 110 v km 395,049
SO 57-51-03	Opatření na vodovodu OC DN 150 v km 395,890
SO 57-51-04	Opatření na vodovodu OC DN 150 v km 395,891
SO 58-51-10	Opatření na vodovodech ŽST Polepy
SO 59-51-01	Opatření na vodovodu OC DN 400 v km 400,406
SO 59-51-02	Opatření na vodovodu OC DN 800 v km 400,444
SO 59-51-03	Opatření na vodovodu OC DN 300 v km 400,499
SO 59-51-04	Opatření na vodovodu DN 350 v km 401,174
SO 59-51-05	Opatření na vodovodu PVC DN 80 v km 402,065
SO 59-51-06	Opatření na vodovodu LT DN 250 v km 402,984
SO 59-51-07	Opatření na vodovodu OC DN 800 v km 403,831
SO 59-51-08	Opatření na vodovodu LT DN 250 v km 404,510
SO 59-51-09	Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 404,512

SO 50-51-01 - Opatření na vodovodu DN 350 v km 371,184

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 371,184. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod přeložen. Nový vodovod TLT DN 350, bude uložen do chráničky HDPE DN 600, která bude provedena protlakem. Na obou stranách bude provedeno napojení na stávající vodovod.

SO 50-51-02 - Opatření na vodovodu DN 200 v km 371,191

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 371,191. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod přeložen. Nový vodovod TLT DN 200, bude uložen do chráničky HDPE DN 400, která bude provedena protlakem. Na obou stranách bude provedeno napojení na stávající vodovod.

SO 50-51-03 - Opatření na vodovodu LT DN 80 v km 371,203

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 371,203. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V tomto případě se jedná o zdvojený vodovod - potrubí DN 80 a DN 150.

V tomto případě zasahuje nově navržené zabezpečovací zařízení a odvodnění trati do ochranného pásma stávajících vodovodů. Požadavek provozovatele je tyto vodovody vyměnit. Navrhujeme tudíž přeložku vodovodů do stávajících chrániček, které budou sanovány. Na obou stranách jsou vodovody napojeny v armaturních šachtách zpět na stávající vodovod. Stávající šachty budou vybourány a postaveny nové.

SO 50-51-04 - Opatření na vodovodu OC DN 500 v km 372,503

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 372,503. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

Tento vodovod je řešen v rámci akce: „Mělník obchvat I/9, I/16 2. stavba“ – Investor ŘSD. Vzhledem k tomu, že není jasné, která investice začne být realizována jako první, je tento objekt řešen i v akci s investorem SŽDC.

V křížení s tratí bude stávající potrubí OC DN 500 vytaženo, stávající ocelová chránička bude sanována vsunutím potrubí OC DN 1000 a vyplněním mezikruží betonem. Do tohoto potrubí bude vloženo nové potrubí DN 500. Stávající armaturní komora bude vybourána a místo ní bude postavena nová vč. výměny armatur, dle potřeby provozovatele. Propojení se stávajícími vodovody bude provedeno univerzálními spojkami. V rámci tohoto SO bude obnovena protikoroze ochrana potrubí.

SO 50-51-05 - Opatření na vodovodu OC DN 600 v km 372,504

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 372,504. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

Tento vodovod je řešen v rámci akce: „Mělník obchvat I/9, I/16 2. stavba“ – Investor ŘSD. Vzhledem k tomu, že není jasné, která investice začne být realizována jako první, je tento objekt řešen i v akci s investorem SŽDC.

V křížení s tratí bude stávající potrubí OC DN 600 vytaženo, stávající ocelová chránička bude sanována vsunutím potrubí OC DN 1000 a vyplněním mezikruží betonem. Do tohoto potrubí bude vloženo nové potrubí DN 500. Stávající armaturní komora bude vybourána v rámci SO 50-51-05. Propojení se stávajícími vodovody bude provedeno univerzálními spojkami. V rámci tohoto SO bude obnovena protikoroze ochrana potrubí.

SO 50-51-06 - Opatření na vodovodu LT DN 80 v km 372,511

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 372,511. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

Pod tratí je umístěna stávající chránička DN 250, v níž je umístěné stávající potrubí LT DN 80. Chránička bude zachována a do ní bude vsunuto nové přírubové potrubí DN 80. Na obou stranách jsou umístěny armaturní šachty. V souběhu s DN 800 je vedeno druhé potrubí DN 150, které řeší SO 50-51-06. Potrubí bude na obou stranách přepojeno na stávající za armaturními šachtami.

SO 50-51-07 - Opatření na vodovodu LT DN 150 v km 372,512

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 372,511. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

V souběhu s potrubím DN 80 - SO 50-51-05 je vedeno nefunkční potrubí LT DN 150 v chráničce DN 300. V rámci tohoto objektu bude potrubí zrušeno. Stávající chránička bude zachována jako rezerva a bude v nových armaturních šachtách zaslepena.

SO 51-51-01 - Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 373,720

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 373,720. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod přeložen pod železničním přejezdem. Nový vodovod TLT DN 200, bude uložen do chráničky HDPE DN 400, která bude provedena protlakem. Na obou stranách budou provedeny armaturní šachty a za nimi bude vodovod napojen na stávající vodovod. Do nejnižších a nejvyšších míst budou osazeny hydranty pro odvětrání a odkalení.

SO 51-51-02 - Opatření na vodovodu PE 110 v km 374,483

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 374,483. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod vyměněn. Nový vodovod HDPE DN 100, bude uložen do stávající sanované chráničky OC DN 200. Na obou stranách bude provedeno napojení na stávající vodovod a bude provedena výměna armaturních šachet za nové.

SO 51-51-03 - Opatření na vodovodu OC DN 500 v km 375,764

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 374,483. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Vodovod je v tomto místě ve vysokém násypu trati a stavební práce do stávajícího vodovodu nezasáhnou.

SO 51-51-04 - Opatření na vodovodu Povodí Labe a.s. v km 378,349

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 378,349. Stávající vodovod je umístěn pod mostem. Na objektu mostu budou v rámci SO 51-20-02 prováděny sanace. Tyto práce nezasáhnou do stávajícího vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

SO 52-51-01 - Opatření na vodovodu odb. Liběchov zámek

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který je v kolizi s optimalizovanou železnici při odbočce Liběchov zámek. Stávající vodovod vede podél trati od objektu drážní budovy k objektu St. 1. Nově navrhovaná trať zasáhne do tohoto vodovodu. Vzhledem k demolicí objektu St. 1 bude vodovod zrušen během výstavby nového zářezu. Zároveň bude stávající vodovod odpojen. Před výstavbou bude vodovod vytýčen.

SO 54-51-01 - Opatření na vodovodu DN 80 v km 385,061

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 385,061. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod přeložen. Nový vodovod HDPE DN 80, bude uložen do chráničky HDPE DN 200, která bude provedena protlakem. Na obou stranách bude provedeno napojení na stávající vodovod.

SO 54-51-02 - Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 386,054

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 386,054. Stávající vodovod je umístěn pod propustkem. Na objektu propustku budou v rámci SO 54-21-05 prováděny sanace. Tyto práce nezasáhnou do stávajícího vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

SO 54-51-03 - Opatření na vodovodu LT DN 300 v km 386,057

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 386,057. Stávající vodovod je umístěn pod propustkem. Na objektu propustku budou v rámci SO 54-21-05 prováděny sanace. Tyto práce nezasáhnou do stávajícího vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

SO 54-51-10 – Opatření na vodovodech ŽST Štětí

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Vodovod je v kolizi s nově

navrženým podchodem SO 54-20-01. Vzhledem k demolici budovy, do níž je vodovod napojen, bude zrušen bez náhrady a odpojen.

SO 55-51-01 - Opatření na vodovodu v km 387,135

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 387,135. Stávající vodovod je umístěn pod mostem. Na objektu mostu budou v rámci SO 55-20-02 prováděny sanace. Tyto práce nezasáhnou do stávajícího vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

SO 55-51-02 - Opatření na vodovodu LT DN 100 v km 391,355

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 391,355. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. V případě kolize s nově navrhovanou spodní stavbou trati, bude vodovod přeložen. Nový vodovod HDPE DN 100, bude uložen do chráničky HDPE DN 200, která bude provedena protlakem. Na obou stranách bude provedeno napojení na stávající vodovod.

SO 57-51-01 - Opatření na vodovodu PE 225 v km 392,558

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 392,558. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Vodovod je v tomto místě ve vysokém násypu trati v chráničce a stavební práce do stávajícího vodovodu nezasáhnou.

SO 57-51-02 - Opatření na vodovodu PE 110 v km 395,049

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 395,049. Stávající vodovod je umístěn pod mostem. Na objektu mostu budou v rámci SO 57-20-02 prováděny sanace. Tyto práce nezasáhnou do stávajícího vodovodu. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu.

SO 57-51-03 - Opatření na vodovodu OC DN 150 v km 395,890

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 395,890. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chráničce.

SO 57-51-04 - Opatření na vodovodu OC DN 150 v km 395,891

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 395,891. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chráničce.

SO 58-51-10 - Úprava vodovodů ŽST Polepy

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který je v kolizi s objektem podchodu SO 58-20-01. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Dále bude provedena přeložka této přípojky mimo rozsah prací na novém podchodu a bude přepojena ve stejném místě.

SO 59-51-01 - Opatření na vodovodu OC DN 400 v km 400,406

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 395,890. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče.

SO 59-51-02 - Opatření na vodovodu OC DN 800 v km 400,444

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 395,890. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče.

SO 59-51-03 - Opatření na vodovodu OC DN 300 v km 400,499

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 400,499. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče a je v kolizi se spodní stavbou tratě. Vodovod bude přeložen kolmo na osu tratě a na obou stranách napojen na stávající vodovod.

SO 59-51-04 - Opatření na vodovodu DN 350 v km 401,174

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 401,174. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče a je v kolizi se spodní stavbou tratě. Vodovod bude přeložen kolmo na osu tratě a na obou stranách napojen na stávající vodovod.

SO 59-51-05 - Opatření na vodovodu PVC DN 80 v km 402,065

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 402,065. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče a je v kolizi se spodní stavbou tratě. Vodovod bude přeložen kolmo na osu tratě a na obou stranách napojen na stávající vodovod.

SO 59-51-06 - Opatření na vodovodu LT DN 250 v km 402,984

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 402,984. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče a je v kolizi se spodní stavbou tratě. Vodovod bude přeložen kolmo na osu tratě a na obou stranách napojen na stávající vodovod.

SO 59-51-07 - Opatření na vodovodu OC DN 800 v km 403,831

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 403,831. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče.

SO 59-51-08 - Opatření na vodovodu LT DN 250 v km 404,510

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 404,510. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče.

SO 59-51-09 - Opatření na vodovodu LT DN 200 v km 404,512

Objekt řeší opatření na stávajícím vodovodu, který kříží optimalizovanou železnici v km 404,512. Opatření spočívají v provedení vytýčení stávajícího vodovodu a provedení sond pro určení polohy a hloubky vodovodu. Stávající vodovod je uložen v chrániče.

E.1.52 Plynovody

SO 50-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 371,536

SO 50-52-02 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 372,822

SO 51-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 374,124

SO 57-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 397,528

SO 59-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 401,398

SO 59-52-02 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 402,114

SO 50-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 371,536

Křížení s STL plynovodem PE 225 v chrániče délky 67,0 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry v komunikaci železničního přejezdu. Ke kolizi se stavbou nedojde. Před zahájením stavby bude zařízení hloubkově vytyčeno v případě pochybností, bude poloha ověřena ručně kopanou sondou. Přeložka plynovodu, ani úpravy zařízení a jeho příslušenství se nenavrhují.

SO 50-52-02 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 372,822

Křížení s STL plynovodem PE 160 v chrániče délky 40,0 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry pod kolejnicemi a přilehlou ulicí Dobrovského. Ke kolizi se stavbou nedojde. Před zahájením stavby bude zařízení hloubkově vytyčeno v případě pochybností, bude poloha ověřena ručně kopanou sondou. Přeložka plynovodu, ani úpravy zařízení a jeho příslušenství se nenavrhují.

SO 51-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 374,124

Křížení s STL plynovodem PE 160 v chrániče délky 18,5 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry pod kolejnicemi mimo přejezd v ul. Komenského. Ke kolizi se stavbou nedojde. Před zahájením stavby bude zařízení hloubkově vytyčeno v případě pochybností, bude poloha ověřena ručně kopanou sondou. Přeložka plynovodu, ani úpravy zařízení a jeho příslušenství se nenavrhují.

SO 57-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 397,528

Křížení s STL plynovodem PE 160 v chrániče délky 41,7 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry pod kolejnicemi. Místo se nachází mimo železniční stanici a mimo železniční přejezd. Ke kolizi se stavbou nedojde. Před zahájením stavby bude zařízení hloubkově vytyčeno v případě pochybností, bude poloha ověřena ručně kopanou sondou. Přeložka plynovodu, ani úpravy zařízení a jeho příslušenství se nenavrhují.

SO 59-52-01 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 401,398

Křížení s STL plynovodem PE 50 v chrániče délky 18,3 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry pod kolejnicemi. Místo se nachází v nezastavěném území mimo železniční stanici a mimo železniční přejezd. Ke kolizi se stavbou dojde z důvodu výstavby hlubokých oboustranných odvodňovacích žlabů, které s vým profilem zasáhnou do předpokládané trasy STL plynovodu. Na plynovodu bude navržena stranová a výšková přeložka ve staničení km 401,402

SO 59-52-02 Opatření na stávajícím plynovodu STL v km 402,114

Křížení s STL plynovodem PE 110 v chráničce délky 17,8 m v předpokládané hloubce cca 2,0 metry pod kolejnicemi. Místo se nachází v blízkosti železniční stanice Křešice v ulici Nádražní v blízkosti s železničního přejezdu. Ke kolizi se stavbou nedojde. Před zahájením stavby bude zařízení hloubkově vytyčeno v případě pochybností, bude poloha ověřena ručně kopanou sondou. Přeložka plynovodu, ani úpravy zařízení a jeho příslušenství se nenavrhují.

E.1.53 Slaboproudá vedení

- SO 50-53-01 ŽST Mělník, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 50-53-02 ŽST Mělník, úprava a ochrana kabelových rozvodů T-Mobile
- SO 50-53-03 ŽST Mělník, úprava a ochrana kabelových rozvodů Trioptimum
- SO 51-53-01 Mělník - Liběchov zámek, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 54-53-01 ŽST Štětí, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 54-53-02 ŽST Štětí, úprava a ochrana kabelových rozvodů AWT
- SO 55-53-01 Štětí – Hoštka, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 57-53-01 Hoštka – Polepy, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 57-53-02 Hoštka – Polepy, úprava a ochrana kabelových rozvodů Telco Pro Services
- SO 58-53-01 ŽST Polepy, úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN
- SO 59-53-01 Polepy – Litoměřice d.n., úprava a ochrana kabelových rozvodů CETIN

V návaznosti na navržený rozsah prací železničního spodku a svršku, nástupišť, podchodů, nových technologických budov, zabezpečovacích zařízení ŽST, zabezpečení přejezdů, oznamovacích zařízení, EOv budou ochráněné slaboproudé kabelové rozvody správců CETIN, T-Mobile, Trioptimum, AWT a Telco Pro Services. Vesměš jsou to překládky slaboproudých kabelových sítí, které se nachází v prostoru stavby a svým uložením v zemi by byly stavbou poškozeny.

