



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

AKTUALIZACE 08/2017 - po připomínkách

				číslo soupravy
-	-	-	-	
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

			STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com		Investor:  Správa železniční dopravní cesty		
Odpov. projektant stavby Ing. David Růža 		Odpov. projektant PS, SO, části Lukáš Harvan, DiS. 		Kontroloval Ing. David Růža 		Vypracoval Lukáš Harvan, DiS. 	
Stavba Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa					Místo stavby: Lovosice - Česká Lípa		
					Zak. č. zhotov.	P16035	
					Stupeň	PD	
					Datum	08/2017	
Objekt PRŮVODNÍ ZPRÁVA					Část	A	
					Příloha	-	

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje o stavbě.....	3
1.2	Identifikační údaje o zadavateli.....	3
1.3	Identifikační údaje o zhotoviteli	4
2	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU.....	4
2.1	Údaje o umístění stavby.....	4
2.2	Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci	4
2.3	Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací.....	5
2.4	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.....	6
2.5	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	6
2.6	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území.....	6
2.7	Poloha vůči záplavovému území	11
2.8	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků.....	11
2.9	Přístup na stavební pozemek a zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	11
3	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY	11
3.1	Účel užívání stavby.....	11
3.2	Trvání stavby	12
3.3	Charakter stavby.....	12
3.4	Etapizace výstavby	12
3.5	Údaje o dotčené železniční dráze.....	12
3.6	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	14
4	ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	15
4.1	Základní údaje o kapacitě stavby.....	15
4.2	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody.....	17
4.3	Celková spotřeba vody	18
4.4	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	18
4.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.....	18
4.6	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	18
5	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	18
6	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	19
7	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	24
8	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	25
9	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	32
9.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku	32
9.2	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	33
9.3	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....	34
10	ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE.....	35

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa
ISPROFIN/ISPROFOND:	500 373 0012
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)
Charakter stavby:	Rekonstrukce, liniová stavba
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Lovosice – Česká Lípa
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Katastrální území:	Lovosice, Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Nezly, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice u Litoměřic, Dolní Chobolice, Trnoblany, Zimoř, Úštěk, Starý Týn, Ličenice, Dubičná, Lukov u Úštěku, Blíževedly, Kravaře v Čechách, Stvolínky, Holany, Zahrádky u České Lípy
Obec:	Lovosice, Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany, Křešice, Býčkovice, Ploskovice, Liběšice, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice, Úštěk, Blíževedly, Kravaře, Stvolínky, Holany, Zahrádky
Kraj:	Ústecký, Liberecký

1.2 Identifikační údaje o zadavateli

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Správce investice:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

1.3 Identifikační údaje o zhotoviteli

Zhotovitel projektu: STRABAG Rail a.s.
Železničářská 1385
400 03 Ústí nad Labem
IČ:25429949

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ se nachází na území dvou krajů – Ústeckého a Libereckého. Největší objem stavebních prací spojených se stavbou se však odehrává na území Ústeckého kraje.

Hlavní část stavby se realizuje v úseku trati ŽST Žalhostice (včetně) – ŽST Liběšice (mimo) na katastrálním území Žalhostice, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Nezly, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice u Litoměřic, Dolní Chobolice, Trnoblany.

Mimo tento hlavní úsek stavby se budou v úsecích trati ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Žalhostice (včetně) a ŽST Velké Žernoseky (včetně) – ŽST Žalhostice (včetně) realizovat práce související s navázáním technologických profesí (úpravy návěstidel, rekonstrukce kabel. tras ap.). V rámci těchto úprav budou dotčeny dále katastrální území Lovosice a Píšťany.

V úseku od ŽST Liběšice až do ŽST Česká Lípa hl. n. proběhne v ŽST Liběšice navázání technologických profesí (navázání SZZ, rekonstrukce staničního rozhlasu) a rekonstrukce propustků (ev. km 60,825, 68,825, 70,679, 71,230, 71,970 a 78,732) z důvodu jejich špatného technického stavu. Pro odstranění propadů traťové rychlosti bude v tomto úseku realizováno zabezpečení vybraných přejezdů světelně signalizačním zařízením (ev. km 59,696, 62,291, 62,783, 65,725, 67,487, 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012). V rámci těchto prací budou dotčeny katastrální území Zimoř, Lukov u Úštěku, Blíževedly, Kravaře v Čechách, Stvolínky, Holany, Zahrádky u České Lípy.

Nad rámec těchto dotčených katastrálních území budou dotčeny další, zejména objízdnými trasami při uzavírkách železničních přejezdů, nutných pro jejich rekonstrukci.

Stavba prochází v několika úsecích zastavěným územím – Žalhostic, Litoměřic, na okraji zástavby Trnovan, Dolních a Horních Řepčic, Dolních Chobolic a Liběšic. Převážná část úseku stavby je vedena extravilánem. V úseku za Liběšicemi jsou navrženy úpravy mimo blízkost zastavěných území.

Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích. Výjimku tvoří převážně místa přejezdů a nevypořádávané pozemky pod drážním tělesem.

2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Pro dotčenou oblast stavby je rozhodující územně plánovací dokumentací ÚP vyššího celku, tj. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK) a Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR LK). ZÚR ÚK byly vydány formou opatření obecné povahy č.j. UPS/412/2010-451 dne 05.10.2011 a

nabyly účinnosti dne 20.10.2011. ZÚR LK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 21.12.2011 a nabyly účinnosti dne 22.1.2012.

Pro připravovanou stavbu je dále rozhodující územně plánovací dokumentací dotčených obcí:

- Na území Ústeckého kraje – Žalhostice, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Řepčice, Liběšice, Úštěk,
- Na území Libereckého kraje – Blíževedly, Kravaře, Stvolínky, Holany, Zahrádky.

2.3 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Dle ZÚR ÚK se nachází v blízkosti stavby v úseku Litoměřice Cihelna – Litoměřice horní nádraží v souběhu s tratí koridor veřejně prospěšné stavby označené jako b-III/00815 Lovosice – Litoměřice, přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky I., II. část, včetně mostů přes Labe vymezující plochu pro výstavbu silnice II/247. Tento koridor je upřesněn dále v Územním plánu města Litoměřice jako veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury.

V souvislosti s přípravou veřejně prospěšné stavby dle ZÚR ÚK b-III/00815 byla vypracována dokumentace „D8-II/247, Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – větev Michalovická, změna DÚR“ pro investora Ústecký kraj. Tato dokumentace navrhuje v prostoru ZAST Litoměřice Cihelna směrovou přeložku tratě včetně zastávky pro uvolnění prostoru pro přivaděč. Vzhledem ke špatnému technickému stavu dráhy v tomto úseku, bylo investorem stavby revitalizace rozhodnuto, o zařazení části úseku plánované přeložky do stavby revitalizace mimo samotné zastávky, zejména z důvodu nejasného termínu realizace stavby přivaděče.

Dále je zde na úrovni ZÚR vymezena veřejně prospěšná stavba u Trnovan označená jako b-I/15 Trnovany, severní obchvat.

Ze staveb pro energetiku je na úrovni ZÚR v úseku mezi Liběšicemi a Úštěkem vymezen koridor veřejně prospěšné stavby označené jako E1, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Štětí - Hoštka - Úštěk - (TR Babylon).

Dle ZÚR LK se nachází v blízkosti stavby koridor veřejně prospěšné stavby označené jako D47 a D13A Obchvat Kravaře - Stvolínky - hranice LK silnice I/15. Před obcí Zahrádky je dále vymezen koridor označený jako D12B Obchvat Zahrádky silnice I/15.

Ze staveb pro energetiku je na úrovni ZÚR v blízkosti tratě vymezen koridor veřejně prospěšné stavby označené jako PUR01 Vedení VVN 400 kV, úsek hranice LK - TR Babylon a PUR02 zdvojení stávajícího vedení VVN 400 kV, úsek hranice LK - TR Babylon navazující na koridor E1 ze ZÚR ÚK. Za obcí Stvolínky je vymezen koridor stavby označené E3 vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon - hranice LK - (TR Úštěk).

Stavba revitalizace se v drtivé většině nachází na stávajících drážních pozemcích a zachovává stávající stopu koleje – žádné přeložky tratě se zde nenavrhují. Zábory mimodrážních pozemků jsou minimalizovány a týkají se ve většině případů nápravy hranic drážního pozemku, kde je stávající drážní těleso (hrany náspů, zářezů a zejména příkopy pro odvodnění) mimo hranice.

Dle vyjádření městských úřadů – odboru výstavby obcí Litoměřice, Úštěk a Česká Lípa je stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Tato vyjádření jsou součástí dokladové části přílohy č. H3 - Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy.

Na základě výše uvedeného, je zajištěn soulad s územně plánovací dokumentací, která ve svých měřítcích situací ani tyto nevýrazné změny nemůže postihnout.

2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů jsou uvedeny v části H - Doklady.

2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stávající trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. i vlastní stavba má dobré napojení na stávající silniční síť. Pro všechny části stavby jsou v blízkosti trati v souběhu páteřní silnice I/15 a II/261 a k nim přípoje II/247, II/240, II/260, II/263 a I/9. Pro stavbu budou dále využity silnice III. tř. a místní, příp. polní komunikace.

Propojení komunikací se stavbou resp. prostorem kolejiště bude provedeno pomocí jednotlivých železničních přejezdů a v místě železničních stanic, kde budou zřízeny provizorní sjezdy, které jsou podrobněji popsány a zobrazeny v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby. Tyto opatření jsou dočasněho charakteru pro potřeby stavby. Po realizaci stavby se oproti stávajícímu stavu z hlediska napojení na silniční síť nic nemění.

