

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

**Projekt**

# **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**OBSAH:**

1. Souhrnná technická zpráva.....	3
2. Průzkumy a podklady.....	4
3. Ochranná pásma .....	5
4. Koncepce stavby .....	5
5. Údaje o splnění stanovených podmínek.....	14
6. Příprava pro výstavbu .....	14
7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor) .....	15
8. Výjimky z předpisů .....	16
9. Provozní a dopravní technologie.....	16
10. Vliv stavby na životní prostředí.....	16
11. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).....	17
12. Energetické výpočty .....	18
13. Protikoroze ochrana.....	18
14. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy).....	19
15. Dopravní opatření .....	19
16. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa.....	20
17. Úspora energie a ochrana tepla.....	20
18. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí.....	20
19. Ochrana obyvatelstva .....	20
20. Bezbariérové užívání .....	20

## 1. Základní údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice – Česká Lípa
TÚ:	1131 Lovosice (mimo) – Česká Lípa město (vč.) (bez Č.L. hl.n.)
DÚ:	02 Lovosice – Žalhostice
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel projektu:	sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. + Prodin a.s. + Sudop Brno spol. s r.o.
Kraj:	Ústecký
Stupeň dokumentace:	Projekt

## 2. Souhrnná technická zpráva

*Zhodnocení staveniště, u změny dokončené stavby též vyhodnocení současného stavu konstrukcí; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně:*

Trať Lovosice - Česká Lípa se vyznačuje nízkými návrhovými parametry, nevhodně situovanými místy zastavení a jistou mírou podudržovanosti, z čehož plynou neatraktivní cestovní doby a tudíž i nízká konkurenceschopnost provozovaných služeb. I přes tato negativní zjištění je jisté, že si tato trať svůj dopravní význam udrží i do budoucna. Proto je nutno udržovat její stav v provozuschopném stavu odpovídajícím bezpečné a plynulé dopravě s jistou úrovní pohodlí pro cestující. S tímto přímo souvisí kvalita kolejového svršku a objektů na trati.

Jedním z opatření, které tomuto pomáhají, je i přestavba po stavební stránce nevyhovujících úseků nebo mostních objektů. V tomto případě se jedná o úsek mezi stanicemi Lovosice - Žalhostice v délce cca 3.9 km. Zejména však most přes řeku Labe je stěžejním místem tohoto úseku, kde je z důvodu špatného stavebně-technického stavu snížena rychlost na 30km/h (TOR). Současná traťová rychlost je v tomto úseku 50 km/h. Rekonstrukcí bude zvýšena na 80, 85, resp. 90 km/h a to pomocí rekonstrukce železničního svršku moderním svrškovým materiálem, který připouští mnohem větší příčné namáhání, které je vyjádřeno hodnotou nedostatku převýšení. Tím je zvláště u větších poloměrů možné podstatné zvýšení rychlosti. Dalším, neméně důležitým faktorem je odstranění nevyhovující prostorové průchodnosti nejenom na mostě přes Labe, ale i dalších 8 mostních konstrukcích.

Úspora jízdní doby z důvodu zvýšení cestovní rychlosti posílí konkurenceschopnost železniční dopravy a prohloubí se integrace železniční dopravy do integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. Dalším přínosem bude zlepšení kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy na železniční dopravní cestě.

### Charakteristika současného stavu:

#### Mostní konstrukce:

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

#### Železniční svršek:

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

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

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

#### Železniční spodek:

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

#### Nástupiště zastávky Lovosice závod:

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

Do trati jsou vloženy následující kabely :

- Optický kabel ČDT
- Sdělovací kabel SŽDC
- Zabezpečovací kabely SŽDC

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

Rekonstrukcí budou dosaženy následující parametry:

- 1) Traťová rychlost  
v úseku km 36,921 859 – km 39,125 098 na 90 km/h,  
v úseku km 39,125 098 – km 39,415 908 na 80 km/h,  
v úseku km 39,415 908 – km 40,076 000 na 85 km/h.
- 2) Třída zatížení – zatěžovací schéma LM71, klas. souč.  $\alpha=1,1$  (~ vlak ČD-Z)
- 3) Průběžné kolejové lože, na některých mostech bude přímé upevnění koleje
- 4) Prostorová průchodnost VMP 2,5
- 5) Rekonstrukce žel. svršku a spodku, bezстыková kolej

Podrobný popis stavební činnosti je uveden u jednotlivých stavebních objektů.

