

**OBSAH**

Úvodní údaje.....	2
B.    Souhrnná část.....	3
B.1.    Souhrnná technická zpráva .....	3
B.2.    Provozní a dopravní technologie .....	8
B.3.    Vliv stavby na životní prostředí .....	9
B.4.    Odolnost a zabezpečení stavby .....	11
B.5.    Energetické výpočty .....	11
B.6.    Protikorozní ochrana .....	11
B.7.    Graf dynamického průběhu rychlosti .....	11
B.8.    Dopravní opatření .....	11
B.9.    Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	12
B.10.   Úspora energie a ochrana tepla.....	12
B.11.   Návrh řešení ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí .....	12
B.12.   Civilní ochrana .....	12
B.13.   Bezbariérové užívání .....	12

## **Úvodní údaje**

### **Základní identifikační údaje**

Název stavby:	Cyklická obnova trakčního vedení v úseku Řehlovice - Úpořiny
Místo stavby:	traťový úsek Řehlovice - Úpořiny
Okres:	Teplice
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Úpořiny, Lysec, Ohníč, Křemýž
Charakter stavby:	Výměna vedení technické infrastruktury podle § 79 odst. 2s) zák. 183/2006 Sb. Stavební úprava a udržovací práce podle §79 odst. 5 zák. 183/2006 Sb. Stavby, terénní úpravy, zařízení a udržovací práce nevyžadující stavební povolení ani ohlášení podle §103 odst. 1c) a 1d) zák. 183/2006 Sb.
Předmět projektové dokumentace:	Projektová dokumentace zahrnuje opravu stávajícího trakčního vedení v traťových kolejích trati Ústí nad Labem západ – Bílina v úseku Řehlovice - Úpořiny včetně nosných konstrukcí a ochranných opatření.
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Adresa stavebníka:	Železničářská 1386/31, Ústí nad Labem, PSČ 400 03
IČ stavebníka:	70 99 42 34
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s.
Sídlo zpracovatele dokumentace:	Olšanská 2643/1a, Praha 3, PSČ 130 80
IČ zpracovatele dokumentace:	47115921
Projektant:	Ing. Pavel Haušild
Autorizovaná osoba (č. autorizace):	Ing. Pavel Haušild, ČKAIT 0008467, technologická zařízení staveb
Provozovatel stavby:	Správa železnic, s.o.
Způsob provádění stavby:	dodavatelský
Zhotovitel stavby:	bude vybrán na základě výběrového řízení
Zhotovitel geodetického zaměření:	SŽG středisko železniční geodézie Ústí nad Labem

## **B. Souhrnná část**

### **B.1. Souhrnná technická zpráva**

#### **B.1.1 Zhodnocení staveniště**

Staveniště je snadno přístupné a plánované zařízení staveniště v žst. Úpořiny poskytuje dostatečné plochy pro dočasné skladování materiálu i vykopané zeminy. Stavba neovlivní veřejné ani občanské vybavení ani zařízení osobní a nákladní železniční přepravy.

Přístup ke stavebním pozemkům je především z vlastní železniční trati (přísun a odsun materiálu; betonáž základů, stavba stožárů, montáž a demontáž vedení), po silnici je částečně přístup z místních komunikací.

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změnám směrového vedení tratě, byly stavební pozemky použity shodně jako ve stávajícím stavu. Umístění nových stožárů bylo voleno v blízkosti stávajících stožárů a s ohledem na stávající stavební objekty a křížení inženýrských sítí. Stavba nemění dispozici kolejišť, umístění jiných staveb, nástupišť, návěstidel, osvětlovacích stožárů atd.

#### **B.1.2 Průzkumy a podklady**

Přehled výchozích podkladů:

- Geodetické a mapové podklady, SŽG Ústí nad Labem

Dokumentace stávajícího stavu (OŘ Ústí nad Labem SEE):

- Schéma napájení a dělení TV
- Polohový plán
- Ukolejňovací plán
- Podélný profil trati

Geodetické zaměření sítí (distribuční sítě el. energie, plynu, datová infrastruktura – viz část H)

Smluvní a obecné podklady:

- Smlouva o dílo na zhotovení projektu stavby, název zakázky „Oprava trakčního vedení na trati Ústí n.L. západ-Bílina, 3.etapa (PD)“ mezi Správou železnic s. o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem a firmou SUDOP PRAHA a.s. (Číslo registru VZ: 65023043)
- Záписы z jednání a porad (viz část H)
- Technicko-kvalitativní podmínky staveb SŽDC

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávajícího trakčního vedení bez změny směrového vedení tratě, byly předpokládány shodné geologické a hydrologické podmínky jako při prvotní elektrizaci tratě v letech 1965-1966. V souladu s TKP kap. 31 byly tedy použity archivní podklady a bylo upuštěno od geologických, hydrogeologických a jiných průzkumů.