Z hlediska pěších vazeb bude v rekonstruované ŽST Žalhostice zachován stávající stav přístupu k nástupištím. V ŽST Litoměřice horní nádraží dojde ke zřízení nového přístupu do prostoru nástupišť od ul. Osvobození výstavbou přístupového chodníku a rozšířením žel. přejezdu v ul. Osvobození ev. km 44,277 (P3341) a zřízení nového přechodu v ul. Nerudova.

Napojení na stávající síť technického vybavení po dobu výstavby (přípojky vodovodů, kanalizace a elektrické energie) bude ve velmi omezeném stavu/množství. Více kapitola 4 této části dokumentace

Napojení rekonstruovaných částí trati na stávající síť technického vybavení po dokončení bude odpovídat místům stávajícího napojení. Některé přípojky budou vzhledem ke svému stáří příp. změně kapacit rekonstruovány. Nové přípojky NN vzniknou pro nově zabezpečované přejezdy světelně signalizačním zařízením.

K navýšení ve spotřebě elektrické energie dojde po realizaci stavby v rekonstruovaných stanicích (osvětlení nástupišť a přístupů, EO, EPZ, napájení zabezpečovacího zařízení) a v traťových úsecích u nově zabezpečených žel. přejezdů světelně signalizačním zařízením.

2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Geologická stavba byla popsána podle dostupné archivní dokumentace dohledané v archívu ČGS – Geofondy a to pro rekonstruovaný úsek Žalhostice (včetně) – Liběšice (mimo) a to v blízkém okolí trasy železniční trati.

Chaloupka L. (1967)	Zpráva o karotáži na vrtu UB-2 Horní Zálezly, UB-10 Klinky, UC-9 Hlinná, Geoindustria, závod Praha, číslo posudku Geofond P019929
Vosáhlová J. (2006)	Protipovodňová opatření na Labi, lokalita Lovosicko (Velké Žernoseky, Žalhostice, Lovosice) – hydrogeologický a inženýrsko-geologický průzkum, AZ CONSULT, s.r.o., Ústí nad Labem, číslo posudku Geofond P115050
Čech R. (1986)	Podrobný inženýrsko-geologický průzkum na staveništi Mrazírny v Litoměřicích, Potravinoporojekt, Praha, číslo posudku Geofond P053737

Čech R. (1987)	Zpráva o podrobném inženýrsko-geologickém průzkumu na staveništi Mrazírny v Litoměřicích – II.část, Potravinoprojekt, Praha, číslo posudku Geofond P059926
Baloun A. (1986)	Litoměřice – Staviva, sklad stavebnin – inženýrsko-geologický průzkum, Keramoprojekt, Praha, číslo posudku Geofond P073690
Krušina J. (1976)	Geologické práce pro sídliště Litoměřice – Severozápad, II.etapa, Krajský projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic, Ústí nad Labem, číslo posudku Geofond V075962
Čihák P. (1987)	Zpráva o geologickém průzkumu Litoměřice – Horní nádraží, lávka pro pěší, SÚDP, Pardubice, číslo posudku Geofond P058618
Krušina J. (1989)	Geologické práce pro III. Stavbu nemocnice v Litoměřicích, Stavoprojekt, Ústí nad Labem, číslo posudku Geofond P64975
Krušina J. (1965)	Litoměřice – Kočanda – kotelna, geotechnický průzkum, Krajský projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic, Ústí nad Labem, číslo posudku Geofond V052586
Burda J. (2003)	Nebezpečí svahových pohybů v jihovýchodní části Českého středohoří na území okresu Litoměřice, ČGS, Praha, číslo posudku Geofond P114436, (V021937)
Jiroušek J. (1961)	Vodopis ČSSR, svazek 171, podzemní vody a prameny v okolí Litoměřic, Výzkumný ústav vodohospodářský TGM, v.v.i., Praha, číslo posudku Geofond P012879
Ladman Z. (1976)	Závěrečná zpráva inženýrsko-geologického průzkumu Liběšice – sanace železničního tělesa v km 57,2-57,5 železniční tratě Lovosice – Česká Lípa, Geoindustria, závod Dubí, číslo posudku Geofond P095632
Hofreitr M. (1985)	Podrobný inženýrsko-geologický průzkum pro agrochemické středisko Liběšice, Agroprojekt Praha, závod Liberec, číslo posudku Geofond P060677

Pro zpracování zprávy byly použity mapové podklady, zejména potom:

Domas J. (1990)	Geologická mapa ČSR v měřítku 1 : 50 000, list 02-43 Litoměřice, ÚÚG Praha, Praha
Shrbený O. (1990)	Geologická mapa ČSR v měřítku 1 : 50 000, list 02-41 Ústí nad Labem, ÚÚG Praha, Praha
Hazdrová M. (1992)	Hydrogeologická mapa ČR v měřítku 1 : 50 000, list 02-43 Litoměřice, ČGÚ Praha, Praha 1992
Hazdrová M. (1992)	Hydrogeologická mapa ČR v měřítku 1 : 50 000, list 02-41 Ústí nad Labem, ČGÚ Praha, Praha 1992

Geologické poměry

Zájmové území vymezené předmětným úsekem trati se nachází v západní části České křídové tabule. Svrchnokřídové sedimenty, které tvoří platformní pokryv Českého masívu, zde spočívají na sedimentech severozápadního výběžku permokarbonské, mšensko – roudnické limnické pánve. Báze

svrchnokřídové sedimentace se v širším okolí zájmového území nachází v hloubce cca 140 m pod terénem a celková mocnost sedimentárních hornin, ve stratigrafickém rozmezí cenoman – turon, se v zájmovém území pohybuje okolo 130 m. Geologický profil pak uzavírají kvartérní sedimenty proměnlivé mocnosti v celkové mocnosti až do 10 m.

Cenomanské horniny na bázi křídové sedimentace o mocnosti cca 40 m zastupují převážně jemně až středně zrnité pískovce s polohami jílovců, méně i slepenců.

Spodnoturonské souvrství v nadloží cenomanu reprezentují pelitické (jílovito prachovité) sedimenty. Mocnost souvrství se pohybuje průměrně okolo 70 m a tvoří je vápnité, střípkovitě se rozpadající prachovce střídající se s vrstvami vápnitého jílovce s ojedinělými vložkami pískovce.

Svrchnoturonské sedimenty tvořící nejsvrchnější polohu křídové sedimentace, v zájmovém území vyklíňují a jejich mocnost se pohybuje max. do 50 m. Tvoří je zejména horniny řazené do rohateckých vrstev – silicifikované jílovité vápence a horniny teplického souvrství – slínovce s polohami jílovitých vápenců a jílovité vápence.

V širším okolí jsou křídové sedimenty proraženy terciárními vulkanickými tělesy bazaltických hornin (Radobýl, Skalky, atd.).

Geologický profil uzavírají cca kvartérní sedimenty v mocnosti do 5 m, lokálně až do 10 m.

Bazální polohy kvartérních sedimentů v **západní části** předmětného úseku trati (Žalhostice) jsou tvořeny písky až štěrky, dosahující cca 2 m mocnosti. Bazální polohy jsou překryty polohami vátých písků nebo deluviálních kamenito-hlinitých sedimentů.

Ve střední a východní části trati (Litoměřice horní nádraží – Liběšice) je kvartérní pokryv tvořen deluviálními uloženinami charakteru hlíny s úlomky podložních turonských hornin. Nejsvrchnější polohu tvoří potom polohy eolických spraší a sprašových hlín v mocnosti do 5 m, které budou tvořit v největší části vymezeného úseku zemní pláň (pláň tělesa železničního spodku).

Povrch terénu bývá lokálně zakryt navážkami a proměnlivých mocnostech. Většinou jsou charakteru místního výkopku a dále stavebního odpadu a popelovin. Do této polohy je nutno zařadit i konstrukční vrstvy komunikací a železničního svršku a spodku, včetně těles násypů.

Hydrogeologické poměry

Zájmové území patří do hydrogeologického rajónu 4523 – Křída Obrtky a Úštěckého potoka.

Podle archivní hydrogeologické dokumentace v okolí lokality lze předpokládat, že v zájmovém území budou vyvinuty 2 pod sebou následující zvodnělé horizonty.

První zvodnělý horizont je využíván pro individuální odběr podzemní vody z mělkého kvartérního kolektoru, vázaného na bazální polohy tj. štěrky a zónu podpovrchového rozpojení hornin. Jedná se o zvodeň charakterizovanou průlinovou propustností. Hladina podzemní vody je volná, charakterizovaná průměrnou hodnotou koeficientu transmisivity T v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-6} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. Vydátnost mělké zvodně se pohybuje v řádu 0,1 až $1,0 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1}$. Svrchní polohy kvartérních uloženin zastoupené sprašemi, jílovitými deluviálními zeminami a rozloženými slínovci charakteru jílu vytváří izolátor zvodnělých poloh. Podzemní voda je dotována vlivem jílovitého relativně nepropustného pokryvu pouze omezeně a to atmosférickými srážkami a je ovlivňována četností srážek v průběhu roku.

Lokální mělké kvartérní zvodně situované v blízkosti vodotečí jsou závislé na srážkách a případně na dotaci vodou z přílehlých vodotečí.

Druhý zvodnělý horizont - horizont skalního podloží je jako celek relativně nepropustný. Tento kolektor vytváří nespojitě zvodnění v puklinovém systému skalního podloží a v pískovcových klínech v turonských sedimentech. Vydátnost zvodně je závislá na četnosti diskontinuit, stupni rozpukání a typu výplně. Koeficient transmisivity T se pohybuje v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-6} - 1 \cdot 10^{-7} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$.