### **3. Průzkumy a podklady**

a) *údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:*

Pro návrh technického řešení rekonstrukce mostu byly použity výsledky následujících měření a průzkumů, zajištěných v rámci přípravné dokumentace a projektu:

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

11) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (TOP CON SERVIS s.r.o., 2013)

12) Pořízení fotodokumentace mostu

b) *vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území:*

Zájmové území se z širšího hlediska nachází na říčních terasách řeky Labe a potoka Modly. Dle provedeného IGP a archívních sond je pod říčními terasami v hloubce cca 11-12 m skalní podloží tvořené pevnými slínovci charakteru poloskalní horniny R5 až R4. Nad ním jsou vesměs říční terasy tvořené písky se šterky (S1 SW) nebo šterky s písky (G2 GP, G3 G-F). Pro stupeň projekt byly provedeny průzkumné vrty přímo u mostních konstrukcí pro návrh a posouzení spodních staveb mostů, kde dochází k přetížení od zvýšeného zatížení s konstrukcemi s průběžným kolejovým ložem.

IGP byl doplněn jádrovými vrty do dřívků a základů podpěr mostů, od kterých neexistovala věrohodná archivní dokumentace o tvaru základů a hloubce založení objektu.

c) *použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému):*

Mosty, trať a přilehlý terén jsou geodeticky zaměřeny v souřadném systému JTSK a výškovém systému Bpv. Platné bodové pole bylo převzato od SŽG Praha. Platný katastr nemovitostí je digitální a je včleněn do podrobného geodetického zaměření stavby.

## 4. Ochranná pásma

a) *údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích:*

Ochranné pásmo drah železničních je 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Stavbou budou dotčeny následující inženýrské sítě

- kabelová trasa DOK ve správě ČD-Telematika a.s., viz SO 301.1,
- kabelové trasy metalických kabelů SŽDC, s.o., SSZT Ústí n. Labem, viz SO 301.2,
- zabezpečovací kabely SŽDC, s.o., SSZT Ústí n. Labem, viz SO 302,
- vysokotlaký plynovod ve správě RWE Distribuční služby, s.r.o..

V okolí stavby se nacházejí podzemní vedení inženýrských sítí u kterých bude respektováno ochranné pásmo, nebo budou patřičně ochráněny proti poškození.

- podzemní vedení ve správě Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.,
- podzemní vedení veřejné komunikační sítě (PVVKS) ve správě UPC Česká republika, s.r.o.,
- inženýrské sítě ve správě Lovochemie a.s., které podcházejí mostní konstrukce v samotném závodě,
- vedení ve správě Telefónica O2 Czech Republic, a.s.,
- vedení ve správě ČEZ Distribuce, a.s. a ČEZ ICT Services, a. s.

b) *stanovení nových ochranných pásem (rozměry a umístění v terénu):*

Žádná nová ochranná pásma nejsou stanovena.

c) *údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování (ochranná pásma — dle zákona o ochraně přírody a krajiny v platném znění):*

V místě stavby nejsou ložisková ani poddolovaná území.

d) *údaje o zeleni:*

Stavba rekonstrukce mostu vyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Jedná se vesměs o náletové křoviny a stromy v bezprostřední blízkosti stavby zejména v oblasti inundace řeky, které budou bránit samotné rekonstrukci.

Dotčené plochy se zelení včetně stromů určených k pokácení byly předány OŘ Ústí nad Labem, které zajistí jejich odstranění v době vegetačního klidu ještě před začátkem stavby.

e) *údaje o záborech zemědělského a lesního fondu.*

Při stavbě nedojde k odnětí půdy ze ZPF ani PUPFL.

## 5. Koncepce stavby

a) *účel stavby (celková koncepce řešení, zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby, její umístění):*

Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostních konstrukcí, železničního svršku a spodku, nástupiště Lovosice závod. Součástí rekonstrukce je zkrácení jízdních dob a to zvýšením rychlosti v celém rekonstruovaném úseku.

b) *přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby:*

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, nevztahuje se na ni vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, neboť nenáleží do působnosti obecného stavebního úřadu.

c) *architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení:*

Stavba se nachází mezi obcemi Lovosice, Žalhostice a v blízkosti řeky Labe. V okolí trati se nachází průmyslová oblast Lovochemie, zástavba obce Lovosice a Žalhostice. Většina trati vede v extravilánu a průmyslové aglomeraci chemického závodu Lovochemie.

d) *stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech, např. užitečné délky kolejí, délky nástupišť, dopravní frekvence, včetně rozčlenění, parkoviště, požadavky na bezbariérové řešení dopravních cest, typ zabezpečovacího zařízení, soustava trakčního vedení, atd.:*