#### **B.1.3 Ochranná pásma**

Ochrana vlastní stavby je zajištěna stávajícím ochranným pásmem dráhy. Nadzemní trolejové vedení může zasahovat nebo křížovat ochranná pásma energetických vedení podle zák. 458/2000 Sb. a sítí elektronických komunikací podle zák. 127/2005 Sb. Poloha základů trakčních stožárů byla volena tak, aby zemní práce nezasáhly do zmíněných ochranných pásem.

V několika případech dojde ke kolizi s drážní kabelizací stavebníka (kabely napájení zabezpečovacího zařízení, sdělovací kabely). Před započítím výkopových prací musí zhotovitel zajistit provedení přesného zaměření a ručně kopaných sond, případně další opatření dle požadavků správců sítí. Při zemních pracích v místech souběhů a křížování stávající infrastruktury nutno provádět výkopové práce ručně a uvědomit vlastníky příslušné sítě. V případě řešení souběhů a křížování musí zhotovitel postupovat podle ČSN 73 6005 a TNŽ 37 5715.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu památkové péče. Stavba se nenachází v ochranném pásmu místních komunikací či silnic.

Nedochází k zásahu do podzemních vod, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. Stavba není situovaná do chráněné oblasti nebo přírodní rezervace, ani jejích ochranných pásem. Stavbou nebudou dotčeny lesní ani zemědělské pozemky.

Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.

Stavba nevyžaduje asanace, bourací práce ani kácení porostů.

Stavba nevyžaduje zábor ZPF ani PUPFL.

## B.1.4 Koncepce stavby

### B.1.4.1 Účel stavby

Důvodem stavby je velká opotřebovanost stávajícího zařízení, které neumožňuje splnit současné i budoucí požadavky na provoz a neumožňuje efektivní údržbu jak z důvodu ukončení výroby mnoha původních prvků, tak z důvodu obtížné až nemožné rozebíratelnosti spojů vystavených dlouhodobě povětrnostním vlivům. Návrhová životnost původního trolejového vedení skončila v letech 2000 – 2005.

Účelem stavby je především rekonstrukce stávajícího nevyhovujícího trolejového vedení a staticky narušených stožárů a oprava souvisejících zařízení za účelem udržení provozuschopnosti trakčního vedení do doby, než proběhne celková modernizace, která je v současné době ve stadiu před zahájením přípravných projekčních prací.

Realizace projektu umožní dostat současným požadavkům a zjednoduší údržbu. Účelem stavby není zlepšení parametrů trati ani zvýšení rychlosti.

### B.1.4.2 Popis navrženého technického řešení

#### SO 01-31-01 Oprava TV Řehlovice - Úpořiny

V rámci stavebního objektu je navržena rekonstrukce nevyhovujícího trakčního vedení širé trati Řehlovice - Úpořiny. V úseku mezi elektrickým dělením žst. Řehlovice v km 7,650 a elektrickým dělením žst. Úpořiny v km 13,040 budou provedeny nutné úpravy stávajícího stavu trakčního vedení – výměna troleje a nosného lana včetně kotvení, výměna zesilovacího vedení, výměna izolátorů a konzol a výměna nevyhovujících stožárů včetně základů.

Trakční vedení bude opraveno podle typové dokumentace „Sestava TV“, typ trolejového vedení „J“.

**Základy.** Nové základy jsou navrženy hloubené podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“ z roku 2006. Základy bude nutno provádět mrazuvzdorným betonem C25/30 – XF1(CZ) v souladu s ČSN EN 206. Vrchní hrany základů budou navrženy 20 cm nad úroveň stávajícího terénu. Líce základů budou navrženy minimálně 3m od nové osy koleje.

**Stožáry a brány.** Nové stožáry jsou navrženy dle typového podkladu „Stožáry trakčního vedení“ z roku 2007 a doplňků takto:

- Stožáry trubkové typu TS a TBS, svorníkové provedení – 30 ks
- Stožáry svařované typu DS, svorníkové provedení – 176 ks
- Příhradové svařované kotevní stožáry typu BP – 72 ks
- Břevna nosných bran – 15 ks + 2 ks výložníků

V tomto úseku bude provedena demontáž opuštěných stožárů včetně veškerého příslušenství, základy budou demontovány 1m pod úroveň terénu.