Průvodní zpráva

Hladinu podzemní vody lze v zájmovém území očekávat v hloubce cca 8 - 10 m pod stávajícím terénem, v závislosti na mocnosti kvartérních sedimentů. Pouze v těsném okolí vodotečí bude velmi mělce pod terénem.

Generelní směr proudění podzemní vody je k jihu, k erozní bázi tvořené korytem řeky Labe, lokálně směřuje k místním erozním bázím tvořeným menšími vodotečemi (Ploskovičky, Luční, Široký potok aj.).

Vzhledem k úvahám o vsakování zachycených srážkových vod do horninového prostředí je nutno konstatovat, že povrchové vrstvy kvartérních zemin jsou téměř v celém hodnoceném úseku trati Žalhostice - Liběšice tvořeny sprašovými hlínami a jílovitými deluvii s úlomky podložních hornin. Tyto zeminy jsou vzhledem k výše uvedené velmi malé propustnosti nevhodné pro vsakování srážkových vod. Vsakování je však proveditelné do poloh pod bází spraší do poloh štěrků v blízkosti Labe na západě úseku a dále v okolí místních vodotečí. Možnost vsakování je nutno posuzovat vždy podle místa vymezeného k umístění vsakovacích objektů srážkových vod.

Geomorfologické poměry

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR (<http://geoportal.gov.cz>) náleží zájmové území do 2 subprovincií.

Úsek Lovosice – Píšťany náleží do subprovincie Česká tabule, oblasti Středočeská tabule, celku Dolnooharská tabule, podcelku Tereziánská kotlina, do okrsku VIB-1C-a Lovosická kotlina

Úsek Píšťany – Litoměřice do subprovincie Krušnohorská soustava, oblasti Podkrušnohorské, celku České středohoří, podcelku Milešovské středohoří, do okrsku IIIB-5B-a Kostomlatské středohoří.

Úsek Litoměřice - Sosnová do subprovincie Česká tabule, oblasti Severočeská tabule, celku Ralská pahorkatina, podcelku Dokeská pahorkatina,

- úsek Litoměřice – Lukov do okrsku VIA-1A-b Úštěcká pahorkatina
- úsek Lukov - Stvolínky do okrsku VIA-1A-a Polomené hory
- úsek Stvolínky – Sosnová do okrsku VIA-1A-d Provodínská pahorkatina

Úsek Sosnová – Česká Lípa do subprovincie Česká tabule, oblasti Severočeská tabule, celku Ralská pahorkatina, podcelku Zákupská pahorkatina, do okrsku VIA-1B-b Českolipská kotlina.

Klimatické poměry

Klimaticky patří zájmové území k oblasti MT 9 (Quitt, 1971), s průměrnou roční teplotou 8,8 °C a dlouhodobým ročním úhrnem srážek 479 mm. Tato oblast se vyznačuje dlouhým létem, teplým a suchým, s velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Maximální měsíční úhrn srážek připadá na červenec, kdy spadne průměrně 79 mm, t.j. kolem 16 % ročního průměrného úhrnu. Měsíční minimum je v březnu, kdy spadne 23 mm srážek, což představuje cca 5 % ročního normálu. Ve vegetačním období (IV-IX) spadne v průměru 64 % a v chladném období (X-III) 36 % ročního úhrnu srážek.

Rozdělení srážek je v průběhu roku nepravidelné. Ve vegetačním období spadne nejvyšší úhrn srážek, vzhledem k vysokému odparu je však jejich přínos pro dotaci podzemních vod minimální a významnější je z tohoto pohledu období vegetačního klidu.

Hydrologické a hydrografické poměry

Západní část zájmového území (Lovosice – Litoměřice) patří k povodí 1-13-05 Labe od Ohře po Bělinu. Střední část, úsek Litoměřice – Blíževedly do povodí 1-12-03 Labe od Vltavy po Ohři a východní část (Blíževedly – Česká Lípa) do povodí 1-14-03 Ploučnice.

Erozní bázi zájmové lokality představuje koryto řeky Labe.

Hodnocení radonového rizika

Zájmové území se nachází podle Radonové mapy ČR a údajů získaných v archivu ČGS - Geofondu na v celé ploše v území s převládajícím radonovým indexem 1 (nízký radonový index).

Sesuvná území – svahové deformace

V části trasy trati vymezené od km 42,400 směr ŽST Žalhostice je evidována v archivu ČGS – Geofondu oblast svahové deformace pod číslem klíče 0243028. Jedná se o povrchové ploužení půdního pokryvu a svahovin. Svahová deformace je evidována jako dočasně uklidněná. Postihuje svahy vrchu Radobýl se sklonem terénu větším než 12°. Dochází zde k pohybům hlinitokamenitých deluviálních zemin bazaltů a křídových hornin. Mezi ohroženými objekty je vyjmenovaná i železniční trať mezi Litoměřicemi a Žalhosticemi. Svahová deformace je evidována jako kategorie I. (A).

V části trasy vymezené km 52,700 – 55,160 v okolí obcí Dolní Řepčice a Horní Řepčice je evidováno sesuvné území pod číslem klíče 0243042. Jedná se o soustavu systému sesuvů, která je hodnocena jako svahová nestabilita přírodního původu. Je hodnocena jako dočasně uklidněná. V popise není uvedeno ohrožení železniční trati.

Za zmínku potom stojí i výraznější sesuvné oblasti na východním okraji Liběšic a zejména mezi Úštěkem a Blíževedly, kde došlo i k deformacím kterými byla ohrožena vlastní trať. Tato místa se však nacházejí již mimo předmětný úsek Žalhostice včetně – Liběšice mimo, a proto jim není věnována pozornost je však nutné na tyto oblasti upozornit.

V rámci prohlídky trati byly v tomto úseku popsány svahové pohyby ve svazích zářezu železniční trati. Tyto svahy jsou v současné době dočasně ustálené a případné pohyby je možno klasifikovat jako ploužení.

V ostatních částech předmětného úseku trati se dle archívních údajů svahové deformace nenacházejí.

Chráněná a ostatní území

Téměř celý úsek trati (kromě krátkého úseku u Lovosic) se nachází v území CHOPAV Severočeská křída.

V zájmovém území se vyskytuje chráněné ložiskové území č. 400280000 Litoměřice I – GTE (geotermální energie), které zasahuje svou severozápadní hranicí k revitalizované trati v obci Litoměřice.

Podle získaných údajů z archivu ČGS - Geofondu Praha – registr ložisek nerostných surovin se v zájmovém území trasy železniční trati nenachází žádné ložiskové území.

V trase železniční trati se podle informací v archivu ČGS – Geofondu Praha nenachází žádné poddolované území ani oznámené důlní dílo.

Železniční trať Lovosice – Česká Lípa jde po hranici anebo okrajově prochází velkoplošnými chráněnými územími – CHKO České středohoří a CHKO Kokořínsko – Máchův kraj.

Průvodní zpráva

2.7 Poloha vůči záplavovému území

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ se nenachází v záplavovém území a nespadá do oblasti s povodňovým nebezpečím řek Ohře a Robečského a Ústěckého potoka. V záplavovém území Labe mezi Lovosicemi a Žalhosticemi se těleso dráhy nachází na náspu mimo dosah povodňové hladiny, na jehož koruně se odehrávají práce spojené se stavbou – úprava kabelové trasy.

Na vlastní stavbě revitalizace trati se tudíž nenavrhují žádná zvláštní opatření.

2.8 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Stavbu nelze umístit pouze na pozemcích drah, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit SŽDC, s.o. a pozemcích ČD, a.s. (pozemky ČD a.s. jsou ale z pohledu stavby cizí a využití těchto pozemků bude řešeno formou Smlouvy o právu provedení stavby).

Pro potřeby stavby jsou zřízeny trvalé i dočasné zábory na nedrážních pozemcích. Součástí jsou i věcná břemena pro inženýrské sítě překládané nebo nově zřizované, zejména přípojky pro nově zabezpečované železniční přejezdy světelně signalizačním zařízením.

Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí jsou součástí geodetické dokumentace, část I.2 - Majetkoprávní část.

2.9 Přístup na stavební pozemek a zajištění vody a energií po dobu výstavby

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou po veřejných komunikacích, z kolejiště nebo je pro ně zajištěn dočasný zábor. Pozemkové požadavky a možnosti pro přístupy jsou uvedeny v části dokumentace I.2 - Majetkoprávní část. Technické řešení přístupů je popsáno v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby.

Vjezdy na staveniště a ke kolejišti pro přístup stavební mechanizace budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, v místech ploch ZS ležících v prostoru zastávek a železničních stanic a také zřízením, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací.

Zajištění vody a energií je uvedeno rovněž v části B.12 - Organizace výstavby. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami nebo bude odebírána z vhodného hydrantu se samostatným měřením objemu. Pitná voda ve stanicích bude z drážních objektů, na trati v cisternách. Elektrická energie ve stanicích bude v kolejišti zajištěna ze zásuvkových stojanů nebo přípojkami z drážních objektů. V trati bude elektrická energie získávána pomocí diesel agregátů. Plyn jako energetické médium nebude na stavbě využito vůbec (výjimku tvoří plyn na svařování). Kanalizační přípojky nebudou, pro zaměstnance budou k dispozici mobilní suchá WC nebo WC ve stanicích.

3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY

3.1 Účel užívání stavby

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je stavbou dráhy ve smyslu Stavebního zákona a Zákona o drahách.

Stavba slouží pro **provozování drážní dopravy osobní a nákladní**.

3.2 Trvání stavby

Jedná se o **trvalou** stavbu.

3.3 Charakter stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů revitalizace největší při dodržení finančního limitu stavby.

Jedná se tedy jednoznačně o **změnu dokončené** a provozované liniové **stavby** dráhy.