Před pracemi na železničním spodku, opravami mostů, propustků a úpravami komunikací při úrovnových přejezdech se musí přizvat správci jednotlivých druhů vedení a musí se vytýčit. Pro potvrzení jejich polohy a hloubky uložení se v nezbytném rozsahu vykopou sondy. Na základě toho se vedení v nezbytném rozsahu po odkopání uloží do chrániček, resp. ve většině případů se uloží do nové polohy.

E.1.54 Silnoproudá vedení

- SO 50-54-01 ŽST Mělník, úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce
- SO 51-54-01 Mělník - Liběchov zámek, úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce
- SO 51-54-02 Mělník - Liběchov zámek, úprava a ochrana rozvodů Elektrárny Mělník
- SO 51-54-03 Mělník - Liběchov zámek, úpravy venkovního osvětlení města Mělník
- SO 54-54-01 ŽST Štětí, úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce
- SO 55-54-01 Štětí – Hoštka, úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce
- SO 55-54-02 Štětí – Hoštka, úprava venkovního osvětlení Hoštka
- SO 57-54-01 Hoštka - Polepy, úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce
- SO 57-54-02 Hoštka - Polepy, úprava a ochrana rozvodů NN SČVK
- SO 59-54-01 Polepy - Litoměřice d.n., úprava a ochrana rozvodů ČEZ Distribuce

V návaznosti na navržený rozsah prací železničního spodku a svršku, nástupišť, podchodů, nových technologických budov, zabezpečovacích zařízení ŽST, zabezpečení přejezdů, oznamovacích

zařízení, EOv budou ochráněné kabelové rozvody vn a nn ČEZ Distribuce, vedení nn Severočeských vodáren a kanalizací a vedení venkovního osvětlení města Mělník. Vesměs jsou to překládky kabelových sítí, které se nachází v prostoru stavby a svým uložením v zemi by byly stavbou poškozeny.

Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 33 2000-4-41 ed.2, ČSN 33 2000-5-51 ed.3, ČSN 33-2000-5-52 ed.2, ČSN 33 2000-5-54 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2, TNŽ 37 5715 a dalších souvisejících norem, bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah.

Před pracemi na železničním spodku, opravami mostů, propustků a úpravami komunikací při úrovnových přejezdech se musí přizvat správci jednotlivých druhů vedení a musí se vytýčit. Pro potvrzení jejich polohy a hloubky uložení se v nezbytném rozsahu vykopou sondy. Na základě toho se vedení v nezbytném rozsahu po odkopání uloží do chrániček, resp. ve většině případů se uloží do nové polohy.

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní stavební objekty

SO 50-61-01 TM Mělník, trafostanice 22/0,4 kV - stavební část

Tento stavební objekt řeší samostatnou budovu trafostanice pro umístění technologického zařízení, typu NTS/S - napájecí transformovny, technologicky rozsáhlejší transformovny v areálu mělnírný. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 13 x 6 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor trafostanice je rozdělen na místnosti trafostanice VN, NN, transformátoru, odporníku a tlumivky. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm bez zateplení. V obvodových stěnách jsou umístěné otvory pouze pro přístup do místností a jsou zde umístěné zároveň zinkované dveře s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrazné hloubce a v prostoru založení je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 50-61-02 ŽST Mělník, novostavba technologické budovy

Tento stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy, jejíž součástí bude trafostanice, potřebné prostory pro sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení, dále zázemí šaten pro zaměstnance s hygienickými prostory, dílny, garáže pro osobní automobily a dodávku, kanceláře, jídelnu a místnosti skladů a technického zázemí. Jedná se o dvoupodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou.

Hlavní vstup do budovy je přes prostor chodby s jednoramenným prefabrikovaným schodištěm se zábradlím. Z prostoru chodby je v 1NP budovy přístupné zázemí pro zaměstnance – rozdělené šatny pro muže a ženy; samostatné hygienické zázemí pro muže se sprchovým koutem, samostatným WC a pisoárem; hygienické zázemí pro ženy, které je rozděleno na samostatné WC s předsíňkou a na umývárnu se sprchovým koutem u prostor šaten. Dále je z tohoto prostoru chodby přístupná technologická místnost a prostory garáže pro dodávku a garáže pro dva osobní automobily. Garáž pro dodávku a garáž pro osobní automobily mají samostatné vjezdy s umístěnými sekčními vraty. Samostatný vstup v 1NP má také dílna pro SSZT, na kterou navazují

sklady a je propojena s chodbou u hlavního vstupu. Trafostanice má oddělené vstupy s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu. Tyto vstupy jsou pomocí žárově zinkovaných dveří s větracími žaluziemi. Ve 2NP objektu je umístěné zázemí a potřebné prostory pro sdělovací zařízení, kanceláře a jídelna pro zaměstnance. Zabezpečovací zařízení je umístěné v nedaleké stávající výpravní budově.

Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 15,30 x 21,40 m s výškou hřebene 9,62 m od podlahy objektu 1NP. Umístěná trafostanice v budově je typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách jsou umístěné okenní otvory pro přístup denního osvětlení do prostoru kanceláří, jídelny, dílny, garáží a hygienického zázemí. Objekt je založen v nezámrné hloubce a v prostoru založení trafostanice je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 50-61-03 ŽST Mělník, novostavba garáže a skladů

Tento stavební objekt řeší novostavbu budovy pro garáž drážního vozidla MUV a pro dílnu správy trati s příslušnými sklady. Je zde umístěná místnost garáže MUV, dílna správy trati, sklad kolejového materiálu a sklad nářadí. V prostoru garáže pro MUV je nakládací rampa pro potřeby manipulace se zařízením a vybavením.

Hlavní vstup do budovy je přes prostor nakládací rampy, odkud jsou přístupné sklady a dílna správy trati. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 13,76 x 15 m s výškou hřebene 6,38 m od podlahy objektu. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách jsou umístěné okenní otvory pro přístup denního osvětlení do prostoru dílny a skladů. Objekt je založen v nezámrné hloubce.

SO 50-61-04 ŽST Mělník, úprava stávající VB

Tento stavební objekt řeší rekonstrukci a úpravu části stávající výpravní budovy. Ve výpravní budově budou upraveny prostory stávajících šaten a kanceláře, které budou sloužit pro nové umístění čekárny. Dále zde bude nově vybudované hygienické zázemí pro veřejnost s umístěním WC a předsínky s umyvadlem. Prostory stávající čekárny budou přestavěny na prostory zázemí pro ČD Cargo.

Stavební úpravy budou v rozsahu demolice příček a vybourání otvorů do nosné konstrukce budovy, pro otvory okének mezi čekárnou a osobní pokladnou. Vybudování nových příček, zděných z přesných tvárnic, do kterých budou osazeny nové dveřní otvory. Bude upravena a vyspravena podlaha rekonstruovaných místností, dále stávající příčky a stěny budou oškrábány a vyspraveny, potaženy novou štukovou omítkou s výmalbou a nové příčky doplněny o štukovou omítku s výztužnou sítí a doplněny o výmalbu.

Ve 2NP budovy budou v daných místnostech provedeny povrchové úpravy podlah a stěn. Bude upravena a vyspravena podlaha místností, dále stávající příčky a stěny budou oškrábány a vyspraveny, potaženy novou štukovou omítkou s výmalbou.

SO 50-61-05 ŽST Mělník, Sever, trafostanice 22/0,4 kV, stavební část

Tento stavební objekt řeší samostatnou budovu trafostanice pro umístění technologického zařízení, typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Jedná se o jednopodlažní objekt čtvercového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 6 x 6 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor trafostanice je rozdělen na místnosti trafostanice VN, NN, transformátoru, odporníku a tlumivky. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm bez zateplení. V obvodových stěnách jsou umístěné otvory pouze pro přístup do místností a jsou zde umístěné žárově zinkované dveře s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrné hloubce a v prostoru založení je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 52-61-01 Odb. Liběchov zámek, novostavba technologické budovy

Tento stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy, jejíž součástí bude trafostanice. V této budově bude umístěno dále zázemí a potřebné prostory pro sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 10,35 x 12,45 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor je rozdělen na místnosti dle jednotlivých částí technologie. Součástí vnitřních prostorů je hygienické zázemí se samostatným WC a předsíňkou s umyvadlem. Umístěná trafostanice je typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách je umístěn okenní otvor pro přístup denního osvětlení do prostoru zabezpečovací místnosti a otvory pro přístup do místností trafostanice a zázemí. V budově nebude stálá obsluha, nebude zde umístěné stálé pracovní místo. Vstupy do místností trafostanice jsou pomocí žárově zinkovaných dveří s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrné hloubce a v prostoru založení trafostanice je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 54-61-01 ŽST Štětí, novostavba technologické budovy

Tento stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy, jejíž součástí bude trafostanice. V této budově bude umístěno dále zázemí a potřebné prostory pro sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 12,75 x 14,15 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor je rozdělen na místnosti dle jednotlivých částí technologie. Součástí vnitřních prostorů je hygienické zázemí se samostatným WC a předsíňkou s umyvadlem. Umístěná trafostanice je typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách je umístěn okenní otvor pro přístup denního osvětlení do prostoru zabezpečovací místnosti a otvory pro přístup do místností trafostanice a zázemí. V budově nebude stálá obsluha, nebude zde umístěné stálé pracovní místo. Vstupy do místností trafostanice jsou pomocí žárově zinkovaných dveří s větracími žaluziemi. Objekt je založen

v nezámrazné hloubce a v prostoru založení trafostanice je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 56-61-01 ŽST Hoštka, novostavba technologické budovy

Tento stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy, jejíž součástí bude trafostanice. V této budově bude umístěno dále zázemí a potřebné prostory pro sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 10,35 x 12,45 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor je rozdělen na místnosti dle jednotlivých částí technologie. Součástí vnitřních prostorů je hygienické zázemí se samostatným WC a předsíňkou s umyvadlem. Umístěná trafostanice je typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách je umístěn okenní otvor pro přístup denního osvětlení do prostoru zabezpečovací místnosti a otvory pro přístup do místností trafostanice a zázemí. V budově nebude stálá obsluha, nebude zde umístěné stálé pracovní místo. Vstupy do místností trafostanice jsou pomocí žárově zinkovaných dveří s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrazné hloubce a v prostoru založení trafostanice je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 56-61-03 TM Hoštka, trafostanice 22/0,4 kV, stavební část

Tento stavební objekt řeší samostatnou budovu trafostanice pro umístění technologického zařízení, typu NTS/S - napájecí transformovny, technologicky rozsáhlejší transformovny v areálu měnárny. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 13 x 6 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor trafostanice je rozdělen na místnosti trafostanice VN, NN, transformátoru, odporníku a tlumivky. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm bez zateplení. V obvodových stěnách jsou umístěné otvory pouze pro přístup do místností a jsou zde umístěné žárově zinkované dveře s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrazné hloubce a v prostoru založení je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

SO 58-61-01 ŽST Polepy, novostavba technologické budovy

Tento stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy, jejíž součástí bude trafostanice. V této budově bude umístěno dále zázemí a potřebné prostory pro sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení. Jedná se o jednopodlažní objekt obdélníkového tvaru, se sedlovou střechou, s přístupy do vnitřních místností z obvodové stěny objektu pomocí dveřních otvorů. Objekt je železobetonové prefabrikované konstrukce o celkových rozměrech 12,75 x 14,15 m s výškou hřebene 4,08 m od podlahy objektu. Vnitřní prostor je rozdělen na místnosti dle jednotlivých částí technologie. Součástí vnitřních prostorů je hygienické zázemí se samostatným WC a předsíňkou s umyvadlem. Umístěná trafostanice je typu STS/C - transformovny, které napájí větší stanice. Stěny stavby jsou tloušťky 100 a 200 mm s kontaktním zateplovacím systémem. V obvodových stěnách je umístěn okenní otvor pro přístup denního osvětlení do prostoru zabezpečovací místnosti a otvory pro přístup do místností trafostanice a zázemí. V budově

nebude stálá obsluha, nebude zde umístěné stálé pracovní místo. Vstupy do místností trafostanice jsou pomocí žárově zinkovaných dveří s větracími žaluziemi. Objekt je založen v nezámrazné hloubce a v prostoru založení trafostanice je vybaven záchytnou jímkou pro případný únik trafooleje a kabelovým prostorem pro vedení VN a NN kabelů.

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

- SO 50-62-01 ŽST Mělník, zastřešení nástupišť
- SO 50-62-02 ŽST Mělník, úprava zastřešení u výpravní budovy
- SO 51-62-01 Zast. Mělník-Mlázice, přístřešky pro cestující
- SO 51-62-01 Zast. Liběchov, přístřešky pro cestující
- SO 54-62-01 ŽST Štětí, přístřešky pro cestující
- SO 54-62-02 ŽST Štětí, zastřešení podchodu
- SO 55-62-01 Zast. Hoštka město, přístřešky pro cestující
- SO 58-62-01 ŽST Polepy, přístřešky pro cestující
- SO 58-62-02 ŽST Polepy, zastřešení podchodu
- SO 59-62-01 Zast. Křešice u Litoměřic, přístřešky pro cestující

SO 50-62-01 ŽST Mělník, zastřešení nástupišť

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Všechna zastřešení jsou kombinací zastřešení a skleněného opláštění.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou nástupišť je navrženo skleněné opláštění výtahové šachty a skleněné zábradlí u výstupu z podchodu. Veškerá skla budou opatřena sítotiskem, který graficky zvýrazní stanici i konkrétní nástupiště.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky střechy nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Sloupky jsou tvořeny dvakrát HEB profilem a budou opláštěny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena přes čistící kus do dešťové kanalizace.

SO 50-62-02 ŽST Mělník, úprava zastřešení u výpravní budovy

Na komunikačním prostoru před výpravní budovou bude realizována jednostranná vlašťovka. Tato se pak v místě podchodu rozšiřuje a je řešena jako symetrická vlašťovka se třemi řadami sloupů.

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Koncepce celého zastřešení je navržena tak, aby byla v souladu se zastřešením na ostrovních nástupištích.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky střechy nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Sloupy jsou tvořeny dvěma HEB profily a budou oplášťeny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena přes čistící kus do kanalizace.

SO 51-62-01 Zast. Mělník-Mlazice, přístřešky pro cestující

Přístřešky jsou navrženy jako ocelová konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy jsou tvořeny dvojicí HEB profilů, tyto budou oplášťeny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena dešťovými svody, které budou z přístřešku vyvedeny nad úroveň nástupiště, voda bude stékat na okolní nezpevněné plochy, kde bude zasakovat.

SO 51-62-01 Zast. Liběchov, přístřešky pro cestující

Na obou nástupišťích budou realizovány přístřešky pro cestující o velikosti 2,5x6,16 m.

Přístřešky jsou navrženy jako ocelová konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy. Zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy budou tvořeny dvěma HEB nosníky a budou oplášťeny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze střechy bude svedena dešťovým svodem, který bude vyúšťovat nad úroveň nástupiště a voda bude zasakovat do okolních nezpevněných ploch.

SO 54-62-01 ŽST Štětí, přístřešky pro cestující

Na krajním i ostrovním nástupišti budou realizovány přístřešky pro cestující o velikosti 2,5x2,16 m (krajní nástupiště) a 2,0x14,16 m (ostrovní nástupiště).