**Vodiče.**

- |   |   |
|---|---|
| ▪ Trolejový drát hlavních kolejí                            | 150 mm <sup>2</sup> Cu, 15 kN, rozvinutá délka 13 122 m |
| ▪ Nosné lano hlavních kolejí                                | 120 mm <sup>2</sup> Cu, 15 kN, rozvinutá délka 13 122 m |
| ▪ Lano zesilovacího vedení                                  | 120 mm <sup>2</sup> Cu, rozvinutá délka 10 796m         |
| ▪ Bez přídatného lana                                       |   |
| ▪ Kotvení oddělené pohyblivé gravitační s kladkostrojem 1:2 | – 32 ks   |

**Závěsy.** Závěsy na konzolách jsou navrženy s výztuhou pro výšku sestavy 1500 mm, v oblouku 1300 mm dle sestavy „J“.

Všechny nové izolátory musí být vyhovující pro izolační hladinu 25 kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu střídavou AC 25kV, 50Hz. Na základě požadavku provozovatele (ORÚ Ústí nad Labem SEE) budou použity výhradně keramické izolátory.

**SO 01-37-01 Oprava UKK Řehlovice - Úpořiny**

Předmětem řešení výše uvedeného SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed. 3 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Ve stávajícím stavu je řešena ochrana vodivých konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Pro ukolejnění trakčních stožárů je použito ukolejňovací lano. Ukolejňovací lano bude demontováno, ukolejnění bude řešeno jako individuální. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Trakční stožáry situované v místech veřejně nepřístupných – budou ukolejňeny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 500V na krajní kolejnici koleje č. 1 nebo 2.

Ocelové konstrukce situované v místech veřejně přístupných budou ukolejňeny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 250V na krajní kolejnici koleje č.1 nebo 2.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

**SO 01-32-01 – Oprava silnoproudých rozvodů Řehlovice - Úpořiny**

V rámci stavebního objektu je navržena úprava stávajících rozvodů dálkového ovládání úsekových odpojovačů a silnoproudých rozvodů osvětlení v železničních stanicích Řehlovice a Úpořiny a v širé trati Řehlovice – Úpořiny (včetně zastávek Velvěty, Rtně nad Bílinou a Brozánky), a to z důvodu rekonstrukce trakčního vedení. Úpravy budou řešeny pouze v nutném rozsahu daném posunem trakčních stožárů. Stávající kabely DOÚO budou využity, provede se pouze naspojování k novým polohám odpojovačů. Stávající osvětlovací stožáry a kabely silnoproudých rozvodů osvětlení budou rovněž využity, provedou se pouze nutné přeložky osvětlovacích stožárů a úpravy kabelového vedení v místech kolizí s novými trakčními stožáry.

**SO 01-31-02 – Oprava sítí proti dotyku Řehlovice - Úpořiny**

V rámci stavebního objektu je navržena úprava stávajících svislých zábran proti nebezpečnému dotyku živých částí trakčního vedení. Úpravy zábran proti dotyku nad traťovými kolejemi se požadují u stávajícího nadjezdů v km 10,7.

Stávající protidotykové zábrany jsou provedeny vyhovujícím způsobem, ale z důvodu jejich opotřebovanosti je navržena výměna za nové dle ČSN EN 50 122-1 ed. 3. Stávající svody ukolejnění po podpěrách budou vyměněny za nové včetně průrazek a připojení na kolej.

**B.1.4.3 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území**

Stavba má charakter opravy trakčního vedení již elektrizované trati. Stávající staticky narušené trakční stožáry budou nahrazeny novými stožáry obdobného typu. Stavba tedy nijak negativně neovlivní urbanismus a vzhled území.

**B.1.4.4 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Stavba vzhledem k nepatrným rozměrům základů nijak neovlivní odvod povrchových vod. Stávající odvodnění nebude též narušeno. Během stavby je třeba zajistit, aby byla zachována jeho funkčnost.

Stavba nebude zdrojem splaškových ani dešťových vod odváděných do kanalizace a nevyžaduje tedy napojení na kanalizaci. V průběhu výstavby se předpokládá využití stávajících hygienických zařízení v ubytovacích a kancelářských prostorách, resp. využití převozných záchodků na staveništi.

**B.1.4.5 Požadavky stavby na zdroje**

Vzhledem ke svému charakteru energetického vedení nemá stavba žádné nároky na spotřebu zdrojů (vody, elektřiny, plynu atd.).

Během výstavby bude běžně používána pouze elektrická energie (z distribuční sítě NN či z elektrických agregátů), dále se bude běžně používat tlakový vzduch pro pohon nářadí (zdrojem budou mobilní kompresory).