3.4 Etapizace výstavby

Stavební práce spojené se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ se dotknou traťových úseků ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice hl. n., ŽST Litoměřice hl. n. – ŽST Úštěk a ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa.

Stavba není rozdělena na etapy. Zahájení nepřetržité výluky železničního provozu ve všech třech dotčených traťových úsecích bude provedeno současně. Hlavní stavební činnosti se budou odehrávat v úseku ŽST Žalhostice (včetně) – ŽST Liběšice (mimo), pro kterou bude vyloučení celý úsek ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Úštěk (mimo).

Na traťovém úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa dojde pouze k rekonstrukci 5 propustků a přejezdového zabezpečovacího zařízení na 8 přejezdech. Rozhodujícím faktorem určujícím délku výluky je rekonstrukce propustků, která je navržena na dobu 3 týdnů. Pro tyto práce bude vyloučena trať od ŽST Úštěk až do ŽST Česká Lípa hl. n. (mimo).

V traťovém úseku ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice hl. n. dojde k rekonstrukci železniční stanice Žalhostice a přilehlého traťového úseku po zastávku Litoměřice Cihelna. Rekonstrukce traťového úseku mezi Žalhosticemi a Litoměřicemi včetně stanice Žalhostice bude realizována do 117 dní od zahájení výluky železničního provozu.

Na začátku stavby bude vyloučen celý úsek ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Česká Lípa hl. n. (mimo). Práce budou probíhat na celé trati. Nejdříve bude zprovozněn úsek ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa hl. n.. Poté bude zprovozněn úsek ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice horní nádraží a jako poslední bude uveden do provozu nejdelší rekonstruovaný úsek ŽST Litoměřice horní nádraží – ŽST Úštěk.

Údaje o etapizaci výstavby jsou podrobně popsány v části dokumentace B.12 – Organizace výstavby.

3.5 Údaje o dotčené železniční dráze

Regionální dráha Lovosice – Česká Lípa hl. n. je v celé délce 48,593 km jednokolejná, neelektrizovaná.

Tato trať začíná v ŽST Lovosice v km 36,954 a končí v ŽST Česká Lípa hl. n. v km 85,474.

Tať je označena:

- Dle č. TÚ: 1131
- Dle č. JŘ: 087

- Dle č. nákretných JŘ: 539

V ŽST Lovosice tato trať navazuje na:

- TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)
- TÚ 0651 Úpořiny (mimo) – Lovosice (mimo)
- TÚ 0751 Lovosice (mimo) - Libochovice (včetně)
- TÚ 0807 Lovosice (mimo) - LOVOCHEMIE Lovosice (vl.) (včetně)

V ŽST Česká Lípa hl. n. tato trať navazuje na:

- TÚ 0871 Benešov nad Ploučnicí (mimo) - Česká Lípa hl.n. (mimo)
- TÚ 1101 Bakov nad Jizerou (mimo) - Jiříkov (včetně)
- TÚ 1141 Česká Lípa hl.n. (mimo) - Liberec (mimo)

V ŽST Žalhostice tato trať navazuje na:

- TÚ 1132 Žalhostice (mimo) - Velké Žernoseky (mimo)

Na trati se nacházejí dopravní a zastávky:

- ZAST Lovosice závod
- **ŽST Žalhostice**
- ZAST Litoměřice Cihelna
- **ŽST Litoměřice horní nádraží**
- ZAST Trnovany u Litoměřic
- ZAST Ploskovice
- ZAST Horní Řepčice
- **ŽST Liběšice**
- **ŽST Úštěk**
- ZAST Dubičná
- **ŽST Blíževedly**
- ZAST Kravaře v Čechách
- ZAST Stvolínky
- ZAST Zahrádky u České Lípy
- **ŽST Česká Lípa hl. n.**

Trať byla postavena jako součást velkého projektu vedeného přes severní Čechy - české transversální dráhy z Řetenic přes Litoměřice a Českou Lípou do Liberce. Železniční společnost Ústecko-teplická dráha tak napojila oblast rozsáhlé těžby hnědého uhlí mezi Krušnými horami a Českým středohořím na řadu dalších měst - odbytišť uhlí. Trať měla své napojení na ústecký přístav na Labi i státní dráhu z Prahy vedoucí na sever, do Drážďan.

První úsek byl dokončen roku 1898 úsek mezi Litoměřicemi a Českou Lípou, další části na Liberec postupně, hlavně roku 1900.

První úsek překonává západní část Českého středohoří a zde řešený druhý úsek je trasován na jižním úbočí východní části Českého středohoří a přechází několik hřbetů. Rovinatý je až poslední úsek Stvolínky – Česká Lípa, kde dvěma mosty překonává hluboké údolí Robečského potoka.

Traťová rychlost je max. 60 km/h. V úseku se často vyskytují oblouky o poloměru pod 300 m. Výškově trať překonává několik hřbetů sklony až do 25 ‰ ale i tak se zde nacházejí vysoké náspy a zářezy.

Organizování a provozování drážní dopravy je dle dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1. Zábrazdná vzdálenost je 400 m. Normativ délky vlaku zastávkového osobní dopravy 95 m, normativ délky vlaku nákladní dopravy 300 m

V úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží je přechodnost hnacích vozidel B2/60 a průjezdný průřez J-GCZ3. V úseku Litoměřice horní nádraží – Česká Lípa hl.n. je přechodnost hnacích vozidel B2/60 a průjezdný průřez Z-GC.

3.6 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Rozhodující práce jak objemově, tak nákladově se odehrávají v částech žel. svršku a spodku a zabezpečovacího zařízení.

Rozhodující projektované kapacity a základní technické parametry jsou v přehledu uvedeny za jednotlivé části v části dokumentace B.1 – Souhrnná technická zpráva, kapitola 1.4.

Z hlediska provozní konceptu je jedním z cílů stavby dosažení nového GVD v souladu s požadavky objednatele dopravy – Ústeckého a Libereckého kraje. Realizací stavby dojde ke zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti, které povede k možnosti zavedení 1 hod taktu Os vlaků ve špičce v úseku Lovosice – Úštěk a 30 min taktu OS vlaků v úseku Lovosice – Litoměřice hor. n. po celý den.

Dalšími přínosy z realizace stavby bude zvýšení bezpečnosti provozu, snížení nákladů na mzdy zaměstnanců a odstranění pomalých jízd z důvodu rekonstrukce přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Údaje o provozu řeší podrobně část dokumentace B.2 – Provozní a dopravní technologie.

Celá trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. bude řízena dle předpisu SŽDC D1. ŽST Žalhostice bude v rámci stavby vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2620 elektronické stavědlo pro malé stanice, které bude zavázáno do DOZ v mezistaničním úseku Lovosice – Žalhostice a Žalhostice - Litoměřice hor. n.

V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží“, jejíž realizace proběhla na přelomu let 2015 a 2016, byla železniční stanice Litoměřice hor. n. vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2620 elektronické stavědlo pro malé stanice. V rámci stavby revitalizace bude provedeno zavázání ŽST Litoměřice hor. n. do DOZ v mezistaničním úseku Žalhostice - Litoměřice hor. n. a Litoměřice hor. n. - Liběšice.

Údaje o technologiích a zařízeních řeší část dokumentace D – Technologická část a E.3 – Trakční a energetická zařízení.

4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

4.1 Základní údaje o kapacitě stavby

Základní údaje vychází z projektových kapacit stavby resp. jednotlivých SO/PS.

Délka úseku stavby

délka stavby (km 39,990 – 57,597)	17,607 km
-----------------------------------	-----------

Rekonstruované úseky

ŽST Žalhostice – ZAST Litoměřice Cihelna	km 39,990 – 42,850
ŽST Litoměřice horní nádraží – ZAST Trnovany u Litoměřic	km 44,323 – 47,121
ZAST Trnovany u Litoměřic – ŽST Liběšice	km 47,791 – 57,597

Dosažené parametry

maximální dosažená rychlost	100 km/h
Zábrzdna vzdálenost	700 m
traťová třída zatížení	C3
prostorová průchodnost vymezená průjezdným průřezem	Z-GC

ŽST Žalhostice

počet kolejí	2 ks
počet nástupišť	2 ks
počet nástupištních hran	2 ks
délka každé nástupištní hrany	90 m
max. užitná délka koleje	167 m

Železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení

elektronické stavědlo 3. kategorie	1 ks
dálkové ovládání ŽST	2 ks
TZZ 3. kategorie	4 úseky
PZS třídy PZS 3SBI	14 ks
PZS třídy PZS 3ZBI	7 ks

Průvodní zpráva

světelná návěstidla	18 ks
počítače náprav	46 úseků
přenosový systém MPLS	1 ks
IP zapojovač + náhradní zapojovač	1 ks
VTO	20 ks
rozhlasová ústředna	7 ks
reproduktory	33 ks

Železniční svršek a spodek

vloženo nových výhybek S49 II. generace	5 ks
vloženo nových kolejí 49E1 (S49)	16 598 m
vloženo nového a recyklovaného štěrku	43 355 m3

Nástupiště

Nově vybudovaná nástupiště v ŽST	3 ks
Rektifikace nástupištní hrany v ZAST	3 ks
délka uložených „L“ prefabrikátů	3x90 m
plocha betonové dlažby	1047 m2
množství uloženého zásypového materiálu	796,8 m3

Železniční přejezdy

rekonstrukce přejezdů	14 ks
rozšíření přejezdu	1 ks

Mosty a propustky

rekonstrukce mostů	3 ks
přestavba mostů na propustek	2 ks
rekonstrukce propustků (nová konstrukce)	16ks
rekonstrukce propustků (sanace)	5 ks
demolice propustků	3 ks
demolice mostů	1 ks

Trakční a energetická zařízení

ohřev výhybek	7 ks
---------------	------

Průvodní zpráva

nové sklopné stožáry o výšce 5,5 m	27 ks
nové sklopné stožáry o výšce 6 m	6 ks
nová stožáry VO o výšce 6 m	2 ks
nová sklopná svítidla o výšce 8 m	6 ks
zářivková svítidla v „antivandal“ provedení	3 ks

4.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k charakteru stavby se neuvažuje se zvýšením nároků na teplo a TUV.