Přístřešky jsou navrženy jako ocelová konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy. Zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy budou tvořeny dvěma HEB nosníky a budou opláštěny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace přes čistící kus.

SO 54-62-02 ŽST Štětí, zastřešení podchodu

Zastřešení podchodu je navrženo jako ocelová konstrukce opláštěná skleněnými výplněmi. Tento typ zastřešení je vhodný do městské infrastruktury a zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. Její odvodnění je zajištěno podélným žlabem.

Skleněné opláštění bude opatřeno sítotiskem.

Konstrukce zastřešení výstupu z podchodu je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Svody odvodnění budou vodorovně kopírovat stěnu podchodu. Případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou zakomponovány do zastřešení tak, aby nenarušili jeho celkový vizuální vzhled. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena dešťovými svody, které budou potom napojeny do dešťové kanalizace.

SO 55-62-01 Zast. Hoštka město, přístřešky pro cestující

Na obou krajních nástupištech budou realizovány přístřešky pro cestující o velikosti 2,5x10,16 m.

Přístřešky jsou navrženy jako ocelová konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy. Zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy budou tvořeny dvěma HEB nosníky a budou opláštěny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze střechy bude svedena dešťovým svodem, který bude vyúšťovat nad úroveň nástupiště a voda bude zasakovat do okolních nepevněných ploch.

SO 58-62-01 ŽST Polepy, přístřešky pro cestující

Na ostrovním nástupišti bude realizován atypický samostatně stojící přístřešek pro cestující o velikosti 2,0x10,16 m.

Přístřešek je navržen jako ocelová oboustranně průchozí konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy. Zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy budou tvořeny dvěma HEB nosníky a budou opláštěny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace přes čistící kus.

SO 58-62-02 ŽST Polepy, zastřešení podchodu

Zastřešení podchodu je navrženo jako ocelová konstrukce opláštěná skleněnými výplněmi. Tento typ zastřešení je vhodný do městské infrastruktury a zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. Její odvodnění je zajištěno podélným žlabem.

Skleněné opláštění bude opatřeno sítotiskem.

Konstrukce zastřešení výstupu z podchodu je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Svody odvodnění budou vodorovně kopírovat stěnu podchodu. Případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou zakomponovány do zastřešení tak, aby nenarušili jeho celkový vizuální vzhled. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena dešťovými svody, které budou potom napojeny do dešťové kanalizace.

SO 59-62-01 Zast. Křešice u Litoměřic, přístřešky pro cestující

Přístřešky jsou navrženy jako ocelová konstrukce doplněná o skleněné boční a zadní stěny, vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy. Zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících.

U obou přístřešků je navrženo skleněné boční a zadní opláštění, veškerá skla budou opatřena sítotiskem.

Konstrukce přístřešku je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Postranní nosné sloupy budou tvořeny dvěma HEB nosníky a budou opláštěny lakovaným plechem, svody odvodnění budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž případná světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze střechy bude svedena dešťovým svodem, který bude vyúšťovat nad úroveň nástupiště a voda bude zasakovat do okolních nezpevněných ploch.

E.2.3 Individuální protihluková opatření

- SO 50-63-01 ŽST Mělník, individuální protihluková opatření
- SO 51-63-01 Mělník - Liběchov zámek, individuální protihluková opatření
- SO 52-63-01 Odb. Liběchov zámek, individuální protihluková opatření
- SO 53-63-01 Liběchov zámek - Štětí, individuální protihluková opatření
- SO 54-63-01 ŽST Štětí, individuální protihluková opatření
- SO 55-63-01 Štětí - Hoštka, individuální protihluková opatření
- SO 56-63-01 ŽST Hoštka, individuální protihluková opatření
- SO 57-63-01 Hoštka - Polepy, individuální protihluková opatření
- SO 58-63-01 ŽST Polepy, individuální protihluková opatření
- SO 59-63-01 Polepy - Litoměřice, individuální protihluková opatření

SO 50-63-01 ŽST Mělník, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Mělník, Kokořínská	2023	8	1	Rodinný dům
Mělník, Kokořínská	2022	6	5	Bytový dům
Mělník, Kokořínská	1859	21	1	Rodinný dům
Mělník, Šafaříkova	1862	1	1	Rodinný dům
Mělník, Nádražní	1979	4	4	Víceúčelová stavba

SO 51-63-01 Mělník - Liběchov zámek, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Mělník, Chloumecká	1751	6	1	Rodinný dům
Mělník, Dobrovského	1746	40	1	Rodinný dům
Mělník, Řípská	830	41	1	Rodinný dům
Mělník, Na Průhoně	907	48	1	Rodinný dům
Mělník, Na Ráji	1365	17	1	Rodinný dům
Mělník, Nad Drahou	2852		1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	1419	156	1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	1447	2	4	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	1448	79	1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	1449	81	2	Rodinný dům
Mělník, Ovocná	1538	4	1	Rodinný dům
Mělník, Ovocná	1539	2	1	Rodinný dům
Mělník, Ovocná	1562	1	1	Rodinný dům
Mělník, Rozhled	1604	2	1	Rodinný dům
Mělník, Rozhled	1603	4	1	Rodinný dům
Mělník, Rozhled	1602	6	1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	4062		1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	2591		1	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	1457	93	2	Rodinný dům
Mělník, Českolipská	3152	4	1	Objekt k bydlení
Mělník, V Rokli	3152	4	1	Rodinný dům
Mělník, V Rokli	3135	2	1	Rodinný dům
Mělník, Strmá	3093	8	1	Objekt k bydlení
Mělník, Nad Tůní	3095	6	1	Objekt k bydlení
Mělník, Nad Tůní	3096	8	1	Objekt k bydlení

SO 52-63-01 Odb. Liběchov zámek, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových

bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Liběchov, Nádražní	156		1	Objekt k bydlení

SO 53-63-01 Liběchov zámek - Štětí, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Stračí	59		1	Rodinný dům
Štětí, U nádraží	1054		2	Objekt k bydlení
Štětí, U nádraží	264		1	Rodinný dům

SO 54-63-01 ŽST Štětí, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

SO 55-63-01 Štětí - Hoštka, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Hoštka, Hřbitovní	40		1	Rodinný dům
Hoštka, Hřbitovní	36		1	Rodinný dům
Hoštka, Hřbitovní	246		1	Rodinný dům
Hoštka	213		1	Rodinný dům

SO 56-63-01 – ŽST Hoštka, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových

bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Hoštka, Nádraží	247		1	Rodinný dům
Hoštka, Nádraží	246		3	Stavba pro dopravu
Hoštka, Nádraží	245		1	Rodinný dům

SO 57-63-01 Hoštka - Polepy, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Vrutice	49		1	Rodinný dům

SO 58-63-01 ŽST Polepy, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

SO 59-63-01 – Polepy - Litoměřice, individuální protihluková opatření

Tento stavební objekt řeší individuální protihluková opatření v místech, kde převyšuje hlučnost trati denní a noční limity a kde nelze podél trati reagovat na tyto limity pomocí protihlukových bariér. Jedná se o stávající bytové objekty, převážně rodinných domů, u kterých budou vyměněny okenní výplně za nové, lépe odolné vůči nadměrnému hluku.

Jedná se o:

Sídlo, ulice	Číslo popisné	Číslo org.	Počet bytů	využití
Encovany	66		1	Rodinný dům
Křešice, Nádražní	78		1	Rodinný dům
Křešice, Nádražní	130		2	Rodinný dům
Litoměřice, Nádražní	545	24	1	Rodinný dům

E.2.4 Orientační systém

SO 50-64-01 ŽST Mělník, orientační systém

SO 51-64-01 Zast. Mělník-Mlázice, orientační systém

SO 51-64-02 Zast. Liběchov, orientační systém

- SO 54-64-01 ŽST Štětí, orientační systém
- SO 55-64-01 Zast. Hoštka město, orientační systém
- SO 58-64-01 ŽST Polepy, orientační systém
- SO 59-64-01 Zast. Křešice u Litoměřic, orientační systém

Ve všech stanicích a zastávkách bude osazen orientační systém. Orientační systém bude instalován na nástupišti, v podchodech, popř. na přístupových chodnících, při vstupu do podchodů od výpravní budovy. Ponechána bude pouze prosvětlená tabule s názvem stanice na čele výpravní budovy.

Ostrovní nástupiště budou vybaveny těmito tabulemi: tabule s názvem železniční stanice vedle přístřešku, tabule se směrem jízdy vlaků poblíž vstupu na nástupiště, piktogramy s čísly kolejí pro cestující poblíž vstupu na nástupiště, piktogram východu z nástupiště s šipkou označující směr východu umístěným na konci 2/3 nástupiště, piktogramy označující sektory A, B, piktogram označující „Průchod pro pěší zakázán“ na konci nástupiště.

V podchodech budou na nároží stěny s přístupovým chodníkem na nástupiště vyznačeny čísla kolejí pro cestující a piktogram s označením sektorů. Před vstupem na schodiště budou v podchodech i směrem do podchodu osazeny piktogramy schody dolů, schody nahoru, před vstupem na přístupový chodník v podchodu i do pochodu budou osazeny piktogramy označující šikmou rampu. Před vstupem do podchodu budou pod zastřešením umístěny tabule označující čísla kolejí a směr vstupu.

Tabule s názvem železniční stanice (zastávkou) bude umístěna i před výměnovým stykem krajní výhybky u každé koleje z obou směrů trati a na výpravní budově na jejích všech 4 stěnách nebo ve vzdálenosti 100 m před zastávkou.

E.2.5 Demolice

- SO 50-65-01 ŽST Mělník, demolice St.1
- SO 50-65-02 ŽST Mělník, demolice St.2
- SO 50-65-03 ŽST Mělník, demolice skladu
- SO 50-65-04 ŽST Mělník, zrušení stávajícího přístřešku u výpravní budovy
- SO 51-65-01 Zast. Mělník-Mazice, demolice stávajícího přístřešku
- SO 52-65-01 Odb. Liběchov zámek, demolice St.1
- SO 52-65-02 Odb. Liběchov zámek, demolice St.2
- SO 54-65-01 ŽST Štětí, demolice St.1
- SO 54-65-02 ŽST Štětí, demolice St.2
- SO 54-65-03 ŽST Štětí, demolice dílny
- SO 54-65-04 ŽST Štětí, demolice skladu
- SO 54-65-05 ŽST Štětí, demolice domku RZZ
- SO 55-65-01 ŽST Hoštka, demolice St. 1
- SO 55-65-02 ŽST Hoštka, demolice St. 2
- SO 55-65-03 ŽST Hoštka, demolice skladu I
- SO 55-65-04 ŽST Hoštka, demolice skladu II
- SO 55-65-05 ŽST Hoštka, demolice dílny
- SO 55-65-06 ŽST Hoštka, demolice sociálního zařízení
- SO 58-65-01 ŽST Polepy, demolice St. 1

- SO 58-65-02 ŽST Polepy, demolice St. 2
SO 58-65-03 ŽST Polepy, demolice dílny

Tyto stavební objekty řeší demolici stávajících budov, které jsou v kolizi s navrhovanými úpravami prováděnými v rámci optimalizace železniční trati. Tyto budovy budou komplet zdemolovány, včetně základových částí budovy. Betonové základové konstrukce budou do úrovně 0,5m pod terén zdemolovány a rýhy zasypány drobnou stavební sutí, zásyp bude zhutněn. Upravenou plochu po demolici bude tvořit štěr. Před zahájením demolice budou objekty odpojeny od inženýrských sítí.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

- SO 50-71-01 ŽST Mělník, trakční vedení
SO 50-71-02 TM Mělník, úprava připojení na trakční vedení
SO 51-71-01 Mělník - Liběchov zámek, trakční vedení
SO 52-71-01 Odb. Liběchov zámek, trakční vedení
SO 53-71-01 Liběchov zámek - Štětí, trakční vedení
SO 54-71-01 ŽST Štětí, trakční vedení
SO 55-71-01 Štětí - Hoštka, trakční vedení
SO 56-71-01 ŽST Hoštka, trakční vedení
SO 56-71-02 TM Hoštka, úprava připojení na trakční vedení
SO 57-71-01 Hoštka - Polepy, trakční vedení
SO 58-71-01 ŽST Polepy, trakční vedení
SO 59-71-01 Polepy - Litoměřice d.n., trakční vedení

Stávající stav

Dvoukolejný úsek tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo) s pěti železničními stanicemi Mělník, Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy je elektrizovaný stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV DC a je napájena z trakčních měníren Mělník, Hoštka a Libochovany.

Rozsah stávajícího zatrolejování ŽST:

ŽST Mělník

- a) koleje č. 3, 1
- b) koleje č. 2, 4
- c) koleje č. 6, 8, 10
- d) koleje č. 12, 14, 16, 18

ŽST Liběchov

- a) koleje č. 3, 1
- b) koleje č. 2, 4

ŽST Štětí

- a) kolej č. 5
- b) koleje č. 3, 1

- c) koleje č. 2, 4

ŽST Hoštka

- a) koleje č. 3, 1
b) koleje č. 2, 4

ŽST Polepy

- a) kolej č. 5
b) koleje č. 3, 1
c) koleje č. 2, 4

Hlavní staniční a traťové koleje jsou zatrolejované svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN. Průřezy vodičů jsou pro trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu. Vedlejší koleje jsou zatrolejovány svislou řetězovkou plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10 kN. Průřezy vodičů vedlejších systémů jsou pro trolejový drát 100 mm² Cu a nosné lano 50 mm² Bz. Zesilovací vedení 1x 240 mm² AlFe se v tomto úseku tratě nachází od TM Hoštka směrem Litoměřice.

Trolejové vedení je obvykle zavěšeno na ocelových trubkových a příhradových trakčních stožárech pomocí šikmých izolovaných konzol a na branách pomocí příčných směrových lan a závěsů na bráně.

Nový stav

Úsek tratě Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo) bude v celém rozsahu elektrifikován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV DC napájené z trakčních měníren Mělník, Hoštka a Libochovany. Z hlediska napájení trakčního vedení není rekonstrukce stávajících trakčních měníren Mělník a Hoštka součástí stavby. Rekonstrukce bude předmětem samostatných souvisejících staveb Rekonstrukce TM Mělník a Rekonstrukce TM Hoštka.

Úsek tratě bude dvukolejný se čtyřmi železničními stanicemi Mělník, Štětí, Hoštka a Polepy a odbočkou Liběchov-zámek.

Rozsah zatrolejování dle dopravní technologie:

ŽST Mělník

- a) koleje č. 13, 11 - výhledově
b) koleje č. 7, 5
c) kolej č. 3
d) koleje č. 1, 1a, 2, 2a – individuálně přes podélné a příčné spínání
e) koleje č. 4, 4a – individuálně přes příčné spínání
f) kolej č. 6
g) koleje č. 8, 10, 10b
h) koleje č. 12, 14, 16

ŽST Štětí

- a) kolej č. 5
b) koleje č. 3, 1

c) koleje č. 2, 4

ŽST Polepy

a) kolej č. 3

b) kolej č. 3a

c) kolej č. 1

d) koleje č. 2, 4

Železniční stanice Hoštka má parametry odbočky.