Stavba nevyžaduje připojení na vodovod. Během výstavby bude používána pitná voda dopravovaná v cisternách pro účely pití či mytí, odhadovaná potřeba je 10 l vody na jednoho pracovníka a směnu. Dodávku zajistí dodavatel stavby dle skutečných potřeb, lze využít běžného vodovodu. Při betonáži bude používána záměsová voda a voda na mytí technologického zařízení během provozních přestávek. Odhadovaná spotřeba je 50 l/m<sup>3</sup> betonu. Dodávku zajistí dodavatel stavby na základě objednávky u příslušného vodárenského závodu.

#### **B.1.4.6 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Vzhledem k užívání stavby pouze zaměstnanci SŽ a jinými pracovníky železnic se nepředpokládá její užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Veřejnost může se stavbou přijít do styku pouze v místech veřejnosti přístupných (přechod pro pěší), kde budou z obou stran na nejbližších stožárech TV umístěny výstražné tabulky.

#### **B.1.4.7 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Stavba nepředpokládá kácení nebo ořez větví nad rámec běžné údržby, není tedy třeba řešit náhradní výsadbu.

#### **B.1.4.8 Bezpečnost práce a protipožární ochrana**

Obsluhu a práci na elektrotechnickém zařízení budou provádět pouze pracovníci s příslušnou elektrotechnickou kvalifikací pověřeni provozovatelem zařízení. Elektrická bezpečnost při užívání stavby je splněna dodržením norem ČSN EN 50122-1 ed. 3, ČSN EN 50122-2 ed. 3 a ČSN 34 1500 ed. 2.

Na předepsaných místech (veřejně přístupné nadjezdy, přejezdy, stožár s odpojovačem) budou umístěny výstražné tabulky podle ČSN 37 5199.

Stavba nevyžaduje zdroje požární vody či jiných hasebních látek, neboť neobsahuje žádné hořlavé látky a při správně fungujících ochranách elektrické části trakčního vedení v napájecí stanici nelze předpokládat žádný požár jak v provozním stavu, tak při poruchách nebo haváriích.

Návrh evakuace osob a zvířat není vzhledem k charakteru a velikosti stavby řešen – stavba neobsahuje žádné uzavřené nebo stavebně oddělené prostory. Stavbu požární ochrany není třeba vzhledem k charakteru stavby zřizovat.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.

Zhotovitel stavby zpracuje Havarijný plán a Plán BOZP v souladu s platnou legislativou.

#### **B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek**

Stavba nevyžaduje posouzení vlivů na životní prostředí ani územní rozhodnutí, bude zažádáno o souhlas s provedením stavebního záměru.

#### **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

Zhotovitel musí před započatím výstavby vypracovat havarijný plán s ohledem na ochranu vod (§ 39 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách) a dodržet další podmínky uvedené části H projektu (především podmínky správců sítí technické infrastruktury).

#### **Úpravy a přeložky nadzemních a podzemních vedení**

Některé základy mohou být v kolizi se stávající infrastrukturou. Před započatím prací musí zhotovitel provést přesné zaměření a ručně kopané sondy. Při zemních pracích v místech souběhů a křížování

stávající infrastruktury nutno provádět výkopové práce ručně a uvědomit vlastníky příslušné sítě. V případě řešení souběhů a křížování musí zhotovitel postupovat podle ČSN 73 6005 a TNŽ 37 5715.

### Zařízení staveniště a skládky

Zařízení staveniště je umístěno v žst. Úpořiny. Využita budou prostranství na pozemku o celkové ploše cca 400 m<sup>2</sup>. Plocha zařízení staveniště bude využita pro skladové a kancelářské kontejnery, a pro volné skladování stožárů, svorníků, konzol a dalšího materiálu nižší peněžní hodnoty. Plocha bude též využita pro zbrojení kolejové betonárky kamenivem a vodou. Pro odstavování pracovních vlaků bude použita kol. č. 7 a kol. č. 9 o délce cca 100 m. Přístup silničními vozidly bude ulicí Nádražní.

Stavba po svém dokončení nevyžaduje připojení na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu.

Stavba nevyžaduje žádných asanací ani demolic. Nepředpokládá se kácení nadlimitních dřevin. Bude nutné pouze odvětvení a kácení podlimitních dřevin a keřů podle §3 vyhl. MŽP 198/2013. Viz část B.3.3.

### Odpadové hospodářství

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech). Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ výše uvedeného zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy. V rámci SŽ s.o. platí směrnice SM096 Směrnice pro nakládání s odpady.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spalení).