### Seznam SO a PS:

SO 101 Most v km 38,816 – přes řeku Labe  
SO 102 Most v km 37,518 – přes potok Modla  
SO 103 Most v km 38,071 – přes silnici E55  
SO 103.1 Most v km 38,097 – podchod  
SO 104.1 Most v km 38,322 – Lovochemie I  
SO 104.2 Most v km 38,419 – Lovochemie II  
SO 104.3 Most v km 38,481 – Lovochemie III  
SO 104.4 Most v km 38,608 – Lovochemie IV  
SO 105 Most v km 39,112 – zátopové území Labe  
SO 106 Most v km 39,729 – křížení s TÚ 1001 a silnicí  
SO 106.1 Neutrální pole trakčního vedení

SO 201 Železniční spodek  
SO 202 Železniční svršek  
SO 203 Nástupiště – Lovosice závod  
SO 204 Osvětlení nástupiště

SO 301.1 Přeložka kabelů ČDT  
SO 301.2 Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC  
SO 302 Přeložky zabezpečovacích kabelů SŽDC

PS 001 Zabezpečovací zařízení

## Popis jednotlivých SO a PS

### SO 101 Most v km 38,816 – přes řeku Labe

#### *Spodní stavba*

U pilířů P1, P2, P5 a P6 a opěr O1 a O2, které nejsou v korytě řeky, budou z úrovně terénu a úložných prahů provedeny sloupy tryskové injektáže. U pilířů P3 a P4, které jsou v korytě řeky a založeny na kesonech, budou z úrovně úložného prahu provedeny injektované předpjaté kotevní tyče.

Na opěrách a pilířích budou odbourány úložné prahy včetně závěrných zídek. Budou vybudovány nové úložné ŽB prahy, které budou pomocí vlepených trnů z betonářské výztuže spojeny s původními dřívky opěr.

#### *Nosní konstrukce 1., 2. pole a 6., 7. pole:*

Nosná konstrukce je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s plnostěnnými hlavními nosníky s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o dvě spojitě konstrukce o dvou polích. Rozpětí konstrukcí činí 27,17 + 27,07 m.

#### *Nosná konstrukce 3., 4. a 5. pole:*

Nosná konstrukce je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s tuhými trámovými hlavními nosníky, vyztuženými oblouky se svislými závěsy (tzv. Langerův trám). Konstrukce je navržena s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o 3 prostá pole s rozpětím 74,37 m.

Mostovku všech polí představuje ocelový žlab kolejového lože navržený jako ortotropní konstrukce s příčnicí a s podélnými výztuhami.

Železniční svršek na mostě a nejbližším předmostí je navržen ve složení: kolejnice 49E1 na podkladnicích s pružnou svěrkou Skl24, upevněných k dřevěným pražcům, průběžné šterkové lože.

### SO 102 – Most v km 37,518 – přes potok Modla

Založení bude posíleno mikropilotami s kořenem MP ve skalním podloží. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou zde vybetonovány nové ŽB úložné prahy. Za oběma opěrami jsou navržena přechodová ŽB úhlová křídla s římsou. Kamenná šikmá křídla budou opatřena novými ŽB římsami.

Nosná konstrukce bude nahrazena za novou ŽB se zabetonovanými ocelovými nosníky, rozpětí 11,1 m. NK bude uložena na spodní stavbu na ozuby se zalitím polymermaltou.

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

### SO 103 – Most v km 38,071 – přes silnici E55

Založení bude posíleno mikropilotami s kořenem MP ve skalním podloží. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou zde vybetonovány nové ŽB úložné prahy. Za oběma opěrami jsou navržena přechodová ŽB úhlová křídla s římsou. Ve směru Česká Lípa navážou tato křídla na stávající gabionové zídky. Kamenná šikmá křídla budou opatřena novými ŽB římsami.

Nosná konstrukce bude nahrazena za novou ŽB nosnou konstrukci se zabetonovanými ocelovými nosníky, rozpětí 11,9 m. NK bude uložena na spodní stavbu na ozuby se zalitím polymermaltou.

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

### SO 103.1 – Most v km 38,097 – podchod

V novém stavu dojde po úpravě koleje k navýšení nivelety o 185-170 mm. Osa nové koleje bude vůči stávající o cca 15 mm vpravo. Zvýšením nivelety bude na NK vytvořeno polouzavřené KL, vzdálenost zábradlí od osy koleje bude upravena. Volný mostní průřez bude

VMP 2,5 v oblouku s rezervou 25 mm po okrajích. Objekt podchodu nebude nijak upravován s výjimkou zábradlí, které bude osazeno do nové polohy.