Jako podpěry TV budou použity převážně stožáry patkového provedení pro upevnění na svorníky, a to typu TS, TBS, 2TBS (ocelové trubkové) – nosné, výstužné a bránové, PS (betónové) – nosné v mezistaničních úsecích tratě, BP (ocelové příhradové) – kotevní ve stanici i širé trati, pod odpojovače, podpěra pro polbrány. V případech umístění stožárů mezi koleje s malou osovou vzdáleností v železniční stanici se použijí ocelové stožáry T a TB bez patky, vetknuté do dutiny základu. Základy těchto stožárů budou utopené. Základy trakčních podpěr budou monolitické běžného provedení, a to pro stožáry BP – hloubené patkové (příp. hranolové), HP, H, případně asymetrický patkový, pro stožáry PS, T, TB, TS, TBS, 2TBS – hloubené hranolové. Břevna nosných bran budou běžné konstrukce – typ ČD 23 nebo ČD 34.

Trakční vedení bude provedeno podle vzorové sestavy „J“ pro elektrizaci státních drah proudovou soustavou 3 kV a „S“ pro elektrizaci státních drah proudovou soustavou 25 kV 50 Hz jako výhled pro změnu trakční proudové soustavy. Izolační hladina nového trakčního vedení bude proto 25 kV s použitím izolátorů. Odpojovače budou použity také pro napěťovou hladinu 25 kV, ale se jmenovitým proudem pro použití při jednosměrné trakční proudové soustavě 3 kV. Úsekové děliče ostanou pro napěťovou hladinu 3 kV, při změně soustavy budou vyměněny.

Hlavní sestava (hlavní koleje č. 1 a 2) – svislé řetězovkové vedení lan, plně kompenzované s tahem v NL a troleji 15 kN, trolej 150 mm² Cu, nosné lano 120 mm² Cu, úsek tratě Mělník (včetně) – odbočka Liběchov zámek v provedení s přídatným lanem 50 mm² Bz, úsek tratě odbočka Liběchov zámek – Litoměřice (mimo) bez přídatného lana.

Vedlejší sestava (vedlejší koleje a kolejové spojky) – svislé řetězovkové vedení bez přídatných lan s tahem v NL a troleji 10 kN, trolej 100 mm² Cu, nosné lano 50 mm² Bz.

E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 50-74-01 ŽST Mělník, EOv

SO 52-74-01 Odb. Liběchov zámek, EOv

SO 54-74-01 ŽST Štětí, EOv

SO 56-74-01 ŽST Hoštka, EOv

SO 58-74-01 ŽST Polepy, EOv

Stávající stav

V současné době není v ŽST optimalizovaného traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) ohřev výměn nainstalován.

Navrhovaný stav

Pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy se vyžaduje instalace elektrického ohřevu výměn EOv. EOv bude v každé stanici nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleji podle požadavků dopravní technologie:

- v ŽST Mělník, výhybky č. 1–4, 6,7,9-11, 13-15, 17-19, 22-41, výkolejky 17-18, 28-29 a 34-41 ($P_i = P_p = 252,1\text{kW}$)
- na Odb. Liběchov zámek, výhybky č. 1, 2, 3 a 4 ($P_i = P_p = 32,8\text{kW}$)
- v ŽST Štětí, výhybky č. 1–6, 9-16 ($P_i = P_p = 111,3\text{kW}$)
- v ŽST Hoštka, výhybky č. 1, 2, 3 a 4 ($P_i = P_p = 32,8\text{kW}$)
- v ŽST Polepy, výhybky č. 1–6, 9-15, výkolejka č.3 ($P_i = P_p = 102,4\text{kW}$)

EOv bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic) v každé stanici. Ve všech dopravních z rozvaděčů nn nových trafostanic SŽDC 22/0,4kV. Hlavní přívody pro EOv budou osazeny samostatnými elektroměry s obchodním měřením SŽE.

Rozvaděče R-EOv jsou samostatně stojící plastové skříně v provedení ve třídě II s betonovým základem. Budou umístěny ve venkovním prostředí. Z rozvaděčů EOv budou vedeny přívody pro ohřev jednotlivých výhybek v soustavě TT. Ke každé výhybce povede od rozvaděče EOv zvlášť kabely pro levý a pravý kolejnicový pás pro napájení hlavních topnic a zvlášť kabel pro napájení ohřevu zámků a táhel.

Chod EOv bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách. Signalizace chodu EOv bude umístěna v dopravních kancelářích v stávajících výpravních budovách jednotlivých železničních stanic resp. míst dopravní obsluhy ve stanicích vybudovaných v této stavbě. Z nich bude možné dálkového ovládání a kontrola chodu EOv, který bude začleněn do systému DDTLS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

Ovládání EOv bude také možné z rozvaděčů R-EOv.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 50-76-01 ŽST Mělník, rozvody vn
- SO 50-76-02 ŽST Mělník, úpravy osvětlení a rozvodů nn
- SO 50-76-03 ŽST Mělník, úpravy rozvodů DOO
- SO 51-76-01 Mělník - Liběchov zámek, úpravy rozvodů vn
- SO 51-76-02 Zast. Mělník-Mlázice, osvětlení nástupišť a úprava rozvodů nn
- SO 52-76-01 Odb. Liběchov zámek, rozvody vn
- SO 52-76-02 Odb. Liběchov zámek, úpravy osvětlení a rozvodů nn
- SO 52-76-03 Odb. Liběchov zámek, úpravy rozvodů DOO
- SO 52-76-04 Zast. Liběchov, osvětlení nástupišť a rozvody nn
- SO 52-76-05 Zast. Liběchov, přípojka nn
- SO 53-76-01 Liběchov zámek - Štětí, úpravy rozvodů vn
- SO 54-76-01 ŽST Štětí, úpravy rozvodů vn
- SO 54-76-02 ŽST Štětí, úpravy osvětlení a rozvodů nn
- SO 54-76-03 ŽST Štětí, úpravy rozvodů DOO
- SO 55-76-01 Štětí - Hoštka, úpravy rozvodů vn
- SO 56-76-01 ŽST Hoštka, rozvody vn

SO 56-76-02	ŽST Hoštka, úpravy osvětlení a rozvodů nn
SO 56-76-03	ŽST Hoštka, úpravy rozvodů DOO
SO 56-76-04	Zast. Hoštka město, osvětlení nástupišť a rozvody nn
SO 57-76-01	Hoštka - Polepy, úpravy rozvodů vn
SO 58-76-01	ŽST Polepy, úpravy rozvodů vn
SO 58-76-02	ŽST Polepy, úpravy osvětlení a rozvodů nn
SO 58-76-03	ŽST Polepy, úpravy rozvodů DOO
SO 59-76-01	Polepy - Litoměřice d.n., úpravy rozvodů vn
SO 59-76-02	Zast. Křešice u Litoměřic, osvětlení nástupišť a úprava rozvodů nn

Stávající stav

Zabezpečovací zařízení je úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží napájeno z rozvodů 6 kV. Úsek je dlouhý 37 km a byl dán do provozu v roce 1959. Napájecími body tohoto úseku jsou TNS Mělník a TNS Libochovany. V celém úseku je 59 tražových transformoven (TTS) a 2 staniční transformovny (STS). V roce 2004, 2011, 2012 a 2013 byla provedena částečná rekonstrukce napájení, kdy došlo k výměně starých TTS typu TS3 za nové aluzinkové typu TS8-AZ a částečná výměna kabelu 6kV. Současný stav technologie pro napájení zabezpečovacího zařízení vn tomto úseku je následující:

Z Mělníka směrem na Litoměřice od km 370,7 (TTS 2010) po km 384,832 (TTS 2031) je úsek osazen starou technologií s původním kabelem 6-AYKCY 3x50 a 21 ks TTS typu TS3. (r.1959, resp. 1959-9ks/2005-12ks) Od km 385,4 (TTS 2032) až k NS Hoštka (TTS 2044) byla v r.2011–2013 provedena rekonstrukce 13 ks TTS typu TS8-AZ a položen nový kabel 6-AYKCY 3x50. Od NS Hoštka po km 398,38 (TTS 2054) je v tomto úseku původní kabel i 10ks TTS typu TS1 a TS3. V roce 2004 byla v km 398,77 – 406,028 provedena výměna 14 ks (TTS 2055 – TTS 2068). Kabel 6kV v tomto úseku je původní.

Navrhovaný stav

V rámci stavby bude vybudována lokální distribuční síť SŽDC 22kV (v dalším textu LDSŽ 22kV), která se skládá z kabelového vedení 22kV závěsného na trakčních stožárech nebo vedení uloženého do země, kabelových souborů a transformoven 22/0,4kV. Technologie transformoven je řešena v samostatných provozních souborech. Z napájecích transformoven v areálu trakčních měníren (NTS) budou vedením LDSŽ 22kV napájené nové transformovny pro odběry v železničních stanicích (STS) s transformátorem pro napájení zabezpečovacích zařízení a druhým transformátorem pro všechny zůstávající projektované odběry. Na přejezdech budou rozvody 22kV procházet přes přejezdové transformovny (PTS) pro napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ) a přes tražové transformovny (TTS) se společným transformátorem pro napájení PZZ a odběrů železničních zastávek.

Na rozvody 22kV bude použitý samonosný celoplastový kabel AXCES 3x95.

Trasa rozvodu LDSŽ 22kV bude uložena:

- ve volném terénu v zemi v hloubce 1,2m,
- pod komunikací a provozovanými kolejemi v rouře HDPE – řízené podvrtání, resp. protlak v hloubce 1,5m,
- pod rekonstruovanými kolejemi budou uloženy v rouře HDPE uložené v rámci prací na železničním spodku,

- při křížení s cizími podzemními vedeními v chráničkách HDPE,
- při vyústění ze země na trakční stožár v ochranné rouře,
- na trakčních stožárech podle vzorových sestav uchycení kabelových vedení na trakčním vedení,
- v transformovnách v kabelových prostorách nebo v kabelovém kanálu kabel volně uložený na podlaze.

Podle časové realizace jednotlivých částí stavby se rozvod LDSŽ 22kV bude realizovat až na hranici jednotlivých ucelených částí stavby, kde bude dočasně ukončen ve skříni. Tato skříň se následně při budování dalšího úseku demontuje nahradí se kabelovou spojkou. Po dobu výstavby bude napájení všech zařízení z rozvodů 22kV jen z jedné trakční měšiny.

Celková přehledová schéma rozvodu LDSŽ 22kV je dokumentována v rámci PS 5x-03-51.

Pro základní napájení zabezpečovacích zařízení po dobu výstavby bude rekonstruován rozvod SŽDC sítě 6kV podle postupů výstavby tak, aby bylo zajištěné napájení zabezpečovacích zařízení 1.stupně i po celou dobu realizace stavby.

Po uvedení do provozu LDSŽ 22kV se rozvody sítě 6kV zruší. V rámci jednotlivých stavebních objektů se demontují skříně 6kV, které se nabídnou na další využití správci s výjimkou původních skříní z r.1959, které se odevzdají do sběrných surovin k dalšímu zhodnocení. Kabely se ve skříních odpojí a ve vzdálenosti cca 3,0m se přerušují. Tato část se odevzdá do sběrných surovin. Ostatní kabely se ponechají nezapojené v zemi.

SO 50-76-01 ŽST Mělník, rozvody vn

Z rekonstruované kobky rozvodny 22kV TM Mělník bude navržen přívod 22kV do transformovny NTS v areálu TM Mělník (součást PS 50-03-51). Z ní bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV kabelem uloženým v zemi po vyústění z areálu TM podél polní cesty a místní komunikace U Borku. Po překřížování koleje směr Lhotka u Mělníka a ulice Řepínská pokračuje trasa vedení podél Okružní ulice k železniční trati Všetaty – Litoměřice. V tomto úseku se uvažuje i s rozvodem pro LDSŽ 22kV ve směru Všetaty, který bude při koleji č.2 prozatím ukončen ve skříni 22kV. V případě, že související stavba optimalizace Všetaty – Mělník půjde do realizace před touto stavbou, bude část rozvodu do Mělníka zahrnuta v této stavbě. Potom bude pokračovat rozvod do transformovny STS Mělník Jih, která bude součástí nové technologické budovy (SO 50-61-01) a bude postavena za demolovaným stavědlem č.1. Z STS Mělník Jih bude pokračovat rozvod 22kV v zemi za kolejí č.16 do STS Mělník Sever, která bude osazena na druhém zhlaví stanice. Technologie obou staničních transformoven je součástí PS 50-03-52 a PS 50-03-52.

Z důvodu realizace traťového úseku Mělník – Liběchov v pozdější době bude rozvod z STS Mělník Sever pokračovat až na konec úprav kolejiště ŽST Mělník. Protože od km 372, 560 bude rozvod pokračovat zavěšený na trakčních stožárech, bude dočasně ukončen při posledním trakčním stožáru v km 373,100 v skříni 22kV.

Délka kabelu AXCES 3x95:

- v TM Mělník a od NTS po STS Mělník Jih je 1450m, pro rozvod směr Všetaty navíc 510m,
- mezi STS Mělník Jih po STS Mělník Sever – 870m,
- z STS Mělník Sever po konec úseku – 710m .

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 2470m + 510m (společný výkop pro dvě vedení) a délka vedení na trakčních stožárech je 560m.

Přeložka kabelu 6kV před výpravní budovou je vyvolána budováním koleje č.7 a podchodu od km 371,680 po km 371,850 (stávající kilometrické polohy) a na zhlaví směr Litoměřice od km 372,380 po km 372,400 (křížení koleje při St.2) z důvodu rozšíření kolejiště. Na přeložku se použije nový kabel 6-AYKCY 3x50. Při výpravní budově se uchytlí na definitivní stožáry trakčního vedení č. 41, 43, 45 47 a 49. Na zhlaví při demolovaném St.č.2 bude kabel uložen v zemi a pod kolejemi v chrániče HDPE (protlak, nebo řízené podvrtání).

Délka přeložek vedení 6kV při výpravní budově je 230m a na zhlaví 80m.

SO 51-76-01 Mělník – Liběchov zámek, úpravy rozvodů vn

Z transformovny STS Mělník Sever bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV do transformoven:

- PTS v km 373,7 (napájení PZZ v km 373,640 a 374,003),
- PTS v km 374,8 (pro odběry ZAST Mělník-Mlázice a PZZ v km 374,807, 374,391, 375,365)
- PTS v km 376,2 (napájení PZZ v km 375,882, 376,176 a 376,633)
- PTS v km 380,0 (pro odběry Odb. Liběchov zámek a Zast Liběchov – transformovna bude součástí novostavby technologické budovy, SO 52-61-01).

Část rozvodu z STS Mělník Sever po konec úprav trakčního vedení v ŽST Mělník bude uložený v předstihu v SO 50-76-01 po km 373,100. Dočasná skříň 22kV se v tomto objektu zruší.

Trasa rozvodu LDSŽ 22kV v traťovém úseku Mělník – Liběchov zámek:

- od km 373,100 po km 378,500 (Zast. Liběchov) se z důvodů stísněných poměrů se z větší části trasy zavěsí napájecí rozvod na stožáry trakčního vedení.