Dojde však ke zvýšení nároků na elektrickou energii, odhad nového množství odběrů elektrické energie je:

PS 03-01-01 ŽST Žalhostice, SZZ	25 kW
PS 04-01-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., TZZ (2 přejezdy)	6 kW
PS 06-01-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, TZZ (8 přejezdů)	24 kW
PS 08-01-04 Žel. přejezd ev. km 59,696, PZZ	3 kW
PS 10-01-09 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ	3 kW
PS 12-01-08 Žel. přejezd ev. km 74,557, PZZ	3 kW
PS 12-01-10 Žel. přejezd ev. km 76,078, PZZ	3 kW
PS 12-01-11 Žel. přejezd ev. km 76,540, PZZ	3 kW
PS 12-01-12 Žel. přejezd ev. km 77,012, PZZ	3 kW
SO 03-61-01 ŽST Žalhostice, EOVS	32 kW
SO 11-61-01 ŽST Blíževedly, EOVS	10,6 kW
SO 03-63-02 ŽST Žalhostice, venkovní osvětlení	1,5 kW
SO 05-63-02 ŽST Litoměřice hor. n., venkovní osvětlení	0,5 kW
SO 05-63-03 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy osvětlení	0,3 kW
SO 06-63-17 Zast. Trnovany u Litoměřic, venkovní osvětlení	0,2 kW
SO 06-63-19 Zast. Ploskovice, venkovní osvětlení	0,1 kW
<u>SO 06-63-21 Zast. Horní Řepčice, venkovní osvětlení</u>	<u>0,1 kW</u>
CELKEM ODHAD	118,3 kW

4.3 Celková spotřeba vody

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením spotřeby vody oproti stávajícímu provozovanému stavu.

4.4 Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením množství splaškových a dešťových vod oproti stávajícímu provozovanému stavu. Dešťové vody z nově realizovaného odvodnění žel. svršku a spodku budou vyústěny mimo kanalizace.

4.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití veřejných komunikačních sítí.

Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních sítí.

4.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití kapacity veřejné komunikační sítě.

Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních zařízení.

5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Přesný termín zahájení stavebních prací není v době zpracování projektové dokumentace znám, ale realizace je plánována s ohledem na její současnou rozpracovanost na rok 2019. Na základě tohoto uvedeného důvodu je zahájení stavebních prací stavby "Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa" navrženo na začátek července roku 2019 a jejich ukončení na konec listopadu roku 2019.

Námi zpracovávaná stavba navazuje na související stavbu „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“. Dřívější dokončení realizace této související stavby vůči námi řešené stavbě je klíčová pro možné zřízení nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku mezi Lovosicemi a Žalhosticemi. V současnosti probíhá realizace této stavby. Její dokončení je plánováno na rok 2017.

Navrhované termíny stavby jsou:

• Začátek stavby	01/2019
• Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu)	07/2019
• Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu)	07/2019 - 11/2019
• Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu)	12/2019
• Konec stavby	12/2019

Celkově je stavba rozložena do **12 měsíců** od poloviny února do prosince roku 2019, kde je započítána doba 9 měsíců před zahájením zkoušení SZZ, TZZ a PZZ, která je potřebná pro dodávku a montáž SZZ, TZZ a PZZ a s tím spojenou přípravou programování softwaru zabezpečovacího zařízení.

Vlastní stavební činnost na jednotlivých úsecích stavby je celkově rozvržena do **199 dnů**, kde jsou zahrnuty jak přípravné, tak i a dokončovací práce.

Uvedené termíny jsou pouze předpokládané.

Podrobný rozbor uvedených termínů, včetně časů výluk je uveden v části B.12 - Organizace výstavby.

6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Základním podkladem pro zhotovení dokumentace je smlouva o dílo, jejíž nedílnou součástí je zadávací dokumentace a Nabídka zhotovitele.

Dalším ze základních podkladů je přípravná dokumentace stavby „**Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa**“ zpracovaná v červnu roku 2014 ve sdružení „IKP Consulting Engineers, s.r.o. – H-PRO spol. s r.o. – Viamont DSP a.s.“.

V druhé řadě patří k závazným podkladům legislativní podklady (platné v době uzavření smlouvy) zahrnující obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky, technické normy a interní předpisy, směrnice a vzorové listy – podrobněji viz následující část, kde je uveden jejich demonstrativní výčet.

Třetí kategorií podkladů jsou technické podklady charakterizující současný stav trati (vč. zastávek, železničních stanic, umělých staveb, přejezdů a ostatního zařízení zabezpečovacího, sdělovacího i silnoproudého) a provozu na ní. Mezi důležité vstupní údaje a podklady patří i seznámení s vlastní tratí rekognoskací terénu – místní šetření za účasti správce ap.

Stavba bude navržena podle všech platných zákonů, vyhlášek, technických norem, předpisů, směrnic, OTP, TKP a vzorových listů v souladu se zadáním.

Uvádějí se pouze nejdůležitější podklady pro zpracování dokumentace, podrobněji v jednotlivých profesních částech.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve výzvě
- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (OTP, ZTP)

Právní dokumenty a technické předpisy

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro stavby SŽDC s.o.

Při posuzování aktuálnosti legislativních podkladů se vychází z nabytí jejich účinnosti před zahájením prací na projektu, pokud není uvedeno jinak.

Národní zákony a vyhlášky

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) v platném znění
- zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění
- vyhlášky č. 246/2001, o stanovení požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, v platném znění
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb., v platném znění
- Zákon č. 286/1995 Sb., lesní zákon, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 77/1996 Sb., v platném znění
- zákon č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmě a o její nápravě, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění
- Zákon č. 350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích, v platném znění
- Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění
- Zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění
- Zákon č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění; metodický návod odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů pro nakládání s nimi
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění

- Nařízení vlády č.133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění,
- Směrnice č. V-2/2012, upravující postupy MD, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

Státní technické normy

Jsou uvedeny pouze rozhodující, přehled základních technických norem je uveden v příloze č. 5 Vyhlášky Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění.

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6380/Z3 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 34 1530 Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček
- ČSN 33 3201 Elektrické instalace nad 1 kV
- ČSN 33 2000-4-41 Elektrotechnické předpisy-Elektrická zařízení-Část 4: Bezpečnost-Kapitola 41:Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 34 2650 (ed. 2) Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení

Technické normy a předpisy železnic

- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení, staniční a traťové zabezpečovací zařízení
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC (ČD) D24 - Předpis pro zjišťování propustnosti železničních tratí

Průvodní zpráva

- SŽDC S3 - Železniční svršek
- SŽDC S 3/2 - Bezstyková kolej
- SŽDC S4 - Železniční spodek
- SŽDC S5 - Správa mostních objektů
- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Vzorové listy železničního spodku
- Mostní vzorové listy
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (3. vydání, 6. změna)

Interní směrnice SŽDC

- Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 20/2004 – Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Prováděcí opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění včetně všech dodatků
- Směrnice SŽDC s.o. č.42 – Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění
- Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.34 – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č. 32 – Zásady pro rekonstrukci regionálních drah, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Pokyn GŘ č. 16/2013 – Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí
- Směrnice GŘ č. 28/2005 – Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví ČR
- S29206/11-OTH – Podmínky pro posouzení možnosti zavedení rychlosti odpovídající nedostatku převýšení $I > 100$ mm na stávajících tratích

Ostatní dokumentace a podklady

- archivní dokumentace
- místní šetření a rekognoskace terénu

Průvodní zpráva

- fotodokumentace
- nákresný přehled železničního svršku
- staniční řady
- schéma trakce
- schéma zabezpečovacího zařízení
- tabulky traťových poměrů
- služební pomůcky a opatření vydaná ke GVD
- údaje o počtu přepravených cestujících
- počty zaměstnanců, příjmy, nehody
- plánky stanic
- výrobní porady
- katalogy výrobců
- zakres stávajících inženýrských sítí drážních správců
- zakres stávajících inženýrských sítí nedrážních správců

Geodetické a mapové podklady

Zaměření SŽG Praha (2013), JTSK, Bpv :

- TÚ 1131, Lovosice - Česká Lípa hl. n. km 36,931 – 84,535
- JŽM 1001 079 - ŽST Velké Žernoseky (2006)
- JŽM 1131 075-078 (reambulace 2013)
- Doměření STRABAG Rail a.s., 01/2017

Mapové podklady :

- digitální katastrální mapa (DKM)
k.ú. Píšťany, Žalhostice, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Úštěk, Blíževedly a Kravaře v Čechách
- katastrální mapa digitalizovaná (KMD)
k.ú. Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Nezly, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice u Litoměřic, Dolní Chobolice, Trnoblany, Zimoř, Starý Týn, Ličenice, Dubičná, Chotěšov, Stvolínky a Lukov u Úštěku
- katastrální mapa digitalizovaná analogová
k.ú. Holany

Průzkumy

- Průzkum železničního spodku, 4G consite s.r.o., 03/2014

Průvodní zpráva

- Průzkum železničního svršku - Kontaminace šterkového lože, 4G consite s.r.o., 03/2014
- Průzkum mostních objektů, 4G consite s.r.o., 03/2014
- Průzkum stávajících inženýrských sítí, Viamont DSP a.s., 02/2014
- Dendrologický průzkum, Ing. Maritn Černý, DiS., 06/2014
- Biologický průzkum, KPZ - Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D., 06/2014
- Doplnkový geotechnický průzkum, GTS geotechnické služby, 10/2016

7 KOOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Mezi přímo související investice v řešeném území patří zejména tyto **dražní stavby**:

- Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa hl. n, realizace dokončena
- Rekonstrukce SSZ Lovosice – ve výstavbě, dokončení stavby v roce 2017
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n., realizace dokončena v roce 2016
- Revitalizace trati Louny – Lovosice, probíhá výběrové řízení na realizaci stavby
- Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Lovosice – Louny – ve fázi přípravy, zpracovává se projekt stavby
- Rekonstrukce mostu v km 79,943 trati Lovosice - Česká Lípa, 1. Stavba, realizace v roce 2013
- Rekonstrukce mostu v km 79,943 trati Lovosice - Česká Lípa, 2. stavba realizace v roce 2013

Většina výše uvedených dražních staveb byla již realizována nebo je před dokončením. U všech těchto staveb proběhla koordinace technického řešení jak v době zpracování přípravné dokumentace, tak i v průběhu zpracování této aktualizace PD.