#### SO 104.1 – Most v km 38,322 – Lovochemie I

Založení nebude posilováno. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou zde osazeny nové prefabrikované ŽB úložné prahy. Na stávajících kamenných šikmých křídlech se nacházejí nově vyzděné zídky, které brání vstupu z trati do závodu Lovochemie. Tyto zídky budou zachovány, případně v nezbytně nutném rozsahu rozebrány a poté opětovně dozděny. Nosná konstrukce bude nahrazena za novou ocelovou přímopojížděnou mostovku se čtyřmi nosníky. Tato nosná část mostu bude pouze pod koleji. Zbylou část mostu budou tvořit ŽB prefabrikáty tvaru T, které budou osazeny po obou stranách ocelové konstrukce. Rozpětí je 9,9 m, uložení na spodní stavbu je na ozuby, které jsou vytvořeny v betonových příčnicích se zalitím polymermaltou.

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

#### SO 104.2 – Most v km 38,419 – Lovochemie II

#### SO 104.3 – Most v km 38,481 – Lovochemie III

#### SO 104.4 – Most v km 38,608 – Lovochemie IV

Založení nebude posilováno. Vrchní části stávajících opěr budou odbourány a budou zde osazeny nové prefabrikované ŽB úložné prahy. Na stávajících kamenných šikmých křídlech se nacházejí nově vyzděné zídky, které brání vstupu z trati do závodu Lovochemie. Tyto zídky budou zachovány, případně v nezbytně nutném rozsahu ubourány a poté opětovně dozděny.

Nosné konstrukce budou nahrazeny za nové ocelové přímopojížděné mostovky se čtveřicí svařovaných plnostěnných nosníků se společnou horní pásnicí – mostovkovým plechem. V místech uložení konstrukcí jsou navrženy železobetonové příčníky se čtyřmi nosníky. Tato nosná část mostu bude pouze pod koleji. Zbylou část mostů budou tvořit ŽB prefabrikáty tvaru T, které budou osazeny vždy po obou stranách ocelové konstrukce. Rozpětí je 12,0 m, uložení na spodní stavbu je na ozuby, v betonových příčnicích se zalitím polymermaltou.

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

#### SO 105 – Most v km 39,112 – zátopové území Labe

Posílení základové spáry bude provedeno mikropilotami. Na opěrách budou odbourány úložné prahy včetně závěrných zídek. Budou vybudovány nové úložné ŽB prahy, které budou pomocí vlepených trnů z betonářské výztuže spojeny s původními dřívky opěr. Vzhledem k tomu, že je stávající kamenné zábradlí křídel v kolizi s VMP 2,5, budou provedeny ŽB konzoly kotvené do stávajících křídel, na které bude kamenné zábradlí opět vyzděno. Pro vyzdění bude použit především stávající materiál.

Nosná konstrukce je navržena jako celosvařovaná ocelová konstrukce s tuhými trámovými hlavními nosníky, vyztuženými oblouky se svislými závěsy (tzv. Langerův trám). Konstrukce je navržena s dolní ortotropní mostovkou. Ze statického hlediska se jedná o prosté pole s rozpětím 43,0 m. Mostovku představuje ocelový žlab kolejového lože navrženy jako ortotropní konstrukce s příčníky a s podélnými výztuhami.

Železniční svršek na mostě a nejbližším předmostí je navržen ve složení: kolejnice 49E1 na podkladnicích s pružnou svěrkou Skl24, upevněných k betonovým pražcům SB8, průběžné šterkové lože. Na konstrukcích bude zřízena bezстыková kolej.

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

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

Z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání v části prvního otvoru mostu je navržena rekonstrukce nosné ocelové konstrukce za přímo pojížděnou železobetonovou prefabrikovanou konstrukcí se zabetonovanými nosníky. Chodníkovou část této konstrukce budou tvořit dva



železobetonové prefabrikované nosníky. Ty budou od hlavní nosné konstrukce dilatovány spárou 50 mm. Rozpětí nosné konstrukce bude 15,1 m a šířka včetně chodníkových nosníků 5,45 m.

Staré úložné ŽB prahy budou odbourány až na úroveň kamenného zdiva. Na opěře O 01 bude zřízeno 7 mikropilot. Na opěře O 02 budou pak zřízeny pouze 4 mikropiloty. Na takto připravené původní části opěr bude vybetonován nový ŽB úložný práh se dvěma zavěšenými křídly. U opěry O 01 bude dále zřízen přechod do otevřeného kolejového lože pomocí přechodových zídek. U opěry O 02 budou nová křídla zřízena až k ubourané části původní konstrukce.