V rámci tohoto úseku bude v místech napájení PTS a ve vhodném terénu přednostně na pozemcích SŽDC kabel sveden do země a ukončen v rozvodnách vn trafostanic (součást PS 51-03-51) a následně zase přejde na trakční podpěry:

- bude to při všech transformovnách,
- od km 375,960 po km 376,300 zčásti v souběhu se stávajícím kabelem 6kV vedle Českolipské a Rumburské ulice v zemi a v místech přejezdů v chráničkách,
- od km 378,500 (zastávka Liběchov) po konec traťového úseku v km 379,800.

Vedení od km 378,500 (zastávka Liběchov) je v celé délce až po transformovnu v technologické budově Odb. Liběchov zámek mimo prací na úpravě železničního spodku a zvršku a proto je možné realizovat ho podle potřeby výstavby.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 2080m a délka vedení na trakčních stožárech je 5420m.

V traťovém úseku je z důvodu budování železničního spodku, nástupišť na zastávkách a opravě liběchovské zdi v předstihu s těmito pracemi navrhnout přeložky kabelu 6kV:

- km 372,610 – 372,660 (křížení v ŽST Mělník – 70m)
- km 372,880 – 373,420 (souběh s novým trativodem vedle koleje č.1 – 560m)
- km 373,625 – 373,674 (souběh s novým trativodem vedle koleje č.1 – 70m)
- km 374,130 (křížení a přeložka TS 2016 při koleji č.2 – 50m)
- km 374,750 – 374,804 (souběh pod budoucím nástupištěm při koleji č.2 na zast. Mělník Mlázice – 180m)

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

- km 375,210 – 375,450 (souběh s novým příkopem a přeložka TS 2019 při koleji č.2 – 250m)
- km 375,850 (přeložka TS 2020 při koleji č.2 v budoucím příkopě – 20m)
- km 376,651 (křížení v místě příkopu – 60m)
- km 376,790 – 376,890 (souběh s novým příkopem – 100m)
- km 376,890 – 377,870 (liběchovská opěrná zeď pro kolej č.1 – stávající vedení je potřebné z kabelového roštu uložit do souběžné komunikace a chybící délku kabelu je potřebné naspojkovat na obou koncích – 80 + 60m)
- km 377,870 – 378,015 (křížení a souběh s novým příkopem vedle koleje č.2, přeložka TS 2023 a přechod ke koleji č.1 – 180m)

Celková délka přeložek vedení 6kV v traťovém úseku je 950m stávající vedení (složený z opěrné zdi do země) a 1700m nový kabel. Součástí objektu budou i přeložky trafoskříní 2016, 2020 a 2023

SO 52-76-01 Odb. Liběchov zámek, rozvody vn

Transformovna TTS v nové technologické budově Odb. Liběchov bude napájena z LDSŽ 22kV ze strany od Mělníka kabelem, který řeší SO 51-76-01. Rozvod z TTS směrem do ŽST Štětí je navržen kabelem uloženým v zemi v celé trase až do km 380,620. Od tohoto místa bude rozvod součástí SO 53-76-01. Vedení bude dočasně ukončeno ve skříní 22kV v blízkosti stávající výhybky č.14.

Délka kabelu AXCES 3x95 bude cca 800m.

Stávající rozvod 6kV nebude potřeba v tomto úseku překládat ani chránit.

SO 53-76-01 Liběchov zámek - Štětí, úpravy rozvodů vn

Z transformovny TTS Liběchov zámek bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV do transformovny:

- PTS v km 383,1 (napájení PZZ v km 382,989),
- do dočasné skříně 22kV v km 384,730 před ŽST Štětí.

Trasa rozvodu LDSŽ 22kV v traťovém úseku Liběchov zámek - Štětí:

- od km 380,620 po km 381,650 je z důvodů stísněných poměrů v tomto úseku tratě vedení LDSŽ zavěšené na stožárech trakčního vedení,
- od tohoto km je vedení rozvodu LDSŽ uloženo v zemi z větší části v souběhu se stávajícím vedením 6kV ve vzdálenosti okolo 2,0m, které bude upřesněno po vytyčení vedení 6kV,
- ukončení rozvodu v tomto traťovém úseku se předpokládá v km 384,730 na konci traťového úseku a začátku ŽST Štětí v blízkosti nové polohy výhybky č.1 v dočasné skříní 22kV.

Trasa vedení je navržena na hranici pozemků SŽDC a musí být koordinována s vedeními slaboproudé kabelizace SŽDC a ČD-T.

Dočasné skříně 22kV na začátku a konci tohoto úseku se demontují podle postupu výstavby a naspojkují se na rozvod LDSŽ 22kV, který bude realizován v sousedních úsecích.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 3460m a délka vedení na trakčních stožárech je 1100m.

V traťovém úseku je z důvodu budování železničního spodku vedle koleje č.1 ohrožena funkčnost stávajícího souběžného rozvodu 6kV v následujících úsecích:

- km 383,439 – 383,588
- km 384,167 – 384,389

Pro zachování provozu 6kV se proto uvažuje s přeložkami vedení v těchto úsecích v celkové délce 420m.

SO 54-76-01 ŽST Štětí, úpravy rozvodů vn

Nový rozvod LDSŽ 22kV budovaný v rámci této ucelené části stavby bude navazovat na sousední úseky:

- od Odb. Liběchov začíná v dočasné skříni 22kV v km 384,730 těsně za novou výhybkou č.1 a pokračuje do STS (transformovna bude součástí novostavby technologické budovy, SO 54-61-01),
- od ŽST Velešice a TM Hoštka končí v dočasné skříni 22kV v km 386,400 za výhybkou č.16 vedle místní komunikace.

Trasa rozvodu LDSŽ 22kV v ŽST Štětí:

- od km 384,730 po km 385,790 je navrhnutá vedením LDSŽ v zemi (1200m) a od STS opět pokračuje uložení v zemi až po konec železniční stanice v km 386,400 (580m),
- od km 385,790 v prostoru před výpravní budovou je z důvodů stísněných poměrů vedení LDSŽ zavěšené na stožárech trakčního vedení (110m).

Trasa vedení je navrhnutá na pozemcích SŽDC, v části trasy v souběhu s přeložkami vedení slaboproudé kabelizace SŽDC a ČD-T.

Dočasné skříně 22kV na začátku a konci tohoto úseku se demontují podle postupu výstavby a naspojkují se na rozvod LDSŽ 22kV, který bude realizován v sousedních úsecích.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 1780m a délka vedení na trakčních stožárech je 110m.

Z důvody přestavby železniční stanice a jejího prodloužení a rozšíření se stávající rozvod 6kV dostává do prostoru budování železničního spodku a proto musí být přeložen do nové polohy v:

- km 385,126 – 385,199
- km 385,321 – 385,355 (ukončení v TS 2032)
- km 385,364 – 385,934 (ukončení v TS 2033)

Celková délka přeložek kabelu 6 kV bude 870 m.

SO 55-76-01 Štětí - Hoštka, úpravy rozvodů vn

Z transformovny STS v ŽST Štětí bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV v tomto traťovém úseku:

- od dočasné skříně 22kV v km 386,400 za výhybkou č.16 v ŽST Štětí
- po dočasnou skříň 22kV v km 391,780 před výhybkou č.1 budoucí ŽST Hoštka (v oblasti DKS výhybek č.1 – 4 stávající ŽST Hoštka).

Trasa rozvodu LDSŽ 22kV v traťovém úseku Štětí – Hoštka je navržena následovně:

- od km 386,400 po km 387,700 pokračuje uložení v zemi podél nezpevněné komunikace a v části trasy vedle přeložky vedení 6kV na pozemcích SŽDC (1430m),
- od km 387,00 po km 389,270 je z důvodů stísněných poměrů v tomto úseku tratě vedení LDSŽ zavěšené na stožárech trakčního vedení (1700m),
- od tohoto místa po konec úseku je vedení rozvodu LDSŽ uloženo v zemi v patách násyp železničního tělesa (2750m) na pozemcích SŽDC.

Trasa vedení v zemi je navrhnutá na hranici pozemků SŽDC, jen v ojedinělých místech (most evid km 391,049 v patě násypu, přejezd evid.km 391,555 nad zářezem) na cizím pozemku.

Dočasné skříně 22kV na začátku a konci tohoto úseku se demontují podle postupu výstavby a naspojují se na rozvod LDSŽ 22kV, který bude realizován v sousedních úsecích.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 4180m a délka vedení na trakčních stožárech je 1700m.

Pracemi na úpravách železničního tělesa vedle koleje č.1 je ohrožena funkčnost stávajícího souběžného rozvodu 6kV v následujících úsecích:

- od km 386,393 po km 386,772
- od km 387,058 po km 389,153
- od km 391,530 po km 391,634

Pro zachování provozu 6kV se proto uvažuje s přeložkami vedení v těchto úsecích v celkové délce 3260 m včetně přeložek trafoskříní TS 2034, 2035, 2036, 2037 a 2042.

SO 56-76-01 ŽST Hoštka, rozvody vn

Transformovna STS (PS 56-03-52) v nové technologické budově ŽST Hoštka (SO 56-76-01) bude napájena z LDSŽ 22kV ze strany od Štětí kabelem, který končí v dočasné skříně 22kV v km 391,780. V tomto místě začínají rozvody tohoto objektu. Rozvod z STS směrem do ŽST Polepy pokračuje až do nové NTS v areálu TM Hoštka (PS 56-03-51). Rozvod je navržen kabelem uloženým v zemi v celé trase.

Délka kabelu AXCES 3x95 bude cca 1600m.

Stávající rozvod 6kV nebude potřeba v tomto úseku překládat ani chránit.

SO 57-76-01 Hoštka - Polepy, úpravy rozvodů vn

Z transformovny NTS TM Hoštka bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV do transformoven:

- PTS v km 394,477 (napájení PZZ v km 394,477),
- PTS v km 395,768 (pro napájení PZZ v km 395,768 a 396,475)
- po dočasnou skřín 22kV v km 397,640 před výhybkou č.1 v ŽST Polepy.

Rozvod LDSŽ 22kV v traťovém úseku Hoštka – Polepy je projektován:

- z rekonstruovaného pole 22kV rozvodny trakční měnirny přes NTS TM Hoštka kabelem uloženým v zemi podél nezpevněných komunikací až do km 394,860 na pozemcích SŽDC (2150m),
- od km 394,860 po km 395,510 je vedení LDSŽ zavěšené na stožárech trakčního vedení (680m),
- od km 395,470 po konec traťového úseku je vedení rozvodu LDSŽ uloženo v zemi podél místních nezpevněných komunikací (2370m).

Trasa vedení v zemi je navržena na hranici pozemků SŽDC, v části trasy vedle stávajícího vedení vedení 6kV a nových rozvodů slaboproudé kabelizace SŽDC a ČD-T, jen v oblasti přejezdu v km 396,475 na cizím pozemku.

Dočasná skřín 22kV na začátku ŽST Polepy se demontuje podle postupu výstavby a rozvod LDSŽ 22kV sa naspojuje na vedení navržené v SO 58-76-01.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 4520m a délka vedení na trakčních stožárech je 680m.

V traťovém úseku je z důvodu úprav odvodnění železničního spodku vedle koleje č.1 ohrožena funkčnost stávajícího souběžného rozvodu 6kV v následujících úsecích:

- km 394,465 – 394,820
- km 395,590 – 395,610 (propustek ev. km 395,604 – SO 57-21-07)
- km 397,128 – 397,378

Pro zachování oboustranného napájení z rozvodu 6kV jsou navrženy přeložky vedení v těchto úsecích v celkové délce 700 m včetně přeložky trafoskříně TS 2052.

SO 58-76-01 ŽST Polepy, úpravy rozvodů vn

Rozvod LDSž 22kV v ŽST Polepy bude navržen následovně:

- začíná v dočasné skříně 22kV km 397,640 před výhybkou č.1 a pokračuje do STS (transformovna je v novostavbě technologické budovy, SO 58-61-01),
- končí v dočasné skříně 22kV v km 399,050 za výhybkou č.16.

Trasa rozvodu LDSž 22kV je v celé ŽST uložena v zemi (1600m).

Trasa vedení je navrhována na pozemcích SŽDC, v části trasy v souběhu s přeložkami vedení slaboproudé kabelizace SŽDC a ČD-T.

Dočasné skříně 22kV na začátku a konci tohoto úseku se demontují podle postupu výstavby a naspojují se na rozvod LDSž 22kV, který bude realizován v sousedních úsecích.

Z důvodů přestavby železniční stanice překáží stávající rozvod 6kV budování kolejiště železniční stanice a zpevněného příkopu odvodnění kolejiště na Litoměřickém zhlaví proto se musí v předstihu přeložit v:

- km 397,711 (nové křížení kolejiště se začátkem v TS 2053)
- km 398,396 (nové křížení kolejiště s ukončením v TS 2054)
- km 398,491 – 398,7630

Celková délka přeložek kabelu 6 kV bude 400 m včetně přeložky trafoskříně TS 2055.

SO 59-76-01 Polepy – Litoměřice d.n., úpravy rozvodů vn

Od dočasné skříně 22kV na konci ŽST Polepy v km 399,050 bude pokračovat rozvod LDSž 22kV do transformoven:

- PTS v km 400,857 (napájení PZZ v km 400,857 a 399,934),
- PTS pro odběry ZAST Křešice u Litoměřic a PZZ v km 402,047,
- PTS pro napájení PZZ v km 402,953,
- PTS pro napájení PZZ v km 404,043,
- PTS pro napájení PZZ v km 405,385,
- STS 2 Litoměřice d.n. v km 406,130 (součást související stavby „Optimalizace Litoměřice d.n. – Ústí n.L Střekov“).

Trasa rozvodu LDSž 22kV v traťovém úseku Polepy – Litoměřice d.n.:

- od km 399,050 (dočasná skříně 22kV) kabelem uloženým v zemi vedle koleje č.2, v části trasy v souběhu se stávajícím vedením 6kV ve vzdálenosti okolo 2,0m, které bude upřesněno po vytyčení vedení 6kV do km 403,20 (4320m),
- od tohoto místa je vedení LDSž z důvodů nedostatku volného prostoru pro uložení do země (stávající sítě SŽDC, ČD a cizích správců) zavěšené na stožárech trakčního vedení (3130m) s lokálním uložení do země pro zaústění do PTS,

- od konce úprav trakčního vedení v km 405,850 po staniční transformovnu STS2 na zhlaví ŽST Litoměřice dolní nádraží (celkem 230m) .

Vedení, které je navrženo pro uložení v zemi se nachází na pozemcích SŽDC s výjimkou úseků:

- km 398,950 – 399,200 (rozšíření železničního tělesa)
- km 400,650 – 400,860

kde je vedení uloženo na souběžných cizích pozemcích.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi je 4550m a délka vedení na trakčních stožárech je 3130m.

V traťovém úseku je nutné z důvodu budování železničního spodku a jeho odvodnění, nástupiště na zastávce Křešice u Litoměřic v předstihu realizovat přeložky kabelu 6kV:

- km 398,852 – 399,274,
- km 399,392 (přeložka TS 2056),
- km 400,305 – 400,633 (včetně přeložky TS 2058),
- km 400,819 – 401,510 (včetně přeložky TS 2060),
- km 401,852 – 402,051,
- km 403,924 – 404,042,
- km 404,738 – 404,793.

Celková délka přeložek vedení 6kV v traťovém úseku je 2050m včetně přeložek trafoskříní TS 2056, 2058 a 2060 (zpevněný příkop).