Dřívější realizace přímo souvisejících staveb „Rekonstrukce SSZ Lovosice“ (dokončení realizace v roce 2017) a „Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.“ (stavba byla dokončena v roce 2016), před námi řešenou stavbou „Revitalizace trati Lovosice Česká Lípa“ je podmiňujícím předpokladem pro dosažení hlavních cílů revitalizace – zavedení nového GVD tj. dosažení potřebného zrychlení i v úsecích mimo stavbu revitalizace včetně realizace technologických částí pro zavedení DOZ z ŽST Litoměřice horní nádraží.

V přímé vazbě byla stavba "Rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží", na kterou navazuje stavba revitalizace na obou stranách stanice. Rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží již byla realizována. V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly obě stavby koordinovány. V rámci stavby revitalizace dojde k rozšíření železničního přejezdu v km 44,267 a k jeho doplnění PZZ. Rozšíření přejezdu bude provedeno z důvodu zajištění nového přístupu na nástupiště z ulice Nerudova. Přístupový chodník bude opatřen novým osvětlením. Z důvodu zvýšení rychlosti na rekonstruovaných traťových úsecích dojde také k úpravě softwaru elektronického stavědla v ŽST Litoměřice horní nádraží.

Ve vazbě na stavbu „Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa“ dojde ve stavbě revitalizace z důvodu zavedení DOZ k doplnění rozhlasu pro cestující v ZAST Lovosice závod.

Další dražní stavba připravovaná na této trati je:

- Modernizace ŽST Česká Lípa, PD, SUDOP PRAHA a.s., realizace dokončena

V rámci této stavby dochází k rekonstrukci stanice. Tato stavba požadovala v rámci stavby realizovat TZZ Blíževedly – Česká Lípa. Vzhledem k tomu, že stavba revitalizace končí technologicky v ŽST Liběšice, nebylo možné z důvodu limitu investičních nákladů TZZ v uvedeném úseku v rámci této stavby realizovat.

Zavázání nového TZZ do stávajícího SZZ v ŽST Blíževedly není možné bez zásadních úprav (nebo spíše zřízení nového SZZ). Problém TZZ by se tím tak přenesl do mezistaničního úseku Blíževedly – Úštěk, resp. Úštěk – Liběšice, neboť Úštěk je vybaven stejným typem SZZ jako Blíževedly což by negativně ovlivnilo ekonomiku celé stavby.

Závěr nezřizovat TZZ do Blíževedel byl stvrzen na jednání dne 13. 2. 2014 investorem, viz H – Doklady.

Na základě projednání se SŽDC bude do doby zřízení Regionálního dispečerského pracoviště (RDP), jehož umístění je dáno Pokynem generálního ředitele 9/2013, dočasně umístěno dispečerské pracoviště na ústředním stavědle v ŽST Lovosice. Navržené řešení je považováno za provizorní a je způsobeno redukcí rozsahu stavby pouze po ŽST Liběšice. V cílovém stavu musí být RDP traťového úseku Lovosice - Česká Lípa umístěno v České Lípě, kde již byly v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Česká Lípa“ připraveny prostory pro umístění tohoto pracoviště. Součástí této stavby bude dodání a umístění nové počítačové sestavy JOP, která bude instalovaná do 2. NP v DK ústředního stavědla v ŽST Lovosice. Tato kancelář byla vybudována v rámci stavby „Rekonstrukce SZZ ŽST Lovosice“ jako provizorní a v době stavby „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“ již bude volná s možností umístění dalších pracovišť. Toto pracoviště bude obsazeno jedním výpravčím DOZ Lovosice (mimo) – Liběšice (mimo), který bude přemístěn z ŽST Litoměřice hor. n. po aktivaci této DOZ. Provizorní dispečerské pracoviště DOZ Lovosice (mimo) - Liběšice (mimo) bude řádně vybaveno příslušným pracovním zázemím a vybavením včetně obslužných a indikačních prvků z trati (IS, kamery, atd.). Součástí systému bude také provozní aplikace pro elektronické vedení dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ).

V rámci projektové přípravy **Ústeckého kraje** se pak jedná o tyto další záměry v přípravě dopravních staveb:

- II/247, Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – II. část – 2. etapa, DSP, 11/2010, SUDOP PRAHA a.s.
- D8-II/247, Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – větev Michalovická, změna DÚR, 9/2009, SUDOP PRAHA a.s.

Stavba „D8-II/247, Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – větev Michalovická“ navrhuje přeložku žel. tratě SŽDC s.o. v km 42,2 – 42,9 a zastávky Litoměřice Cihelna. Vzhledem k nejasnému horizontu realizace těchto staveb a stavu žel. dráhy bylo investorem požadováno zde provést nezbytné úpravy v koleji pro dosažení normového stavu. Zastávka nebude rekonstruována, aby nedošlo k následnému zmaření investice.

8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Členění dokumentace vychází z dokumentu SŽDC s. o. Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. Rozsah dokumentace byl přiměřeně upraven dle charakteru a rozsahu stavby.

Systém číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je vytvořen pomocí šestimístního kódu, ve kterém jednotlivé číslice znamenají:

První dvojčíslí XX-xx-xx značí úsek stavby

- 01 ŽST Lovosice
- 02 Lovosice - Žalhostice
- 03 ŽST Žalhostice
- 04 Žalhostice - Litoměřice hor. n.
- 05 ŽST Litoměřice hor. n.
- 06 Litoměřice hor. n. - Liběšice
- 07 ŽST Liběšice
- 08 Liběšice - Úštěk
- 09 ŽST Úštěk
- 10 Úštěk - Blíževedly
- 11 ŽST Blíževedly
- 12 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy
- 13 ŽST Zahrádky u České Lípy
- 14 Zahrádky u České Lípy - Česká Lípa
- 15 ŽST Česká Lípa
- 16 Žalhostice - Velké Žernoseky
- 17 ŽST Velké Žernoseky
- 20 Celá stavba

Druhé dvojčíslí xx-XX-xx značí profesi

D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
01	zabezpečovací zařízení
D.2	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
02	sdělovací zařízení
D.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE
03	silnoproudá technologie
D.4	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ
04	ostatní technologická zařízení
E	STAVEBNÍ ČÁST
E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK
10	železniční svršek
11	železniční spodek
12	sanace svahů, skal a pod.
13	výstroj trati
E.1.2	NÁSTUPIŠTĚ
14	nástupiště, rampy
E.1.3	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY
15	železniční přejezdy a přechody
E.1.4	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI
20	železniční mosty, podchody
21	železniční propustky

Průvodní zpráva

- 22 silniční mosty
- 23 silniční propustky
- 24 opěrné zdi
- 25 zárubní a obkladní zdi
- 26 lávky, krakorce

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

- 70 slaboproudá vedení
- 71 silnoproudá vedení
- 72 ostatní inženýrské sítě
- 90 rekultivace
- 91 příprava území

E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ

- 73 vodovody
- 74 plynovody
- 75 kanalizace
- 76 teplovody
- 77 zatrubněné vodoteče

E.1.7 ŽELEZNIČNÍ TUNELY

- 27 železniční tunely

E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 30 pozemní komunikace
- 31 zpevněné plochy
- 32 staveništní komunikace
- 33 dopravní opatření

E.1.9 KABELOVODY, KOLEKTORY

- 80 kabelovody, kolektory

E.1.10 PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

- 50 protihlukové stěny

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

- 40 pozemní objekty budov, oplocení
- 41 zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
- 42 individuální protihluková opatření
- 43 orientační systém
- 44 demolice
- 45 ostatní

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ

- 60 trakční vedení

E.3.4 OHŘEV VÝMĚN

- 61 elektrický ohřev výměn

E.3.5 ELEKTRICKÉ PŘEDTÁPĚCÍ ZAŘÍZENÍ

- 62 elektrické předtápěcí zařízení

E.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DOO

- 63 silnoproudá vedení (nn, vn, vvn, vo), DOÚO
- 64 rozvody 6kV

E.3.7 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

- 65 ukolejnění a trakční propojení

E.3.8 VNĚJŠÍ UZEMNĚNÍ

- 66 vnější uzemnění

Třetí dvojčíslí xx-xx-XX znamená pořadové číslo objektu/souboru v profesi

S ohledem na omezený rozsah stavby jsou některé standardně řešené části dokumentace nevyužity resp. neobsazeny.