Jelikož není na klenbové části mostu splněn VMP 2,5 m včetně rezervy, není možné šířkově navázat nové římsy na původní rekonstruované. Po celé délce mostu a na částech křídel bude zřízena protidotyková zábrana z polykarbonátových desek vsazených do sloupků z profilu HEM 100. Pro navázání PDZ na původní zábradlí bude použito zábradlí nové – úhelníkové..

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

### SO 201 Železniční spodek

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

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

Odvodnění pláň je zajištěno v km 36,968 000 – km 37,046 000 vzhledem k množství stávajících inženýrských sítí (SEE, SSZT, ČD Telematika) na vnější straně koleje 8a řešeno úklonem pláň do stávajícího trativodu mezi kolejemi č. 8a a č. 2c.

Odvodnění pláň je zajištěno v km 37,046 000 – km 37,390 000, v km 39,865 500 – km 40,033 000 a v km 40,036 000 – km 40,076 000 trativodem z plastových trativodek PVC DN 150. Dále v km 37,390 000 – km 37,510 000 navazuje na trativod svodné potrubí PVC DN 200 ukončené výtakovým objektem (vodní tok). Ostatní trativodní větve jsou taktéž ukončeny výtakovými objekty – v km 39,865 500 (volně do terénu) a v km 40,036 000 (za čelem propustku).

Rozšíření banketových stezek bude provedeno svahovými stupni, pomocí užitých pražců SB5 vyzískaných ze stavby nebo pomocí prefabrikátů tvaru L.

### SO 202 Železniční svršek

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

Kolejový rošt stávající tvaru T/SB5 bude bez vytržení rekonstruován v km 37,318 000 – km 37,495 109, km 37,541 409 – km 38,047 270, km 38,110 800 – 38,292 400, km 39,150 839 – km 39,587 400 a v km 39,609 700 – km 39,703 621. Nový železniční svršek bude tvaru 49E1 (užité regenerované do dlouhých kolejnicových pasů)/SB8 (užité)/Skl24.

Stávající kolejový rošt tvaru T/SB5 bude vytržen v km 36,968 000 – 37,318 000 a v km 39,764 431 – km 40,076 000. Následně po rekonstrukci železničního spodku a po zřízení kolejového lože bude vložen nový železniční svršek tvaru 49E1 (užité regenerované)/SB8 (užité)/Skl24.

Stávající kolejový rošt tvaru T/SB5, částečně S49/SB8, popř. T/mostnice bude vytržen v km 37,495 109 – 37,541 409, km 38,984 314 – km 39,150 839. Následně po vložení mostních konstrukcí a po zřízení ZKPP (v rámci mostního SO) a po zřízení kolejového lože bude vložen nový železniční svršek tvaru 49E1 (užité regenerované)/SB8 (užité)/Skl24.

Stávající kolejový rošt tvaru T/SB5, popř. T/mostnice bude vytržen v km 38,300 348 – k 38,317 348, km 38,328 528 – km 38,345 528, km 38,395 569 – km 38,412 569, km 38,425 849 – km 38,472 278, km 38,485 558 – km 38,502 558, km 38,584 316 – km 38,601 316, km 38,614 597 – km 38,646 814. Následně po zřízení ZKPP (v rámci mostního SO), po zřízení kolejového lože bude vložen nový železniční svršek následujícím způsobem:

- 49E1 nové/VPS/Skl24B/Zw686/přechodová žebrová podkladnice 1:20 v délce 5,0 m v předpolích mostních objektů s přímým upevněním kolejnic (na betonové či ocelové nosné desce)

- 49E1 nové/VPS/Skl24/ přechodová žebrová podkladnice 1:20 v délce 5,0 m navazující na předchozí

- 49E1 nové, užitě regenerované, dle možností původní/SB6 (původní) popř. SB8 (užitě)/Skl24 v úsecích min. dl. 5,0 m navazujících na předchozí

Stávající kolejový rošt tvaru T/SB5, popř. T/mostnice bude vytržen v km 38,047 270 – km 38,064 270, km 38,078 137 – km 38,095 137, km 39,703 621 – km 39,720 621, km 39,737 431 – km 39,742 431. Následně po zřízení ZKPP (v rámci mostního SO), po zřízení kolejového lože bude vložen nový železniční svršek následujícím způsobem:

- 49E1 nové/VPS/Skl24B/Zw686/přechodová žebrová podkladnice 1:40 v délce 5,0 m v předpolích mostních objektů s přímým upevněním kolejnic (na betonové či ocelové nosné desce)

- 49E1 nové/VPS/Skl24/ přechodová žebrová podkladnice 1:40 v délce 5,0 m navazující na předchozí

- 49E1 nové, užitě regenerované, dle možností původní/SB6 (původní) popř. SB8 (užitě)/Skl24 v úsecích min. dl. 5,0 m navazujících na předchozí (přesné řešení viz výkresová část dokumentace)

Stávající železniční svršek na mostních objektech tvaru S49/T/mostnice bude odstraněn v km 38,064 270 – km 38,078 137, km 38,317 348 – km 38,328 528, km 38,412 569 – km 38,425 849, km 38,472 278 – km 38,485 558, km 38,601 316 – km 38,614 597 a v km 39,720 621 – km 39,737 431. Po vložení nových mostních konstrukcí s přímým upevněním kolejnic (na betonové či ocelové nosné desce) bude následně zřízen železniční svršek tvaru 49E1 (nové)/DFF300/Skl15B.