Rozvody DOÚO

Stávající stav

ŽST Mělník

Stávající rozvody DOO z TM Mělník

Ze skříně DŘT v dozorně jsou kabelové vedení typu CYKY uloženy v souběhu s vedeními 6kV, vedením náhradního napájení pro zabezpečovací zařízení (AYKY 4x50) do motorových pohonů trakčních odpojovačů:

- N101-N111 (svorkovnicová skříňka SS4 na stožáru TV č. 4C),
- N102-N112 (SS5 na stožáru TV č. 4D),
- 13A (SS3 na stožáru TV č. 3B), 401 (SS6 na stožáru TV č. 5), 402 (na stožáru TV č. 6),
- světelné návěsti na stožárech TV č.2 a č.7 přes svorkovnicovou skříňku SS6A.

Stávající rozvody DOO z dopravní kanceláře výpravní budovy ŽST Mělník

Ze skříně DŘT jsou realizovány kabelové vedení typu CYKY v souběhu s rozvody nn a osvětlení do motorových pohonů trakčních odpojovačů:

- 3A (stožár TV č. 29), 3B, 4, 6 (SS7 na stožáru TV č. 30), 23A (stožár TV č. 35S),
- 411 (do SS8 na stožáru TV č. 33B), 412 (stožár TV č. 34D),
- 13B, 14, 8 (SS9 na stožáru TV č. 34C),
- 421 (stožár TV č. 65), 422 (stožár TV č. 66).

ŽST Liběchov

Stávající rozvody DOO z dopravní kanceláře výpravní budovy ze zařízení DŘT jsou kabelové vedení typu CYKY uloženy v souběhu s vedeními nn a osvětlení do motorových pohonů trakčních odpojovačů:

- 401 (do svorkovnicové skřínky SS1 na stožáru TV č. 5),

- 402 (ze skříňky SS1 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 6),
- 3 (stožár TV č. 26),
- 411 (do SS6 na stožáru TV č. 53), 412 (ze skříňky SS6 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 54).

ŽST Štětí

Stávající rozvody DOO z dopravní kanceláře výpravní budovy ze zařízení DŘT jsou kabelové vedení typu CYKY, které přes svorkovnicovou skříňku SS2 na fasádě pokračují v souběhu s vedeními nn a osvětlení do motorových pohonů trakčních odpojovačů:

- 401 (z SS1 na stožáru TV č.6 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 5),
- 402 (do SS1 na TV č.6),
- 3A (stožár TV č. 33), 3B (na stožáru č.34),
- 411 (z SS3 na TV č.52 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 51), 412 (do SS3 na TV č. 52).

ŽST Hoštka

Ze dvou skříní DŘT v dozorně TM Hoštka jsou uloženy kabelové vedení typu CYKY pro DOO trakčních odpojovačů. Při vyústění z budovy měnirny pokračují vedení přes svorkovnicovou skříňku SS7 do jednotlivých pohonů následovně:

- N101-N111 (svorkovnicová skříňka SS6 na stožáru TV č. 60),
- N102-N112 (SS5 na stožáru TV č. 62),
- 13A (na stožáru TV č. 63), 2045B (na stožáru TV č.xx) a 2046A (na stožáru TV č.xx)
- 411 (SS4 na stožáru TV č. 55), 412 (na stožáru TV č. 56),
- 3A (SS3 na stožáru TV č. 33),
- 401 (SS2 na stožáru TV č. 5), 402 (SS1 na stožáru TV č. 6).

ŽST Polepy

Stávající rozvody DOO z dopravní kanceláře výpravní budovy ze zařízení DŘT jsou kabelové vedení typu CYKY, které přes svorkovnicovou skříňku SS2 na fasádě pokračují v souběhu s vedeními nn a osvětlení do motorových pohonů trakčních odpojovačů:

- 401 (do SS1 na TV č.5)
- 402 (z SS1 na stožáru TV č.5 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 6),
- 3A (stožár TV č. 29), Z06 (na stožáru č.39) a skříňka OS-1,
- 411 (do SS3 na TV č. 51), 412 (z SS3 na TV č.51 pokračuje vedení do pohonu na stožáru TV č. 52).

Návrh technického řešení

Podle nových schémat napájení a dělení trakčního vedení (viz část E.3.1) budou navrženy nové kabelové rozvody DOO k motorovým pohonům trakčních odpojovačů a světelných návěstí indikátorů TM Mělník a TM Hoštka. Nová skříň DŘT bude umístěna v rozvodnách nn trafostanic SŽDC technologických budov ŽST Mělník, Odb. Liběchov zámek, ŽST Štětí, ŽST Hoštka a ŽST Polepy. Pouze z transformovny TM Hoštka budou zapojené a ovládané odpojovače N101, N102, N111, N112, 13A, 421 a 422 a indikátory. Ostatní odpojovače TV č.401, 402, 411, 412 a 3A budou ovládané z rozvodny nn technologické budovy ŽST Hoštka. Rozvody budou kabelové typu CYKY.

Po dobu výstavby kolejiště a podchodů, případně jiných objektů budou zachovány rozvody DOO. Proto bude součástí rozvodů i návrh dočasných přeložek v nezbytně nutném rozsahu. Podle postupu výstavby budou jednotlivé odpojovače buď už nové, nebo ještě původní zapojené

do stávajícího, nebo už nového DŘT. V závěru prací se demontuje z výpravních budov veškeré zařízení DŘT.

ROZVODY NN A OSVĚTLENÍ V ŽST

SO 50-76-02 ŽST Mělník, úpravy osvětlení a rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Železniční stanice je napájena z NN rozvodů ČEZ-D,a.s. přes kabelovou skříň KS STE do rozvodny ČD kabelem AYKY 3x150+70 uloženým v zemi. V rozvodně NN ČD je umístěn hlavní elektroměr včetně ovládání HDO. Z rozvodny je napájeno venkovní osvětlení ŽST, záložní napájení staničního zabezpečovacího zařízení, bývalý traťmistrovský okresek, obvodový okresek SaZD, bytové jednotky, strážní domek, stavědlo č.1 a 2, výpravní budova, objekt DKV Louny, nocležna, posunovači, nákladní pokladna, objekt OTV a pronajímaný sklad. Jako hlavní přívod pro zabezpečovací zařízení je napájení z TM Mělník kabelem NN typu AYKY 3x240+120 do KS3 na stavědle č.1 a smyčkou do KS13 na stavědle č.2.

Venkovní osvětlení je tvořeno pomocí 14 ks osvětlovacích věží výšky 20,0m (typ OSŽ 20P – 9ks, AP 20 – 5ks), 15 ks osvětlovacích stožárů JŽ12 a 1ks stožár JŽ14. Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory typu 743 01 03/SHC400W a uličnými svítidly typu 444 28 02/SHC250W. Na stožárech JŽ jsou osazeny svítidla typu 449 06 03/SHC400W. Celkový příkon venkovního osvětlení je 28,5kW.

Návrh technického řešení

Stávající rozvody nn z rozvodny nn při výpravní budově budou zachovány s výjimkou rozvodů pro osvětlovací věže, které budou zrušené. Současně budou odpojeny přívody do demolovaných objektů skladu a stavědel St.1 a St.2. Po dobu výstavby kolejiště a podchodu budou zachovány rozvody nn pro napájení stávajících budov a osvětlení. Proto bude součástí rozvodů i návrh dočasných přeložek v nezbytně nutném rozsahu.

Z nových trafostanic SŽDC na obou zhlavích (STS1 Mělník Jih – příkon transformátoru 630 kVA, STS2 Mělník Sever – příkon transformátoru 250 kVA), které budou navrženy v rámci D.3.5, budou napájené nové technologie zabezpečovacích a oznamovacích zařízení (základní napájení), umístěných v nové technologické budově, nové osvětlení kolejiště, nástupišť, podchodu pro cestujících včetně osobních výtahů a nová budova garáže a skladů. Samostatnou přípojkou z STS1 bude napájen bývalý objekt DKV při demolovaném stavědle č.1. (do KS17). V rámci nových rozvodů nn budou podle požadavků ČD, Odboru kolejových vozidel vybudované z STS1 zásuvkové rozvody pro předtápěcí zařízení osobních vlakových souprav – 1 pilíř s dvěma zásuvkami 230 V/16 A mezi kolejemi 4 -6 a z STS2 pro 5 pilířů s dvěma zásuvkami 230 V/16 A a jednou 400V/32A mezi kolejami 4a – 6a. Pro zajištění záložního napájení zabezpečovacího zařízení bude ze stávající rozvodny nn navržena přípojka nn z nového vývodu, který se vybuduje v uvolněném prostoru po odpojení venkovního osvětlení. Původní skříňový rozvaděč se demontuje a nahradí se novým. Po dobu výměny rozvaděče budou stávající rozvody z demontovaného rozvaděče dočasně zapojeny z kabelových pilířů osazených před budovou rozvodny nn. Po výměně HR za nový se vývody zapojí do nového rozvaděče a dočasné pilíře se demontují. V nových vývodech v TS1, TS2 i ve stávající rozvodni nn budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie.

Osvětlení prostorů železniční stanice bude navrženo na hodnoty osvětlenosti na základě schváleného Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy podle ČSN EN 12464-2 a předpisu E11. Na osvětlení kolejiště budou navrženy světlomety a svítidla s vysokotlakými sodíkovými výbojkami na plošinách trubkových osvětlovacích věží výšky 20,0m. Kolejové spojky na obou zhlavích budou osvětleny LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m. Ovládání osvětlení bude společné s ovládáním EOv a bude umístěno v dopravní kanceláři výpravní budovy. Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

V závěru prací na novém osvětlení budou všechny stávající osvětlovací stožáry a věže zdemontovány.

SO 52-76-02 Odb. Liběchov zámek, úpravy osvětlení a rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Odběry elektrické energie jsou napájeny z venkovního vedení NN ČEZ-D,a.s., které je ukončené na konzole na výpravní budově u přístupové cesty. Z ní jsou rozvody vedeny vodičem SAG 4x50 do rozvaděče ER1 ve výpravní budově. Z ER1 je napojen rozvaděč ER2, KS1 a přes pojistkovou skříň PS rozvaděč HR v dopravní kanceláři. Z HR přes KS2 jsou napojeny buňky S04 přes pojistkové skříň do KS4 a KS5. Z KS3 je zapojen plastový pilíř KS7A, kabelová skříň KS 8 a KS11 (stavědla č.1 a 2, WC, útulek TO a sklad).

Venkovní osvětlení je realizováno pomocí 24 ks osvětlovacích stožárů JŽ12 se svítidly typu 449 06 03/SHC400W, 3ks svítidel na stožárech TV, 3 ks reflektorů na dvou stožárech AP, 2ks svítidel RVL125W, na podhledu při výpravní budově a 3ks svítidel SHC70W na ramínkách osazených na VB. Celkový příkon venkovního osvětlení je 10kW.

Návrh technického řešení

Z nové trafostanice SŽDC (STS – příkon transformátoru 160 kVA) budou navrženy přípojky pro novou budovu pro technologie zabezpečovacích a oznamovacích zařízení, nové osvětlení kolejiště a stávající domek GSM-R (ČD TUDC) v blízkosti výpravní budovy staré ŽST Liběchov. Rovněž bude z STS napájený odběr nové Zast. Liběchov. Přípojka nn pro zastávku je součástí SO 52-76-05. Ve vývodech budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie.

Ze stávající přípojky nn ČEZ pro jestvující ŽST Liběchov musí být zachováno napájení bytů ve výpravní budově a cizí odběr na budově strážního domku (Marcel Báršůň). Zároveň bude ze stávající přípojky nn zajištěno záložní napájení zabezpečovacího zařízení. Před demolicí všech objektů (stavědla, sklad a domek RZZ) se stávající přírůdy odpojí.

Součástí rozvodů budou i dočasné přeložky v železniční stanici, které budou vyvolány stavebními postupy při budování nového kolejiště.

Osvětlení prostorů odbočky a nástupiště č. 1, 2 nové zastávky bude navrženo na hodnoty osvětlenosti na základě schváleného Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy podle ČSN EN 12464-2 a předpisu E11. Na osvětlení kolejiště budou navrženy svítidla LED na sklopných stožárech výšky 12,0m. Ovládání osvětlení bude společné s ovládáním EOv. Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

V závěru prací na novém osvětlení budou všechny stávající osvětlovací stožáry a svítidla zdemontovány.

SO 54-76-02 ŽST Štětí, úpravy osvětlení a rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Odběry elektrické energie jsou napájeny z kabelového rozvodu NN ČEZ-D,a.s., který je ukončen v kabelové skříni KS1 na fasádě výpravní budovy (VB). Z ní pokračuje přívod přes pojistkovou skříň PS do rozvaděčů ER1 a ER2 (byty ve VB). Z ER1 jsou napájeny služební prostory ve VB z rozvaděče HR včetně venkovního osvětlení (střed železniční stanice), budova TD a SaZSD (KS6, KS5, KS7), garáž SaZD a sociální budova (R6, KS8). Z HR přes KS12A se napájí stavební 1 (KS3), zhlaví venkovního osvětlení a z KS3 strážní domek (KS10). Z KS2 na fasádě VB je kabelovým vedením napájeno stavební č.2 a zhlaví venkovního osvětlení.

Venkovní osvětlení je realizováno pomocí 39 ks osvětlovacích stožárů JŽ12 se svítidly typu 449 06 03/SHC400W a 7ks svítidel na stožárech TV. Celkový příkon venkovního osvětlení je 18,4kW.

Návrh technického řešení

Z nové trafostanice SŽDC, která bude stavebně součástí nové technologické budovy, budou napájeny nové technologie zabezpečovacích a oznamovacích zařízení, EOv, podchod na nástupiště, nové osvětlení kolejiště a nástupišť a zásuvkové rozvody 2x230V/16A pro napájení vlakových souprav osobní dopravy (STS – příkon transformátoru 400 kVA). Stávající přípojka nn z rozvodu ČEZ do výpravní budovy bude ponechána včetně rozvaděče ER2 (byty). Ostatní části budovy pro služební účely SŽDC a ČD budou napojeny novou přípojkou nn z rozvaděče trafostanice. V rámci nových rozvodů nn budou podle požadavků ČD, Odboru kolejových vozidel vybudovány z STS zásuvkový rozvod pro předtápěcí zařízení osobních vlakových souprav – 1 pilíř s dvěma zásuvkami 230 V/16 A mezi kolejemi 3 -5. Rovněž budou vyprojektovány rozvody nn do stávajících kabelových skříní KS5 (budova TD a SaZD), KS8 (sociální budova), KS9 (autoservis na rampě), KS10 (strážní domek) a rozvaděč na domečku GSM-R. Současně budou odpojeny přívody do demolovaných objektů stavební, dílny, skladu a domku RZZ. Ze stávající přípojky nn ČEZ bude zajištěno záložní napájení zabezpečovacího zařízení.

Po dobu výstavby kolejiště a podchodu budou zachovány rozvody nn pro napájení stávajících budov a osvětlení. Proto bude součástí rozvodů i návrh dočasných přeložek v nezbytně nutném rozsahu.

Ve vývodech budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie.