<u>D TECHNOLOGICKÁ ČÁST</u>
<u>D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
PS 03-01-01 ŽST Žalhostice, SZZ
PS 05-01-01 ŽST Litoměřice hor.n., úprava SZZ
PS 07-01-01 ŽST Liběšice, úprava SZZ
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
PS 02-01-01 Lovosice - Žalhostice, TZZ
PS 04-01-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., TZZ
PS 06-01-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, TZZ
D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
PS 08-01-04 Žel. přejezd ev. km 59,696, PZZ
PS 10-01-09 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ
PS 12-01-08 Žel. přejezd ev. km 74,557, PZZ
PS 12-01-10 Žel. přejezd ev. km 76,078, PZZ
PS 12-01-11 Žel. přejezd ev. km 76,540, PZZ
PS 12-01-12 Žel. přejezd ev. km 77,012, PZZ
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ
<u>D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 03-02-01 ŽST Žalhostice, MK
PS 03-02-02 Žalhostice - Liběšice, DOK
PS 03-02-03 Žalhostice - Liběšice, přenosové zařízení
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-02-04 ŽST Žalhostice, sdělovací zařízení
PS 03-02-05 ŽST Žalhostice, EZS
D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
PS 02-02-01 Zast. Lovosice závod, rozhlas pro cestující
PS 03-02-06 ŽST Žalhostice, rozhlas pro cestující
PS 03-02-07 ŽST Žalhostice, informační zařízení
PS 03-02-08 ŽST Žalhostice, kamerový systém
PS 04-02-01 Zast. Litoměřice Cihelna, rozhlas pro cestující
PS 05-02-07 ŽST Litoměřice hor. n., kamerový systém
PS 06-02-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, rozhlas pro cestující
PS 06-02-02 Zast. Ploskovice, rozhlas pro cestující
PS 06-02-03 Zast. Horní Řepčice, rozhlas pro cestující
PS 07-02-05 ŽST Liběšice, rozhlas pro cestující
D.2.4 Rádiové spojení
PS 05-02-08 ŽST Litoměřice d.n., BTS
PS 06-02-04 Zast. Trnovany, BTS
PS 06-02-05 Zast. Horní Řepčice, BTS
<u>D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT</u>
D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
PS 03-60-01 Žalhostice - Liběšice, DDTS ŽDC
<u>E STAVEBNÍ ČÁST</u>
<u>E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</u>
E.1.1 Železniční svršek a spodek
SO 03-10-01 ŽST Žalhostice, železniční svršek
SO 03-11-01 ŽST Žalhostice, železniční spodek
SO 04-10-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční svršek
SO 04-11-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční spodek
SO 06-10-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční svršek
SO 06-11-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční spodek
SO 08-10-01 Liběšice - Úštěk, železniční svršek
SO 08-11-01 Liběšice - Úštěk, železniční spodek
SO 10-10-01 Úštěk - Blíževedly, železniční svršek
SO 10-11-01 Úštěk - Blíževedly, železniční spodek
SO 12-10-01 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, železniční svršek
SO 12-11-01 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, železniční spodek
SO 20-13-01 Lovosice - Česká Lípa, výstroj trati
E.1.2 Nástupiště
SO 03-14-01 ŽST Žalhostice, nástupiště

SO 06-14-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, nástupiště
E.1.3 Železniční přejezdy
SO 02-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,081, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,800, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-02 Žel. přejezd ev. km 41,487, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-03 Žel. přejezd ev. km 41,715, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-02 Žel. přejezd ev. km 44,267, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-04 Žel. přejezd ev. km 45,442, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-05 Žel. přejezd ev. km 46,827, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-06 Žel. přejezd ev. km 47,486, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-07 Žel. přejezd ev. km 47,949, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-08 Žel. přejezd ev. km 48,926, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-10 Žel. přejezd ev. km 54,358, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-11 Žel. přejezd ev. km 55,163, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-13 Žel. přejezd ev. km 55,751, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-14 Žel. přejezd ev. km 56,944, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-15 Žel. přejezd ev. km 57,226, úprava žel. přejezdu
E.1.4 Mosty, propustky, zdi
SO 04-20-01 Železniční most v ev. km 42,604 - přestavba na propustek
SO 06-20-03 Železniční most v ev. km 50,058
SO 06-20-04 Železniční most v ev. km 50,306 - přestavba na propustek
SO 06-20-05 Železniční most v ev. km 51,311
SO 08-20-02 Železniční most v ev. km 61,051
SO 14-20-07 Demolice žel. mostu v ev. km 83,475
SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,035
SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,116
SO 03-21-03 Železniční propustek v ev. km 40,589
SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,903
SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 41,354
SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 41,527
SO 04-21-05 Železniční propustek v ev. km 41,721
SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 42,128
SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 42,423
SO 06-21-04 Železniční propustek v ev. km 45,999
SO 06-21-05 Železniční propustek v ev. km 46,058
SO 06-21-07 Železniční propustek v ev. km 47,200
SO 06-21-10 Železniční propustek v ev. km 47,936
SO 06-21-11 Železniční propustek v ev. km 47,961
SO 06-21-23 Železniční propustek v ev. km 54,427
SO 06-21-28 Železniční propustek v ev. km 55,758
SO 06-21-29 Železniční propustek v ev. km 55,978
SO 06-21-34 Železniční propustek v ev. km 57,407

SO 08-21-14 Železniční propustek v ev. km 60,825
SO 10-21-28 Železniční propustek v ev. km 68,825
SO 12-21-06 Železniční propustek v ev. km 70,679
SO 12-21-09 Železniční propustek v ev. km 71,230
SO 12-21-12 Železniční propustek v ev. km 71,970
SO 12-21-35 Železniční propustek v ev. km 78,732
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
SO 20-70-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana sdělovacího vedení CETIN
SO 20-70-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana sdělovacího vedení TUDC
SO 20-70-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana zabezpečovacího vedení SSZT
SO 20-71-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení ČEZ Distribuce
SO 20-71-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení SČVK
SO 20-71-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení LOVOCHEMIE
E.1.6 Potrubní vedení
SO 20-73-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení vodovodu SČVK
SO 20-73-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení vodovodu LOVOCHEMIE
SO 20-74-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení plynovodu RWE
SO 20-74-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení plynovodu LOVOCHEMIE
SO 20-75-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení kanalizace SČVK
SO 20-75-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení kanalizace LOVOCHEMIE
SO 20-76-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení teplovodu ENERGIE Holding
SO 20-76-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení horkovodu LOVOCHEMIE
SO 05-75-01 ŽST Litoměřice hor. n., úprava vpustí
E.1.8 Pozemní komunikace
SO 05-30-01 ŽST Litoměřice hor. n., přístupový chodník k VB
SO 05-30-02 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy komunikací
E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
SO 03-40-01 ŽST Žalhostice, stavební úprava VB
SO 03-41-01 ŽST Žalhostice, přístřešky pro cestující
SO 06-41-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, přístřešky pro cestující
SO 03-43-01 ŽST Žalhostice, orientační systém
SO 06-43-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, orientační systém
SO 05-44-02 ŽST Litoměřice hor. n., demolice
E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.4 Ohřev výměn
SO 03-61-01 ŽST Žalhostice, EOv
SO 11-61-01 ŽST Blíževedly, EOv

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a DOO
SO 03-63-01 ŽST Žalhostice, přípojka NN
SO 03-63-02 ŽST Žalhostice, venkovní osvětlení
SO 04-63-02 Žalhostice - Litoměřice hor. n., rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,487
SO 04-63-03 Žalhostice - Litoměřice hor. n., přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,715
SO 05-63-02 ŽST Litoměřice hor. n., venkovní osvětlení
SO 05-63-03 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy osvětlení
SO 06-63-04 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 45,422
SO 06-63-05 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 46,827
SO 06-63-07 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 47,949
SO 06-63-08 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 48,926
SO 06-63-10 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 54,358
SO 06-63-11 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,163
SO 06-63-13 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,751
SO 06-63-14 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 56,944
SO 06-63-15 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 57,226
SO 06-63-17 Zast. Trnovany u Litoměřic, venkovní osvětlení
SO 06-63-19 Zast. Ploskovice, venkovní osvětlení
SO 06-63-21 Zast. Horní Řepčice, venkovní osvětlení
SO 08-63-03 Liběšice - Úštěk, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 59,696
SO 10-63-08 Úštěk - Blíževedly, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 67,487
SO 12-63-07 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 74,557
SO 12-63-09 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,078
SO 12-63-10 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,540
SO 12-63-11 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 77,012

9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je součástí přípravy staveb SŽDC s.o., jejichž cílem je navrhnout na tratích nižšího významu – regionálních tratích takové úpravy, které povedou k jejich zatraktivnění pro zamezení trendu odlivu cestujících z železnice ve prospěch ostatních módů dopravy.

Cílem stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je prověřit rekonstrukci vybraných úseků tratě tak, aby došlo k efektivnímu vynaložení investičních prostředků, přínosům pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob, zvýšení komfortu), přínosům pro objednatele veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept, upravená nástupiště pro zajištění bezbariérovosti) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu). Navrhovaná opatření současně nesmějí překročit limitní výši investičních nákladů stanovenou možnostmi financování.

Z hlediska objednatelů veřejné dopravy tato stavba zapadá do konceptu Ústeckého kraje na zavedení upraveného provozního modelu v nejzatíženější části tratě a částečně i Libereckého kraje s dílčím zkrácením jízdních dob. Z hlediska využití tratě je nejzatíženější relace Lovosice – Litoměřice horní nádraží a dále pak Lovosice – Úštěk, kde převládá pravidelná dojíždka za prací, do škol, ať už přímo v Lovosicích tak dále směrem na Prahu nebo Ústí nad Labem.