Na nové mostní konstrukci přes Labe v ev. km 38,816 bude po zřízení štěrkového lože v km 38,646 814 – km 38,984 314 vložen železniční svršek tvaru 49E1 (původní)/dřevěné pražce dubové nové/Skl24. Kolejový rošt na dřevěných pražcích je vkládán z důvodu následného zřízení bezстыkové koleje na mostní konstrukci.

Rekonstrukce kolejového lože odtěžením a následným zřízením nového bude provedena v prostoru rekonstrukce železničního spodku v km 36,968 000 – km 37, 318 000 a v km 39,764 431 – km 40,076 000. Vyzískané štěrkové lože bude využito k recyklaci a dále využito v SO 201 Železniční spodek, popř. SO 203 Nástupiště – Lovosice závod.

Rekonstrukce kolejového lože odtěžením a následným zřízením bude dále provedena v prostoru předpolí mostních konstrukcí, kde bude zřizováno ZKPP.

Rekonstrukce kolejového lože odtěžením a následným zřízením nového kolejového lože s dodatečným stmelením lože pryskyřicí bude provedeno v prostoru ZKPP mostních konstrukcí s upevněním DFF300/Skl15B.

Rekonstrukce kolejového lože SČ bude provedena v km 37,318 000 – km 37,495 109, km 37,541 409 – km 38,047 270, km 38,110 800 – km 38,300 348, , 39,011 629 – km 39,074 839, km 39,146 839 – km 39,587 400 a v km 39,609 700 – km 39,703 621.

Kolejové lože bude nově zřízeno na mostních konstrukcích s průběžným štěrkovým ložem, konkrétně v km 37,512 109 – km 37,524 409, v km 38,646 814 – km 38,984 314 a v km 39,090 839 – km 39,134 839.

V km 38,442 849 – km 38,455 278 bude provedeno snížení nivelety – po vytržení kolejového roštu bude štěrk rozhrnut, poté bude původní kolejový rošt vložen zpět.

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

#### SO 203 Nástupiště – Lovosice závod

Nástupištní hrana stávajícího nástupiště zastávky Lovosice závod bude zkrácena a přizpůsobena novému stavu koleje. Zbylá část nástupiště bude odstraněna, kolejové lože bude otevřeno. Před zřízením nástupiště bude v jeho prostoru rekonstruováno šterkové lože a bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje ASP. Nástupiště je navrženo ve směrovém oblouku o  $R = 507,0$  m. Nástupištní hrana bude ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje a ve výšce 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Šířka nástupiště je navržena 2,5 m a jeho délka 90 metrů. Pro zhotovení nástupiště bude použita konstrukce typu L bez konzolových desek, plocha nástupiště bude vydlážděna zámkovou dlažbou. Přístup pro cestující je navržen jako bezbariérový rampou od stávajícího chodníku.

#### SO 204 Osvětlení nástupiště

Osvětlení nástupiště bude provedeno svítidly s vysokotlakými sodíkovými výbojkami 70 W, instalovanými na sklopných, žárově zinkovaných stožárech (5,5 m), ukotvených na betonových základech těsně za hranou nástupiště (případně mezi zpevněnými plochami).

Osvětlení přístřešku bude provedeno venkovními přisazenými zářivkovými svítidly v provedení „antivandal“ (IK10) – 1x39 W.

Napájení a ovládání osvětlení je stávající – z rozvaděče RE1 (spínacími hodinami).

#### SO 301.1 Přeložka kabelů ČDT

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

##### *Provizorní stav:*

Před zahájením prací na trati Lovosice – Žalhostice bude se SŽDC, s.o. (zastoupena divizí TUDC) sjednán pronájem čtyř optických vláken v kabelovém úseku Ústí nad Labem – Lovosice. Pronájem bude sjednán na celou dobu výluky optického kabelu trati Lovosice – Žalhostice. Na síti ČD-T a.s. budou provedeny převody vláken tak, aby byl zachován komerční provoz všech zákazníků v Lovosicích. Teprve po tomto převodu je možné zahájit práce na kabelovém úseku Lovosice – Žalhostice. HDPE na mostech budou odkopány, přerušeny a optický kabel v celé délce z Lovosic do Žalhostic vytažen.