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Následující tabulka udává předpokládaný druh a množství odpadů a výzisků vzniklých během stavební činnosti:

druh odpadu	kód	kat.	jedn.	celk. množství
Čistá výkopová zemina	170504	O	t	2740
Beton z demolic, základů TV	170101	O	t	1532
Železný šrot – konstrukce, stožáry	170405	O	t	54
Odpad mědi a slitin	170401	O	t	43
Izolátory porcelánové	160216	O	ks	830
			kg	8300
Odpojovače, ocel, porcelán	160216	O	ks	4
			kg	400

Jako výzisk se předpokládají položky č. 3 a 4. Přesná množství odpadů a výzisků budou specifikována během stavby podle skutečnosti dle SM096. Nevyužitý výzisk bude likvidován firmou TROJEK, a.s. (Dudova 2585/4, 120 00 Praha 2, Vinohrady, IČ: 49606778) na základě celorepublikové smlouvy uzavřené SŽ na výkup a odvoz kovového odpadu. Odvoz zajišťuje zpracovatel odpadu vlastními prostředky.

Následující tabulka udává skládky a recyklační střediska v blízkosti stavby, jejich umístění a vzdálenost od stavby.

Skládka	adresa	vzdál.
Marius Pedersen a.s., skládka Modlany	Modlany 34, Modlany, 417 13	15 km
TROJEK, a.s.	K Dílnám 584, 280 02 Kolín IV	143 km

### B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba nevyžaduje výkupy pozemků ani staveb.

### B.1.8 Výjimky z předpisů

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů.

## B.2. Provozní a dopravní technologie

Stavba nebude mít žádný vliv na provozní a dopravní technologii – nedojde ke změně propustnosti trati, traťové rychlosti, zabezpečovacího zařízení, umístění návěstidel, nástupišť, přejezdů, přechodů, elektrických dělení atd.

Dimenzování elektrických trakčních zařízení ve stávajícím i novém stavu odpovídá parametrům trati (dvoukolejná trať, rychlost 60 km/h). Výstavba nebude vyžadovat žádnou změnu provozu ani dopravní technologie.

Vzhledem k charakteru stavby, která nemá stálou obsluhu ani neslouží veřejnosti, není řešena ani doprava v klidu, ani přístup individuální nebo hromadnou dopravou ke stavbě.

### Přístup na staveniště v průběhu výstavby

Staveniště je částečně přístupné z místních komunikací, z valné části však jen z koleje. Blízká žst. Úpořiny je snadno přístupná a poskytuje dostatečné plochy pro dočasné skladování materiálu. Nakládka a vykládka pracovních vlaků bude prováděna v žst. Úpořiny, která je přístupná po ul. Nádražní.

### Napojení na zdroje vody a energií

Stavba nevyžaduje zvláštní přípojku k energetické síti; využívat se budou mobilní zdroje pracovních vozidel a strojů, v žst. Úpořiny lze využít připojení k drážnímu rozvodu do stávajících kabelových skříní. Voda k pití a mytí bude zajišťována ze stávající vodovodní sítě (žst. Úpořiny), případně dovážena v kanystrech. Záměsová voda do betonu bude objednáвана u vodárenských závodů v automobilových cisternách.

### Etapizace výstavby

Výstavba je plánována v následující etapizaci:

- Výkopové a betonářské práce – výkopy z koleje a betonáže kolejovou betonárkou.**  
Navrženy jsou 12-hodinové denní kolejové i napěťové výluky traťových kolejí v úseku Řehlovice – Úpořiny, každá kolej po dobu 31 dní, a 12-hodinové denní kolejové i napěťové výluky staničních kolejí v elektrickém dělení žst. Řehlovice pro každou skupinu 4 dny a 12-hodinové denní kolejové i napěťové výluky staničních kolejí v elektrickém dělení žst. Úpořiny pro každou skupinu 3 dny.
- Stavění stožárů – stavění stožárů jeřábem z pracovního vlaku, montáž armatur a konzol TV.**  
Navrženy jsou 12-hodinové denní kolejové i napěťové výluky traťových kolejí v úseku Řehlovice – Úpořiny, pro 1. TK po dobu 14 dní, pro 2. TK po dobu 11 dní a staničních kolejí v elektrickém dělení žst. Řehlovice pro každou skupinu po 3 a 2 dny a Úpořiny po 2 dnech. Pro montáž břevna jsou navrženy 4-hodinové noční výluky obou traťových kolejí v počtu 6 dní.
- Montáž vodičů – demontáž starých vodičů TV, demontáž starých armatur a konzol TV, rozvinování vodičů, regulace trolejového drátu a kotvení, montáž věšáků.**