Nejpalčivějším problémem z hlediska možnosti změny provozního konceptu je dlouhá jízdní doba a intervaly křižování, což ve svém důsledku brání přeložení křižování ze ŽST Žalhostice do ŽST Litoměřice hor. n. a také rovnoměrnému časovému rozdělení vlaků v úseku Litoměřice - Úštěk. Na těchto poměrech se nepříznivě podílí zejména celkově nízká traťová rychlost do 60 km/h, dále trvalá omezení traťové rychlosti z důvodu nízké kategorie zabezpečovacího zařízení ve stanicích a zčásti také z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na železničních přejezdech (nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži).

Tomu odpovídá i dlouhodobá snaha Ústeckého Kraje o realizaci takových úprav na trati, které umožní dosažení pravidelného 30 minutového intervalu z Lovosic do Litoměřic horní nádraží bez nutnosti křižování v Žalhosticích a zavedení pravidelného 60 minutového intervalu v úseku Lovosice – Úštěk.

Stavba dále přímo navazuje na související již dokončené stavby:

- Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa,
- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST Lovosice,
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.,

Realizací stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ bude dovršena kompletní rekonstrukce úseku Lovosice – Litoměřice – Liběšice, tj. nejzatíženější části trati a umožní zavedení požadovaného provozního konceptu na trati dle požadavku objednatele veřejné dopravy. Tyto samostatně již realizované stavby i přes dílčí zrychlení nepřinesli ve výsledku efekt zkrácení jízdních dob pro cestující v nejvytíženějších relacích, protože doposud nedošlo k odstranění křižování v ŽST Žalhostice.

Současný stav technického zařízení na trati a ve stanicích je za horizontem své životnosti a kromě zvýšené potřeby údržby nutně vykazuje i větší poruchovost a proto je nutné ho rekonstruovat. Rozsah kolejíšť stanic je pro dnešní stav dopravy nadbytečný a v rozsahu stavby bude upraven.

9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizací stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ ve vazbě na sousední stavby dojde ke kvalitativnímu zvýšení úrovně provozu na trati Lovosice – Česká Lípa hl. n. resp. úseku Lovosice - Úštěk, které bude možné díky dílčímu zvýšení rychlosti a **zavedení upraveného konceptu dopravy**, který bude atraktivní pro cestující.

Oproti dnešnímu stavu dojde v rekonstruovaných úsecích ke **zvýšení rychlosti** z dnešních max. 60 km/h až **na 100 km/h** a tím **zkrácení jízdních dob a zvýšení propustnosti tratě**. Dosažení vyšších rychlostí při zachování stávajícího směrového a výškového vedení trati je rekonstrukcí žel. svršku a spodku, přejezdů, vybraných mostů a propustků a realizací nového zabezpečovacího zařízení (staničního, traťového a přejezdového). Zvýšením rychlosti došlo také v úseku mezi Žalhosticemi a Liběšicemi k prodloužení zábrzdě vzdálenosti na 700 m.

Realizací zabezpečovacího a sdělovacího zařízení se **zvýší bezpečnost a spolehlivost žel. provozu** zejména z důvodu vyloučením chyb lidským faktorem (jak na straně obsluhujícího personálu, tak na straně uživatelů např. u přejezdů) a automatizací celého procesu řízení. Úseky a stanice vybavené novým

zabezpečovacím a sdělovacím zařízením bude možné nově řídit dálkově z pracoviště dispečera. Tím dojde oproti dnešnímu stavu ke snížení nákladů redukcí zaměstnanců podílejících se na řízení provozu.

Rekonstrukce žel. svršku a spodku umožní úpravou GPK a zřízením BK zvýšení rychlosti v profilu V130 a **dosažení prostorové průchodnosti Z-GC**.

Úpravou dispozice rekonstruované ŽST Žalhositce se optimalizuje rozsah kolejiště stanice pro předpokládaný rozsah dopravy. Ve stanici budou realizována nástupiště s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK s plně bezbariérovým přístupem, vybavenými osvětlením a informačním a orientačním systémem s prvky pro nevidomé **zajištění bezbariérového přístupu** do vozidla.

Rekonstrukcí vybraných mostů a propustků na trati bude umožněno dosažení zvýšení rychlostí a na celé trati **dosažení traťové třídy zatížení C3**.

Z důvodu uzavření smlouvy o dílo na zpracování této dokumentace pro vydání územního rozhodnutí po datu vydání Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii není tento projekt v pokročilé fázi rozvoje ve vztahu k TSI.

Rekonstrukcí železničního svršku a spodku, vybraných umělých staveb, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, výstavbou nových nástupišť s plně bezbariérovými přístupy, vybavenými osvětlením a informačním a orientačním systémem budou uvedena zařízení upravena a uvedena do souladu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

Celkovou rekonstrukcí drážní infrastruktury dojde bezprostředně po realizaci stavby ke snížení nákladů na údržbu, nákladů na řízení, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících.

9.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. byla v minulosti prověřována investorem v rámci dokumentace „Posouzení rozsahu dopravní cesty v traťovém úseku Lovosice (mimo) – Česká Lípa hl. n. (mimo)“ č.j. 59573/2011-OPD. Hlavním cílem této dokumentace bylo posouzení optimalizace kolejiště jednotlivých stanic s výhledem budoucí racionalizace provozu, tedy výstavby nového staničního zabezpečovacího zařízení s jeho dálkovým ovládáním, úspora provozních nákladů a nákladů na údržbu nevyužívaných, příp. minimálně využívaných zařízení. Tato dokumentace však vycházela ze stávajícího GVD a prověřovala pouze rozsah stanic.

V rámci stanovení dalšího možného rozvoje této trati bylo dokumentací „Stanovení dosažitelných traťových rychlostí v síti SŽDC s.o., TDNÚ: REG030 Lovosice – Česká Lípa hl.n.“ prověřováno možné zrychlení železniční dopravy v rámci udržovacích prací bez nutnosti velkých investic. Dokumentace prověřovala dosažení maximálních rychlostí při stávajícím směrovém vedení zavedením rychlostního profilu V130.

Na základě těchto dokumentací, které prověřili další možný rozvoj trati a díky velkému potenciálu cestujících byla tato trať vybrána do investiční přípravy staveb. Cílem připravované stavby je zatraktivnění dopravy na této trati dle požadavku objednatelů dopravy a investora a celkové vylepšení technického stavu dráhy v rekonstruovaných úsecích.

Stavba dále zapadá do konceptu přípravy sousedních drážních staveb, ve kterých dochází k dílčímu zrychlení, ale bez realizace stavby revitalizace by toto dílčí zrychlení nebylo využitelné, resp. nedojde k odstranění křížování v nevhodných místech.

10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace stavby je zpracována dle „Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006“ v platném znění, resp. dle přílohy č. 1 k uvedené směrnici „PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE (PD)“. Pro účely vedení územního řízení je v souladu s požadavky vyhlášky č. 503/2006 Sb. a vyhlášky č. 499/2006 Sb.

<u>A PRŮVODNÍ ZPRÁVA</u>
<u>B SOUHRNNÁ ČÁST</u>
B.1 Souhrnná technická zpráva
B.2 Provozní a dopravní technologie
B.3 Vliv stavby na životní prostředí
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby (viz B.1)
B.5 Odpadové hospodářství
B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání (viz B.1)
B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (viz B.1)
B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (viz B.1)
B.10 Civilní ochrana (viz B.1)
B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti
B.12 Organizace výstavby
<u>C SITUACE STAVBY</u>
C.1 Přehledná situace stavby
C.2 Koordinační situace stavby
C.3 Výkresy architektonického řešení stavby (neobsazeno)
C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
C.5 Snímek katastrální mapy (neobsazeno)
<u>D TECHNOLOGICKÁ ČÁST</u>
<u>D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení (neobsazeno)
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol (neobsazeno)
<u>D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

Průvodní zpráva

D.2.4 Rádiové spojení
D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení (neobsazeno)
<u>D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE</u>
D.3.1 Dispečerská řídicí technika
D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN (neobsazeno)
D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (neobsazeno)
D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic (neobsazeno)
D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (neobsazeno)
D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (neobsazeno)
D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu (neobsazeno)
D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení (neobsazeno)
<u>D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ (neobsazeno)</u>
D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory (neobsazeno)
D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace (neobsazeno)
<u>E STAVEBNÍ ČÁST</u>
<u>E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</u>
E.1.1 Železniční svršek a spodek
E.1.2 Nástupiště
E.1.3 Železniční přejezdy
E.1.4 Mosty, propustky, zdi
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
E.1.6 Potrubní vedení
E.1.7 Železniční tunely (neobsazeno)
E.1.8 Pozemní komunikace
E.1.9 Kabelovody, kolektory (neobsazeno)
E.1.10 Protihlukové objekty (neobsazeno)
<u>E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY</u>
<u>E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</u>
E.3.1 Trakční vedení (neobsazeno)
E.3.2 Napájecí stanice - stavební část (neobsazeno)
E.3.3 Spínací stanice - stavební část (neobsazeno)
E.3.4 Ohřev výměn
E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (neobsazeno)
E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a DOO
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí (neobsazeno)
E.3.8 Vnější uzemnění (neobsazeno)
<u>G NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ STAVBY</u>

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb
<u>H DOKLADY</u>
H. Doklady
<u>I GEODETICKÁ DOKUMENTACE</u>
I.1 Technická zpráva
I.2 Majetkoprávní část
I.3 Geodetické a mapové podklady
<u>Y. Průzkumy</u>

Vypracoval: Lukáš Harvan DiS.

V Ústí nad Labem: srpen 2017