##### *Definitivní stav:*

Dvě nové HDPE 40/33 trubky shodného barevného značení budou vráceny zpět do nové žlabové trasy připravené na mostech v místě trasy původní (shodně s SO 301.2). Do provozní HDPE oranžové se 3 hnědými pruhy bude zafouknut nový optický kabel (LT MiDia DryCore 36 vl AW, OD 8,4 mm) zhruba v délce 4540 m včetně rezerv. Pro přífukování budou použita místa na rekonstruovaných mostech nebo v jejich těsné blízkosti, kde jsou HDPE snáze přístupné. Po provedené montáži a zakončení v nových ODF bude provedeno měření OTDR a PM z obou konců na dvou vlnových délkách 1310 nm a 1550 nm z obou ODF.

#### SO 301.2 Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC

V místě stavby se nachází metalické sdělovací kabely SŽDC-TCEKPFLE 10X0,8. Uvedený kabel je v celé délce složen z více profilů, např. TKP 60x4x0,8; TCKQYPV 75XN0,8 nebo TCEKPFLE 10x4x0,8, lokalizace profilů není přesná. Majitel zařízení SŽDC – divize TUDC Praha rozhodl, že ve všech případech bude na vložkování a výměny ve výkopech použit dvouplášťový kabel TCEKPFLEY 10x4x0,8.

##### *Provizorní stav:*

Od žkm 36,922 (začátek stavby) až po žkm 38,170 by neměla být trasa tohoto sdělovacího kabelu dotčena. V provizorní části bude v žkm 38,170 kabel při ukončení dopravního provozu trati přerušen. Ve směru staničení bude přes pět mostů do žkm 39,0 kabel odstraněn tak, aby nepřekážel manipulacím s konstrukcemi mostů. Na základě požadavku dopravy mohou být dopravní pracovníci v žst. Žalhostice a v žst. Lovosice vybaveni mobilními telefony pro řešení např. problematiky náhradní autobusové dopravy po dobu výluky traťového úseku atd.

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

#### *Definitivní stav:*

Při rekonstrukci mostů bude vpravo ve směru staničení na všech mostech zřízen žlab v rozměru vnitřní světlosti š. 200 mm a v. 130 mm s kabelovou krycí deskou. Do uvedeného žlabu bude položena společná trasa všech kabelů a ochranných HDPE trubek. Nový sdělovací kabel bude profilu 10XN 0,8, konstrukce dvouplášťové TCEPKPLEE, nebo TCEPKPFLEY v délce potřebné s přesahem pro naspojování XAGA 500 75/15 - 500 na obou stranách přerušení kabelu. V celém úseku stavby jsou potřebné nové kabelové rýhy, které navazují na mosty. Rýhy hloubky 80 cm a šíře 45 cm s upraveným dnem pro pokládku kabelů budou vedeny vždy po pravé straně ve směru staničení, tak jako žlaby na mostech. Minimální vzdálenost je 235 cm od osy koleje, doporučuje se budoucí trasu umístit v souladu s úpravou železničního spodku. Po ukončení montáží bude provedeno měření.

#### SO 302 Přeložky zabezpečovacích kabelů SŽDC

Párové kabely pro traťové zabezpečovací zařízení (3P1,0) a (7P1,0) budou do definitivy vloženy dvouplášťové TCEKPFLEY-EE. Všechny žíly metal. kabelů budou propojeny proletovanými zátorkami.

#### *Provizorní stav:*

Od začátku stavby v žkm 36,921 859 zůstávají čtyři kabely až do žkm 37,510 (v délce cca 579 m) beze změny. Na začátku mostu budou kabely přerušeny.

V provizorní části budou tři kabely (3Ppředvěst, 7P souhlas, 7Preleový) od žkm 37,500 ve směru staničení do žkm 38,081 odstraněny. Čtvrtý kabel (7P do rozvaděče RO) bude přeříznut a izolován směrem Žalhostice hned za mostem cca žkm 37,530.

Od žkm 38,081 do žkm 38,315 v délce cca 234 m zůstanou oba 7P kabely stávající beze změny. Čtvrtý kabel (7P napájecí konce) bude od uříznutí v žkm 37,530 do RO v žkm 37,750 -- kde dále přechází na 3P až do žkm 38,06 ponechán stávající.