Navržena je **nepřetržitá** napěťová výluka 1. traťové koleje v úseku Řehlovice – Úpořiny po dobu 13 dní. Pro práce v elektrickém dělení žst. Řehlovice a Úpořiny jsou po 4 dny navrženy souběžné



napětové výluky příslušné kolejové skupiny stanice po dobu 4×4 hodiny denně. Navržena je **nepřetržitá** napětová výluka 2. traťové koleje v úseku Řehlovice – Úpořiny po dobu 14 dní. Pro práce v elektrickém dělení žst. Řehlovice a Úpořiny jsou po 4 dny navrženy souběžné napětové výluky příslušné kolejové skupiny stanice po dobu 4×4 hodiny denně. Po dobu nepřetržité napětové výluky bude možno mimo pracovní dobu (cca 18:00 – 6:00) koleje využívat pouze pro provoz nezávislé trakce.

#### 4. Demontáž starých stožárů a základů

Navrženy jsou 12-hodinové denní kolejové i napětové výluky traťových kolejí v úseku Řehlovice (včetně) – Úpořiny (včetně) pro každou kolej po dobu 18 dní.

#### 5. Práce bez výluk

Bez výluk nebo souběžně s demontážemi budou prováděny dokončovací práce (číslování stožárů, ruční úprava terénu). Práce bez výluk jsou navrženy po dobu 12 dní.

#### 6. Měření a zkoušky

Pro požadovaná měření a zkoušky na TV jsou navrženy výluky traťových kolejí během 2x3 dnů v délce 6 hodin (možno i v nočních hodinách).

Vzhledem k délce dotčeného úseku mohou být některé práce, probíhající různými pracovními skupinami na různých místech, prováděny v časovém souběhu (např. betonáže a stavění stožárů). Tím dojde k úspoře celkové doby výluk. Zároveň je vzhledem k navržené délce výluk nutné, aby zhotovitel disponoval nejméně 2 pojízdnými betonárkami a 2 pracovními vlaky, které může současně nasadit včetně zařízení pro tažení pod tahem trakčního vedení.

Návrh harmonogramu s návazností jednotlivých prací při zohlednění pracovní doby (dekádního volna) i technologických přestávek (tvrdnutí betonu) zpracuje zhotovitel. Schémata napájení a dělení trati a žst. Úpořiny a Ohnič jsou přílohou dokumentace. Schémata napájení a dělení při výlukách zpracuje zhotovitel.

### B.3. Vliv stavby na životní prostředí

#### B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba podle svého druhu a rozsahu nevyžaduje zjišťovací řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. ani posuzování podle předmětného zákona – viz vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. KUUK/110537/2024.

#### B.3.2 Ochrana přírody a krajiny

Stavba prochází převážně extravilánem obcí. V rozsahu stavby je okolní ráz zástavby a krajiny předměstského a průmyslového charakteru. Stavba neprochází souvislými lesními porosty.

Trať není v územním střetu s tzv. velkoplošnými zvláště chráněnými územími (národní parky, CHKO), ani maloplošnými zvláště chráněnými územími (přírodní památky a rezervace). Stavba se nenachází na území památkové rezervace ani zóny.

Vzhledem ke svému charakteru a nepatrné velikosti zřizovaných venkovních zařízení (stožárů) nevyvolá stavba žádné změny krajinného vzhledu dotčeného území. Naopak, vzhledem k použití trubkových a příhradových stožárů, je předpoklad časem úplného vzhledového splynutí stavby s okolím, zvláště při pohledu proti porostům nebo v zářezech. V rámci stavby nebudou zřizovány protihlukové stěny ani jiné rozměrné, krajinný ráz narušující objekty.

Stavba nevyžádá kácení nadlimitních dřevin ani nenaruší životní prostředí živočichů, neboť nebudou prováděny zábory okolních ploch.

Stavba není situovaná do chráněné oblasti nebo přírodní rezervace, ani jejích ochranných pásem. Stavbou nebudou dotčeny lesní ani zemědělské pozemky.

V průběhu stavby budou prováděny terénní úpravy jen v nezbytné míře (zarovnání terénu okolo základů, zásyp jam po starých likvidovaných základech).

Stavba není záměrem podle zákona č. 100/2001 Sb §4 odst. 1. Jedná se o změnu již existující stavby, která však nezvyšuje významně její kapacitu ani rozsah ani řízení provozu nebo způsob užívání – viz vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. KUUK/110537/2024.