Osvětlení prostorů železniční stanice bude navrženo na hodnoty osvětlenosti na základě schváleného Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy podle ČSN EN 12464-2 a předpisu E11. Na osvětlení kolejiště budou navrženy světlomety a svítidla s vysokotlakými sodíkovými výbojkami na plošinách trubkových osvětlovacích věží výšky 20,0m. Kolejové spojky na obou zhlavích budou osvětleny LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m. Ovládání osvětlení bude společné s ovládáním EOv a bude umístěno v dopravní kanceláři výpravní budovy. Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

V závěru prací na novém osvětlení budou všechny stávající osvětlovací stožáry a věže zdemontovány.

SO 56-76-02 ŽST Hoštka, úpravy osvětlení a rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Odběry elektrické energie jsou napájeny z kabelového rozvodu NN ČEZ-D,a.s., který je ukončen v kabelové skříni KS1 na fasádě výpravní budovy (VB). Z ní pokračuje přívod do rozvaděče RE1 (měření SŽDC a byty ve VB). Z RE1 jsou napájeny služební prostory ve VB z rozvaděče R2 a všechny další odběry ŽST z rozvaděče R1. Z R1 je samostatně přes RE2 napájena budova SaZD-reléovka. Dále jsou realizovány kabelové rozvody přes kabelové skříně:

- do stavědla č.2 (KS5) a strážního domku (KS6),
- do skladu ŽST (KS4), útulku TO, buňky TO a rampy (KS3), strážního domku (KS2) a stavědla č.1 (KS1),
- do zásuvkových stojanů na vykládkové ploše (ZS2-ZS4),
- do rozvaděčů osvětlovacích věží ROV1 – ROV6.

Venkovní osvětlení je tvořeno pomocí 6 ks osvětlovacích věží výšky 20,0m (typ OSŽ 20P), 2 ks osvětlovacích stožárů JŽ14 a 4 ks ramíkových svítidel na výpravní budově (SHC250W). Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory typu 743 01 03/SHC400W a uličními svítidly typu 444 28 02/SHC250W. Na stožárech JŽ jsou osazeny svítidla typu 449 06 05/SHC250W. Celkový příkon venkovního osvětlení je 14,0kW.

Návrh technického řešení

Ze stávající přípojky nn ČEZ bude zachováno napájení odběrů ve výpravní budově. Ostatní rozvody pro osvětlovací věže, zásuvkové stojany v kolejišti, budovy v obvodu železniční stanice se po realizaci stavby odpojí a zruší.

Z rozvaděče nn nové transformovny SŽDC (STS – příkon transformátoru 160 kVA) v nové technologické budově budou napájeny projektované zabezpečovací a oznamovací zařízení, EOv, osvětlení kolejiště, nástupiště Zast. Hoštka město a budovy, které zůstanou zachované i po vybudování stavby - dva strážní domky na obou zhlavích původního kolejového uspořádání železniční stanice. Ze stávající přípojky nn ČEZ na VB bude zajištěno záložní napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí rozvodů nn budou i dočasné přeložky kabelových vedení v železniční stanici, které budou vyvolány stavebními postupy při budování nového kolejiště.

Osvětlení prostorů kolejiště nástupišť č. 1, 2 zastávky Hoštka přebudované železniční stanice Hoštka bude navržené na hodnoty osvětlenosti na základě schváleného Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy podle ČSN EN 12464-2 a předpisu E11. Na osvětlení kolejiště budou navrženy svítidla LED na sklopných stožárech výšky 12,0m. Na nástupišťích zastávky budou použity svítidla LED na sklopných stožárcích do výšky 6,0m (řeší SO 56-76-04). Ovládání osvětlení bude společné s ovládáním EOv a bude umístěno v dopravní kanceláři výpravní budovy. Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

V závěru prací na novém osvětlení budou všechny stávající osvětlovací věže, stožáry JŽ a svítidla zdemontovány.

SO 58-76-02 ŽST Polepy, úpravy osvětlení a rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Odběry elektrické energie jsou napájeny z venkovního vedení NN ČEZ-D,a.s. závěsným kabelem, který je ukončené na konzole na výpravní budově a přes KS pokračuje do ER1. Měření pro ŽST a bytovou jednotku je umístěno na chodbě za dopravní kanceláří (DK). V DK je osazen rozvaděč HR ze kterého pokračují kabelové rozvody do:

- do KS2 na výpravní budově
- do KS7 (vedle KS2 na výpravní budově)
- do rozvaděčů osvětlovacích věží ROV1 – ROV7.
- Dále jsou z rozvodů nn napájen, pronajatý sklad zeleniny firmy Hajko (KS3+podružné měření), přípravář postrku, strážní domek, releovka a útulek TO.

Venkovní osvětlení je tvořeno pomocí 7 ks osvětlovacích věží výšky 20,0m (typ OSŽ 20P), 1 ks osvětlovací stožár JŽ14 a 4 ks ramíkových svítidel na stožárech AP a 3 ks na výpravní budově (SHC250W). Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory typu 743 01 03/SHC400W a uličními svítidly typu 444 28 02/SHC250W. Na stožárech JŽ jsou osazeny svítidla typu 449 06 05/SHC250W. Celkový příkon venkovního osvětlení je 12,4kW.

Návrh technického řešení

Pro napájení nových i stávajících odběrů (EOV, osvětlení, zabezpečovací a oznamovací zařízení, podchod, výpravní budova, domeček GSM-R) bude v rámci D3.5 navržena nová trafostanice SŽDC (TS – příkon transformátoru 400 kVA), která bude součástí nové technologické budovy. Stávající přípojka nn z rozvodu ČEZ do výpravní budovy bude po realizaci stavby ponechána pro napájení části odběrů ve výpravní budově a pronajmutého skladu na rampě (KS3). Zároveň bude ze stávající přípojky nn ČEZ zajištěno záložní napájení zabezpečovacího zařízení. Po dobu výstavby kolejiště a podchodu budou zachovány rozvody nn pro napájení stávajících budov a venkovního osvětlení. Proto bude součástí rozvodů i návrh dočasných přeložek v nezbytně nutném rozsahu.

Ve vývodech z rozvaděče trafostanice SŽDC budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie, resp. zůstanou zachovány stávající podružné elektroměrové rozvaděče.

Osvětlení prostorů železniční stanice bude navrženo na hodnoty osvětlenosti na základě schváleného Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy podle ČSN EN 12464-2 a předpisu E11. Na osvětlení kolejiště budou navrženy světlomety a svítidla s vysokotlakými sodíkovými výbojkami na plošinách stávajících trubkových osvětlovacích věží výšky 20,0m, které budou doplněny o nové osvětlovací věže. Kolejové spojky na obou zhlavích budou osvětleny LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m. Ovládání osvětlení bude společné s ovládáním EOV a bude umístěno v dopravní kanceláři výpravní budovy. Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

V závěru prací na novém osvětlení budou zdemontovány svítidla na trakčních stožárech a stožár JŽ.

ROZVODY NN A OSVĚTLENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK

SO 51-76-02	Zast. Mělník-Mlázice, osvětlení nástupišť a úprava rozvodů nn
SO 52-76-04	Zast. Liběchov, osvětlení nástupišť a rozvody nn
SO 52-76-05	Zast. Liběchov, přípojka nn
SO 56-76-04	Zast. Hoštka město, osvětlení nástupišť a rozvody nn
SO 59-76-02	Zast. Křešice u Litoměřic, osvětlení nástupišť a úprava rozvodů nn

Popis stávajícího stavu

Zast. Mělník-Mlázice

Závěsný kabel AYKYz 4x16 venkovní sítě NN ČEZ-D,a.s. je ukončen v pojistkové skříni na fasádě budovy zastávky. Z ní je napojen elektroměrový rozvaděč RE1 kabelem CYKY 4x6. V druhé polovině RE1 jsou vývody pro napájení a ovládání osvětlení nástupišť. Nástupiště jsou osvětlena pomocí 6ks osvětlovacích stožárů JŽ14 se svítidly typu 449 06 03/SHC400W. Celkový příkon venkovního osvětlení je 1,5kW.

Zast. Křešice u Litoměřic

Z rozvodné sítě NN ČEZ-D,a.s. je ukončena kabelová přípojka v pojistkové skříni KS. Z KS je napojen elektroměrový rozvaděč RE1 V RE1 je měření spotřeby zastávky a strážního domku (Václav Tupe...). Ve společném zděném pilíři s RE1 je rozvaděč osvětlení zastávky R1 a zásuvka ve skříni RE2. Nástupiště jsou osvětlena pomocí 6ks osvětlovacích stožárů JŽ14 se svítidly typu 449 06 03/SHC400W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí spínacích hodin. Celkový příkon venkovního osvětlení je 1,5kW.

Návrh technického řešení

a) Přípojky nn

Přípojky budou navrženy (pokud možno) z nových rozvodů nn SŽDC. S výjimkou Zast. Liběchov se pro odběry zastávek vybuduje nová transformovna SŽDC z rozvodu 22kV SŽDC. Pro Zast. Liběchov je to z důvodu, že se zastávka nachází v prostoru, kde je výška 100-leté vody při záplavách nad úrovní kolejí a napájení z trafostanice v tomto místě není doporučeno. Proto se z rozvaděče nn v STS Liběchov zámek navrhne kabelová přípojka nn, která bude uložena v celé trase v souběhu s vedením LDSŽ 22kV. Délka přípojka je 1780m

Za měření se navrhne krátká přípojka nn do rozvaděče RVO. Pro záložní napájení traťového zabezpečovacího zařízení do Litoměřic se ze stávající přípojky nn ČEZ navrhne nový přívod z původní kabelové skříně KS-STE pro napájení odběrů zastávky Křešice u Litoměřic.

Stávající body napojení na rozvody nn ČEZ na ZAST Mělník-Mlázice a Křešice u Litoměřic se zruší.

b) Osvětlení

Na zastávkách Mělník-Mlázice a Křešice u Litoměřic dojde ke komplexní rekonstrukci osvětlení. Na nových zastávkách Liběchov a Hoštka město, které vzniknou po zrušení ŽST Liběchov a optimalizaci kolejiště ŽST Hoštka na nových místech blíž k obcím, bude vybudované nové osvětlení nástupišť. Demontované stožáry a svítidla budou odevzdány správci osvětlení – SŽDC Ústí nad Labem.

Zrekonstruované venkovní osvětlení bude splňovat kvalitativní požadavky ČSN EN 12 464-2 s přihlédnutím ke směrnici SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

Venkovní osvětlení nástupišť zastávek bude navrženo svítidly LED, které budou osazeny na ocelových sklopných žárově zinkovaných osvětlovacích stožárech výšky 6 m. Napájení a ovládání venkovního osvětlení zastávek bude zajištěno z nových rozvaděčů osvětlení RVO, které budou v pilířovém kompaktním provedení, osazeny budou v prostoru zastávek s výjimkou zastávky Hoštka, která bude napájena z rozvaděče RVO společného pro osvětlení nové žst Velešice. Před nimi budou osazeny rozvaděče RE s obchodním měřením SŽE, které je popsáno výše. V RVO budou instalovány jističí, spínací a měřicí přístroje, PLC s ovládacím počítačem, spínacími hodinami s astronomickým programem a modemem pro spojení s pracovištěm DDTS ŽDC. Součástí všech RVO v zastávkách bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu.

Do každého rozvaděče osvětlení bude přiveden místní optický kabel.

Ovládání osvětlení zastávek bude možné v automatickém režimu dle astrálního času, případně dle jízdy vlaků (každou větev samostatně). Spínání osvětlení v každé zastávce bude rozděleno do větví pro každé nástupiště zvlášť a samostatně přístup na zastávku.

Rozvody pro osvětlení budou v soustavě TT.

Stávající osvětlení na jednotlivých nástupištích bude demontováno podle postupu výstavby kolejí a nástupišť. V případě potřeby se budou provizorně přepojovat nové osvětlení do stávajících rozvaděčů nebo obráceně.

E.3.1.7 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

Stávající stav ukolejnění

Ukolejnění neživých částí trakčního vedení je provedeno podle předpisů platných v době výstavby. Ochrana proti nebezpečnému dotyku neživých částí je řešena ukolejněním individuálně, resp. pomocí ochranného lana skupinově, přes opakovatelnou průrazku.

Navrhovaný stav ukolejnění

Ukolejnění nových trakčních podpěr a ostatních vodivých a částečně vodivých konstrukcí v rozsahu úprav trakčního vedení, provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí lana.

1.2. Stanovení podmínek pro přípravu stavby

1.2.1. Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Pro stavbu „OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU MĚLNÍK (VČETNĚ) – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ (MIMO)“ byly zpracovány následující průzkumy a rozборы:

- Inženýrsko-geotechnický průzkum, GEOTEC-GS a.s., 2017
- Zadávací dokumentace stavby, SŽDC SŽG, 2017

- Doměření stávajícího stavu, Hrdlička, spol. s r.o., 05-11/2017
- Katastrální mapy, 12/2017
- Územně analytické podklady a územní plány dotčených měst, obcí a vyšších celků
- Dendrologický průzkum, Valbek spol. s r.o., 2017
- Biologický průzkum, Valbek spol. s r.o., 2017
- Akustická studie a měření vibrací, REVITA ENGINEERING, 2017

V rámci zpracování projektové dokumentace byl v zájmovém území prověřen a zjištěn:

- průběh inženýrských sítí v jednotlivých lokalitách stavby s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí.
- poloha možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- dendrologický průzkum
- měření hluku a vypracována hluková studie

Pro další stupeň projektové dokumentace stavby – „Projekt stavby“ – bude nutno provést podrobnější geologický a geotechnický průzkum v celém řešeném traťovém úseku. Podrobnější geodetické doměření je nutno provést u všech mostů a propustků a v místech protihlukových stěn.

Pro zpracování projektové dokumentace byly dále použity podklady ze souboru geodetických informací (SGI) katastru nemovitostí:

- snímky listů katastrálních map 12/2017, aktualizované dle nahlížení do KN (<http://nahliznidokn.cuzk.cz>) ve 12/2017
- snímky z map zjednodušené evidence
- podklady ze souboru popisných informací (SPI) KN údaje získané z nahlížení do katastru nemovitostí (<http://nahliznidokn.cuzk.cz>)

1.2.2. Údaje o ochranných pásmech

Stávající ochranná pásma

V oblasti stavby, v jednotlivých lokalitách, se nacházejí (souběhy, křížení) se stávajícími inženýrskými sítěmi. Průběh křížení je zřejmý z koordinačních situací část C.2.

V souvislosti s uvedeným přehledem inženýrských sítí se v prostoru prováděných rekonstrukcí v jednotlivých lokalitách stavby nacházejí tato ochranná pásma:

Ochranné pásmo dráhy:

- 60 m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice obvodu dráhy

Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových vedení

- 1,5 m po obou stranách krajního kabelu

Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových dálkových vedení

- šířka 2,00 m, v některých místech až 3,00 m, hloubka 3,00 m, výška 3,00 m

Ochranné pásmo podzemních kabelových vedení do 110kV

- 1 m po obou stranách od krajního kabelu

Ochranné pásmo nadzemního vedení do 35 kV

- 7m po obou stranách od krajních vodičů

Ochranné pásmo nadzemního vedení do 110kV

- 12 m po obou stranách od krajních vodičů

Ochranné pásmo NTL plynovodu a přípojek v zastavěném území obce

- 1 m po obou stranách od půdorysu zařízení

Ochranné pásmo kanalizace do DN 500mm

- 1,5m po obou stranách od půdorysu

Ochranné pásmo kanalizace nad DN 500mm

- 2,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Ochranné pásmo vodovodu do DN 500mm

- 1,5m po obou stranách od půdorysu

Ochranné pásmo studny pro individuální odběr

- 10m od odběrného zařízení studny

Chráněná území

Stavba nepřichází do přímého kontaktu s žádným ze zvláště chráněných území (ZCHÚ) určených v § 14 zákona 100/2001 Sb.