#### B.3.3 Dendrologický průzkum

Jak je patrné z části C, stavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od stávajících porostů, nebude tedy vyžadovat kácení nadlimitních stromů podle §3 písm. a) ani nadlimitních zapojených porostů podle §3

písm. b) vyhl. č. 189/2013 Sb., ani kácení podlimitních dřevin v rámci významného krajinného prvku podle §3 odst 1 písm. b zák. č. 114/1992 Sb. Při správné stavební technologii stavby nedojde k poškození dřevin podle §3 vyhl. č. 189/2013 Sb. Za správnou technologii stavby a použití adekvátní mechanizace a postupů, nepoškozujících blízké porosty při manipulaci s prefabrikáty a stožáry je odpovědný zhotovitel.

Případné smýčení křovin a nezapojených náletových dřevin se vzhledem k pravidelnému smýčení prováděnému provozovatelem dráhy za účelem zajištění její provozuschopnosti předpokládá ve zcela nepatrném rozsahu (do 100 m<sup>2</sup>).

Uvedené odstranění dřevin v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy je podle §8 odst. 2 zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Stavebník tedy bude povinen 15 dní před započítáním odstraňování dřevin oznámit tuto skutečnost orgánu ochrany přírody.

### **B.3.4 Vliv stavby na ovzduší**

Stavba nebude zdrojem žádných emisí. V průběhu výstavby se předpokládá přítomnost 3 dodávkových vozidel, 2 nákladních vozidel, 2 rýpadel, 2 kolejových betonárek, 4 lokomotiv a 1 autojeřábu. Vliv těchto strojů bude pouze krátkodobý a nebude mít v žádném případě měřitelný vliv na imisní situaci v dotčeném území.

### **B.3.5 Zatížení hlukem**

**Vliv cílového stavu na hlukovou zátěž:** Stavba nevyvolá změnu provozní a dopravní technologie dráhy ani zvýšení traťové rychlosti. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavba splňuje příslušné ČSN a další předpisy a nebude zdrojem nadměrného hluku.

**Vliv stavební činnosti na hlukovou zátěž:** Při vlastní realizaci stavby se mohou vyskytnout nahodilé zdroje hluku při provozu mechanismů používaných zhotoviteli stavby (dopravní prostředky, pracovní stroje a nářadí, bourací kladiva). Vzhledem k charakteru trati, úsek stavby je od obytné zástavby dosti odlehlý, se dá předpokládat, že vliv těchto zdrojů hluku na celkovou situaci bude minimální.

Hlučné činnosti v oblastech, kde by přesto mohla být ovlivněna zástavba, budou prováděny pouze v denní době a budou omezeny na dobu výstavby. Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21 do 7 hodin můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor, stejně jako strojvedoucí lokomotiv.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu od 7 do 21 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

### **B.3.6 Ochrana vod**

Stavba vzhledem k hloubce zakládání a nevelkým rozměrům základů stožárů nenarušuje podzemní vodní zdroje.

V průběhu výstavby budou používána vozidla a stroje s provozními kapalinami nafta, benzín, minerální oleje. V průběhu stavby je nutno používat stroje a zařízení v patřičném technickém stavu a zabránit případným úkapům provozních kapalin z déle odstavených vozidel, např. jejich zachycováním do nádob nebo vsakovacích textilií. Pro případ havárie a úniku většího množství rizikových kapalin musí zhotovitel dalšího stupně dokumentace vypracovat havarijní plán.

Vzhledem k bodovému charakteru stavby, tvořené jednotlivými stožáry se nepředpokládá ovlivnění retenčních poměrů dotčené oblasti stavbou, a tudíž stavba nebude napojena na dešťovou kanalizaci ani nebude řešena likvidace dešťových vod.

### **B.3.7 Další opatření k ochraně životního prostředí**

- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- před výjezdem ze staveniště na silniční síť bude prováděna očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů
- bude prováděna pravidelná očista příjezdových komunikací na staveniště
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch
- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu

- odpadní i stavební materiál bude uložen tak, aby nevzniklo žádné nebezpečí ani zatarasení přístupových cest a chodníků

## **B.4. Odolnost a zabezpečení stavby**

### *Ochrana proti zcizení*

Nově umísťovaná zařízení trakčního vedení z barevných kovů (vodiče) budou chráněna připojením k vysokému napětí a umístěním ve výšce (výška trolejového drátu 5,5 m nad TD). Všechny zcizitelné části stavby, které nejsou pod napětím (ukolejňovací dráty) budou provedeny z oceli, aby nebylo zcizení ekonomicky zajímavé.

### *Ochrana stavby proti účinkům bludných proudů*

Stavba zahrnuje v zemi umístěné základy stožárů a kotev. Protože se nejedná se o kovové zařízení liniové ani nelineové, bude ochrana proti účinkům bludných proudů provedena jednak ukolejňováním přes opakovatelné průrazky (podle ČSN EN 50122-1 ed. 3), čímž bude zabráněno vzniku bludných proudů, jednak kvalitou použitého betonu podle TKP 31 a platných typových podkladů Základy.

### *Ochrana úložných zařízení proti účinkům bludných proudů způsobených stavbou*

Ochrana před vlivem bludných proudů způsobených stavbou musí splňovat TKP 25A, TP 124 (MD) a SR 5/7 (SŽ). Ochrana proti elektrochemické korozi je řešena především použitím opakovatelných průrazek podle ČSN EN 50122-1 ed. 3 v ukolejňování stožárů.

Stavba nebude měnit izolační stav svršku ani zabezpečovací zařízení (stykové tlumivky), nedojde tedy ke změně stupně ochranných opatření podle TKP 25A ani k omezení jejich funkčnosti (elektrické drenáže).

## **B.5. Energetické výpočty**

Nově zřizované trolejové vedení zachovává původní průřez, neboť vzhledem k intenzitě provozu zůstávají v platnosti původní energetické výpočty.

## **B.6. Protikorozní ochrana**

Ochrana před vlivem bludných proudů způsobených stavbou musí splňovat TKP 25A, TP 124 (MD) a SR 5/7 (SŽ). Ochrana proti elektrochemické korozi je řešena především použitím opakovatelných průrazek podle ČSN EN 50122-1 ed. 3 v ukolejňování stožárů.

Stavba nebude měnit izolační stav svršku ani zabezpečovací zařízení (stykové tlumivky), nedojde tedy ke změně stupně ochranných opatření podle TKP 25A ani k omezení jejich funkčnosti (elektrické drenáže).

## **B.7. Graf dynamického průběhu rychlosti**

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně dopravní technologie ani traťové rychlosti, graf průběhu rychlosti není řešen.

## **B.8. Dopravní opatření**

### **B.8.1 Železniční doprava**

Během výstavby bude nutno vylučovat traťové koleje včetně elektrických dělení žst. Úpořiny a Řehlovice. Podrobnosti jsou obsaženy v harmonogramu stavby. Výlukovou činnost je třeba koordinovat se stavbami „Rekonstrukce mostu v km 11,801 trati 0661 Ústí nad Labem západ-Trmice (mimo) - Bílina (mimo)“ a „Rekonstrukce mostů v km 21,627 a 21,704 trati Ústí nad Labem západ - Bílina“.

### B.8.2 Silniční doprava

Přísun a odsun materiálu nákladními vozidly může vyžadovat mimořádná povolení vjezdu nákladních vozidel k zařízení staveniště. Tato povolení musí projednat zhotovitel stavby podle zvolených technologických postupů a zvolených míst nakládky a vykládky.

Omezení či přerušení provozu pro ostatní účastníky se nepředpokládá.

### B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba nevyžaduje trvalé ani dočasné zábory ZPF ani PUPFL.

### B.10. Úspora energie a ochrana tepla

Vzhledem k charakteru stavby (nezahrnuje žádné vytápěné ani temperované budovy ani zdroje či spotřebiče tepla) není úspora energie řešena.

Stavba samotná nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu a není spotřebitelem žádné energie (vyjma přenosových ztrát v trolejovém vedení).

### B.11. Návrh řešení ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

#### **a) Povodně**

Stavba leží mimo záplavová území a není proto záplavami ohrožena.

#### **b) Sesuvy půdy**

Stavba není vzhledem k místním podmínkám ohrožena sesuvy půdy. Případný sesuv svahů v zářezech nebo na náspech by ohrozil především stabilitu železničního spodku a byl by řešen v rámci těchto částí železniční tratě.

#### **c) Poddolování**

Stavba se nenachází v dobývacím prostoru ani v oblasti historické těžby.

#### **d) Seismická**

Stavba nebude případnou seismickou činností v dané lokalitě ohrožena.

#### **e) Radon**

Stavba nebude případným výskytem radonu v dané lokalitě ohrožena.

#### **f) Hluk**

Stavba nebude případným výskytem nadměrného hluku v dané lokalitě ovlivněna.

### B.12. Civilní ochrana

Stavbu nelze vzhledem k jejímu charakteru využít pro účely civilní ochrany k ochraně obyvatelstva.

Při provozu stavby nejsou předpokládány žádné havárie vyžadující zásah civilní ochrany, rovněž tak nebudou zpracovávány havarijní plány.

### B.13. Bezbariérové užívání

Užívání stavby osobami, vyžadujícími bezbariérový přístup, se nepředpokládá.

V Praze dne 29.1.2025

Zpracoval: Ing. Pavel Haušild