Rovněž lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území stavby nenacházejí. Dle stanoviska Krajského úřadu kraje Vysočina č. j. KUJL 57029/2013 ze dne 19. 9. 2013 nemůže mít dle § 45i zákona řešený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Významné krajinné prvky ze zákona (tj. lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy) v zájmovém území stavby, které budou stavbou dotčeny, tvoří především vodní toky křížící trať.

Registrované VKP (tj. mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin apod.) nejsou v místě stavby evidovány.

Vliv na všechna chráněná území byl zhodnocen v rámci zpracovaného oznámení záměru.

V rámci projektové přípravy je nutné zohlednit vedení železniční tratě zátopovou oblastí řeky Sázavy a přizpůsobit tomu použité technologie, přepravní trasy a plán organizace výstavby.

V místě stavby, kterým je pozemek dráhy a některé pozemky sousední, ani v jejím nejbližším okolí nejsou žádné chráněné kulturní památky.

Chráněná ložisková území

V místě stavby ani v jeho nejbližším okolí se žádná chráněná ložisková území nenacházejí.

Navrhovaná nová ochranná pásma

Po dokončení stavby v jednotlivých lokalitách nevzniknou ani nejsou navrhována žádná nová ochranná pásma.

1.2.3. Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Stavba bude realizována na pozemcích dráhy, v rozsahu hranic drážního pozemku ve vlastnictví SŽDC nebo ČD.

Zařízení staveniště (ZS) bude možno zřídit pouze na drážních pozemcích v těsné blízkosti železniční trati, kam je možný příjezd po silnici nebo po železnici. ZS na jiných pozemcích včetně příjezdu si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Z hlediska přípravy staveniště pro realizaci stavby nejsou na demolice či kácení zeleně v místě jednotlivých lokalit stavby žádné mimořádné požadavky. Staveniště jsou situována v rozsahu hranic dráhy, v traťových úsecích a ve stanicích, které jsou bez vzrostlých stromů, které by se musely pro přípravu staveniště kácet.

Zeleň se v místě stavby nachází pouze místy, a to ve formě náletových křovin a neudržovaného travního porostu, který provedení stavby v zásadě nebrání, případně bude v nezbytném rozsahu vymýcen.

Demontáže a demolice stávajícího zařízení (stávající most, železniční svršek, nástupiště...), které jsou řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů, budou prováděny postupy běžnými v železničním stavitelství, které nevyžadují žádnou mimořádnou připravenost místa stavby.

Jednotlivé lokality stavby se nacházejí, respektive se budou nacházet (po vykoupení pozemků), výhradně na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC nebo ČD, určených výhradně a pouze k provozování železniční dopravy (druh pozemku, ostatní plocha, využití pozemku dráha).

Demolice nejsou ve stavbě uvažovány.

Vzhledem k obsahové náplni stavby, zvýšení rychlosti v mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice, která má charakter rekonstrukce železniční trati, se otázka zeleně z pohledu péče o krajinu neprojeví, nebo jen velmi sporadicky. Bude se jednat pouze o úpravy částí ploch po vyrovnání území, podél krajních kolejí ve stanicích, podél příkopů a v místě napojení na stávající terén, u stávajícího mostu a tunelu, které jsou předmětem rekonstrukce.

Při stavebních pracích budou v jednotlivých místech stavby podle potřeby vymýceny náletové křoviny, které jsou v kolizi s navrženým řešením stavby. Vzhledem k současnému stavu vzrostlé zeleně, zjištěnému při pochůzkách, lze předpokládat odstraňování křovin a porostů jen v malém rozsahu.

1.2.4. Trvalé nebo dočasné zábory pozemků ZPF nebo PUPFL

V rámci stavby dojde k trvalým záborům pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF). Jedná se v podstatě o vypořádání vlastnických vztahů. Trať v některých místech leží na pozemcích ve vlastnictví cizích osob. K trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) nedojde.

1.2.5. Územně technické podmínky (napojení stavby na technickou infrastrukturu)

Přístup na staveniště je možný především po železnici, a to jak ve směru od Havlíčkova Brodu, tak i ve směru od Okrouhlic. Možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly po silnicích, místních a účelových komunikacích bude jedině v případě získání kladného vyjádření vlastníků nebo správců těchto komunikací. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Pro přístup na staveniště budou využívány silnice I., II. a II. třídy, které se nacházejí v souběhu se železniční tratí Havlíčkův Brod - Okrouhlice. Jedná se zejména o silnici II/150 v úseku Havlíčkův brod - Okrouhlice, dále o silnice III/34740, III/34759, část silnice I/34 v úseku od křižovatky se silnicí II/150 po křižovatku se silnicí III/34740, dále místní komunikace a polní cesty nacházející se v bezprostřední blízkosti železniční tratě.

Komunikace budou využívány pro dopravu pracovníků zhotovitele, stavebního materiálu a případně výkopu na mezideponie a zpět a při odvozu odpadů na skládky. Při odvozu přebytečného materiálu a odpadů ze stavby na skládku budou navíc využívány silnice I/38 v úseku Havlíčkův Brod – Antonínův Důl a ulice Průmyslová v Havlíčkově Brodě.

Pro místa vjezdu na staveniště zajistí zhotovitel stavby projekt dopravního značení upozorňující na vjezd na staveniště a dopravní značení omezující rychlost v dotčeném úseku. Zhotovitel stavby zajistí čištění komunikací a v případě potřeby i řízení dopravy vlastními pracovníky.

1.2.6. Údaje o souvisejících stavbách

Příprava dalších souvisejících staveb v zájmové oblasti nejsou známy.

1.2.7. Údaje o bilancích zemních prací

Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že se jedná o středně velkou stavbu dopravní infrastruktury. Množství odpadů ze stavby je zřejmé z části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

1.2.8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Výkup pozemků (trvalé zábory) i dočasné zábory pozemků jsou podrobně řešeny v samostatné části projektové dokumentace „1.2 Majetkoprávní dokumentace“.

1.2.9. Výjimky z předpisů a norem

V projektové dokumentaci nejsou uvažovány žádné výjimky z platných zákonů, předpisů a norem.

1.2.10. Požadavky na další přípravu stavby

Pro realizaci stavby je nutno zpracovat další stupeň projektové dokumentace – projekt stavby (dokumentaci ke stavebnímu povolení), která podrobně rozpracuje technické řešení stavby.

Pro všechny lokality je nutné dopracovat geodetické doměření. V dalším stupni projektové dokumentace je dále nutno dopracovat podrobnější geotechnický průzkum. Doměření i podrobnější geotechnický průzkum je nutno zpracovat dle požadavků jednotlivých zpracovatelů, které budou zpřesněny v dalších stupních přípravy.

1.2.11. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba leží v záplavovém území. Traťový úsek se nachází v záplavové oblasti Q5, Q20 i Q100 řeky Sázavy. Samotná trať, vzhledem k tomu, že se nachází v záplavovém území na náspu, není hladinou Q5, Q20 ani Q100 dotčena. Hladinou Q5, Q20 i Q100 řeky Sázavy jsou zasaženy pouze některé spodní inženýrské stavby – mosty a propustky.

Stavba neleží v poddolovaném území.

1.2.12. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nemá vliv na okolní stavby, pozemky okolí a odtokové poměry v území.

2. Dopravní a provozní technologie

Dopravní a provozní technologie je vypracovaná v samostatné části přípravné dokumentace „B.2 Dopravní a provozní technologie“.

3. Vliv stavby na životní prostředí

Vliv stavby na životní prostředí je vypracován v samostatné části přípravné dokumentace „B.3 Vliv stavby na životní prostředí“ a je členěn na následující kapitoly:

- B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí
- B.3.2 Biologický průzkum
- B.3.3 Dendrologický průzkum
- B.3.4 Akustická studie
- B.3.5 Měření vibrací
- B.3.6 Odpady
- B.3.7 Rozptylová studie
- B.3.8 Zemědělská příloha
- B.3.9 Lesní příloha

4. Odolnost a zabezpečení stavby

Trať Mělník - Litoměřice je elektrifikovanou. Protikorozní ochrana zařízení, příslušenství a prvků SDC SSZT, SDC SEE a případných mimodrážních správců vkládaných do kolejiště nově v rámci stavebních objektů stavby je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami či dalšími úpravami zamezujícími korozi (žárové zinkování, ...).

5. Odpadové hospodářství

Odpadové hospodářství je zpracované v samostatné části projektové dokumentace „B.3 Vliv stavby na životní prostředí“ v části „B.3.6 Odpady, které samostatnou přílohou projektové dokumentace.

6. Zásady zajištění požární ochrany stavby

Stavba neobsahuje pozemní objekty vyjma přístřešků na nástupištích a neobsahuje ani tunely.

Přístřešky se navrhují z konstrukčních částí druhu DP1 – nehořlavý konstrukční systém. Jedná se o požární úseky bez požárního rizika s jednoznačně vyhovující možností úniku osob. Navržené přístřešky nejsou umístěny v požárně nebezpečném prostoru jiných objektů a samy požárně nebezpečný prostor nevytvářejí.

Ostatní navržená stavební díla (propustky, mosty, nástupiště, protihlukové stěny) jsou taktéž navrženy z konstrukčních částí druhu DP1 a nevytvářejí žádné požární riziko. Rekonstrukcí technických a technologických zařízení nedochází ke zhoršení požární bezpečnosti oproti původnímu stavu.

Navrženou stavbou nejsou zhoršeny původní podmínky pro provedení protipožárního zásahu v mezistaničním úseku železniční trati Mělník - Litoměřice.

7. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání je řešeno v části D.1 Železniční zabezpečovací zařízení, která řeší výstavbu traťového zabezpečovacího zařízení a přejezdových zabezpečovacích zařízení.

8. Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby s těžce omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci například na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

9. Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Omezení v záplavových územích

V aktivní zóně záplavových území se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury, zřizování konstrukcí chmelnic, jsou-li zřizovány v záplavovém území v katastrálních územích vymezených podle zákona č. 97/1996 Sb., o ochraně chmele, ve znění pozdějších předpisů, za podmínky, že současně budou

provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky; to neplatí pro údržbu staveb a stavební úpravy, pokud nedojde ke zhoršení odtokových poměrů.

V záplavovém území je navržen přístupový chodník na nové Zast. Liběchov-město. Samotné nástupiště jsou umístěny nad hladinou Q_{100} . Nová poloha zastávky Liběchov- město byla v dané lokalitě zvolena z důvodu zatraktivnění a zpřístupnění železniční dopravy cestujícím. Nová zastávka se nachází o cca 650 m blíže k centru města, než původní ŽST liběchov. Poloha zastávky byla kladně projednána se zástupci MÚ Liběchov, MÚ Mělník Odbor ŽP a **Povodím Labe**.

V aktivní zóně je dále zakázáno:

- těžit nerosty a zeminu způsobem zhoršujícím odtok povrchových vod a provádět terénní úpravy zhoršující odtok povrchových vod
- skladovat odplavitelný materiál, látky a předměty
- zřizovat oplocení, živé ploty a jiné podobné překážky
- zřizovat tábory, kempy a jiná dočasná ubytovací zařízení

Mimo aktivní zónu v záplavovém území může vodoprávní úřad stanovit omezující podmínky. Takto postupuje i v případě, není-li aktivní zóna stanovena.

Území určená k rozlivům povodní

Pro účely zmírnění účinků povodní může vodoprávní úřad jako preventivní opatření v záplavovém území na podkladě plánu oblasti povodí místo jiných opatření na ochranu před povodněmi rozhodnutím vymezit území určená k rozlivům povodní.

V rozhodnutí o stanovení území určených k rozlivům povodní omezí vodoprávní úřad po projednání s dotčenými úřady státní správy právo užívání pozemků a staveb v tomto území.

Za omezení užívání pozemků a staveb náleží jejich vlastníkům náhrada. V případě potřeby může vodoprávní úřad podat ve veřejném zájmu návrh na vyvlastnění dotčených pozemků a staveb, případně může podat stavebnímu úřadu návrh na vyhlášení stavební uzávěry.

Stavba není ohrožena sesuvem půdy a nenachází se ani v poddolovaném území.

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku. Po dokončení rekonstrukce se hladina hluku znovu vrátí na původní úroveň, v závislosti na množství projíždějících vlaků.

Na základě ustanovení vyhlášky č. 76/91 Sb., §1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů ani určovat radonový index pozemku dle vyhlášky č. 307/2002 Sb. V platném znění. Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

Ochrana obyvatelstva před hlukem z provozování železniční dopravy je řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.3.4 Akustická studie“.

10. Civilní ochrana

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadání přípravné dokumentace.

11. Graf dynamického průběhu rychlostí

Graf dynamického průběhu rychlostí (dráhový tachogram) je doložen jako součást zpracované části B.2 Provozní a dopravní technologie, která je přílohou této Souhrnné části „B“.

12. Organizace výstavby

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací. Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací.

Realizace stavby bude prováděná ve 12 etapách tak, aby po celou dobu výstavby byl zachován železniční provoz na trati.

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví investora - SŽDC nebo ČD. Jelikož oba subjekty jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Při návrhu OV před realizací stavby bude snaha délku těchto výluk minimalizovat.

Zahájení stavby 1. 9. 2023

Ukončení stavby 16. 12. 2027

Délka trvání..... 1568 dní

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
OPTIMALIZACE TRAŽOVÉHO ÚSEKU MĚLNÍK (VČETNĚ) - LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ (MIMO)	1568 dny	1.9. 23	16.12. 27
Zahájení stavby	0 dny	1.9. 23	1.9. 23
Přípravné práce	182 dny	1.9. 23	29.2. 24
Etapa č. 1A-G	90 dny	1.3. 24	29.5. 24
Etapa č. 2A-B	90 dny	30.5. 24	27.8. 24
Etapa č. 3	10 dny	28.8. 24	6.9. 24
Etapa č. 4A-B	90 dny	7.9. 24	5.12. 24
Etapa č. 5A-B	10 dny	6.12. 24	15.12. 24
Zimní přestávka	75 dny	16.12. 24	28.2. 25
Etapa č. 6A-B	90 dny	2.3. 25	30.5. 25
Etapa č. 7	5 dny	31.5. 25	4.6. 25
Etapa č. 8A-D	180 dny	5.6. 25	1.12. 25
Zimní přestávka	89 dny	2.12. 25	28.2. 26
Etapa č. 9A-B	90 dny	1.3. 26	29.5. 26
Etapa č. 10A-B	90 dny	30.5. 26	27.8. 26

Etapa č. 11A-B	100 dny	28.8. 26	5.12. 26
Zimní přestávka	85 dny	6.12. 26	28.2. 27
Etapa č. 11C	80 dny	1.3. 27	19.5. 27
Etapa č. 12A-D	130 dny	20.5. 27	26.9. 27
Dokončovací práce	80 dny	27.9. 27	15.12. 27
Ukončení výstavby	1 den	16.12. 27	16.12. 27

Podrobný popis organizace výstavby se nachází v samostatné části „B.12 Zásady organizace výstavby“