Od žkm 38,315 budou oba stávající 7P kabely odstraněny, aby nepřekážely ve směru staničení na mostech Lovochemie I. až IV. a na mostní konstrukci přes Labe v žkm 38,816.

Od žkm 38,315 končí první 7P v RR 19 v žkm 38,602387 na mostě Lovochemie IV.

Od žkm 38,315 končí druhý 7P v žkm 39,422 u staré PŘL (vjezd do Žalhostic) – délka provizorně odstraněného a budoucí délka tohoto nově definitivně položeného 7P bude cca 1 120 m. Čtvrtý kabel bude od žkm 38,06 (konec mostu) až do žkm 39,15 v délce 1060m odstraněn. Dle podkladů majitele je kabel z velké části rozkraden a zcela nefunkční. Od žkm 39,15 směrem na Žalhostice do žkm 39,716 se kabel změní a pokud bude dobrý zůstane 3P kabel stávající. Přes most v žkm 39, 729 se kabel v provizorní části odstraní. Od žkm 39,740 k navěstidlu „L“ zůstane kabel stávající. (Navěstidlo „L“ žkm 39,871 je konec tohoto kabelu)

Nová předvěst PŘL do Žalhostic bude umístěna v žkm 39,000. Nový kabel 3P1,0 k PŘL bude od žkm 39,000 položen do žkm 39,422 (stávající poloha PŘL). Pro pokládku bude vykopáno 422 m nové rýhy. Ke kabelu 3P bude přiložen také nový kabel 7P do spojkoviště v žkm 39,422. Most inundační žkm 39,112 – všechny kabely vedou zemí mimo mostní konstrukci.

Od žkm 39,422 budou použity stávající kabely 3P od PŘL s 7P průběžný z Lovosic v délce cca 294 m do žkm 39,716.

Na mostě v žkm 39,729 (v Žalhosticích přes trať a silnici, délka mostu 24 m) budou všechny kabely po dobu manipulace s mostem odstraněny.

Od přepojovacího místa (spojkoviště) v žkm 39,740 až na konec staveniště v žkm 40,076 budou využity kabely stávající.

#### *Definitivní stav:*

Na všech nových mostních konstrukcích musí být vždy na pravé straně ve směru staničení zřízen nový kabelový žlab pro pokládku nových kabelů zabezpečovacího zařízení. Budoucí kabelová příloha do tohoto mostního žlabu je možná.

Nové kabely zabezpečovacího zařízení budou pokládány na mostech do žlabů a ve volném terénu do výkopů společně s kabely sdělovacího zařízení a v souladu s projektem – SO 301.1 a SO 301.2. Po ukončení montáže bude provedeno měření.

#### PS 001 Zabezpečovací zařízení

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

Dodávka a uložení nových kabelů pro přesun předvěstí na nová místa jsou součástí SO 302.

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

- e) *požadavky stavby na zdroje (elektrická energie, voda, plyn – bilance spotřeby energií, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima):*

Elektrická energie:

Pro zabezpečení elektrické energie potřebné pro stavbu bude nutno realizovat provizorní přípojku NN z nejbližšího stávajícího vedení. Místo napojení staveništní přípojky je záležitostí zhotovitele, přípojka bude opatřena měřením spotřebované energie. Rovněž je možné stavbu zásobit energií z mobilních agregátů.

Voda pitná a technologická:

Voda potřebná pro rekonstrukci mostu a pro zabezpečení potřeb sociální části ZS bude na stavbu dovážena z nejbližšího vhodného místa. Místo odběru vody zabezpečí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

- f) *odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci (nároky na vodní hospodářství, vypouštění odpadních vod, včetně souhlasů, ochranná pásma – pásmo hygienické ochrany, povolené kvalitativní a kvantitativní ukazatele odpadních vod, provozní a havarijní řády, řešení napojení stavby na stávající síť technického vybavení):*

Kanalizaci nelze napojit.

Pro komunikaci budou použity mobilní telefony, resp. radiotelefony.

- g) *napojení na dopravní systém (počty stání, dopravní trasy a dopravní frekvence):*

Stavba se nachází na železniční trati Lovosice – Žalhostice a nevyžaduje další napojení na komunikační síť ani technickou infrastrukturu.

- h) *rozsah náhradní výsadby a ozelenění:*

Není navrženo.

- i) *bezpečnost práce (zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků, způsob omezení rizikových vlivů, bezpečnostní pásma a únikové cesty, ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin, skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi):*

Je nezbytné zajistit trvalé spojení mezi pracovištěm a pověřeným pracovníkem SŽDC. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti na stavbu, je třeba zajistit bezpečné provádění prací, současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti.

Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnice SŽDC č. 50, k vedení prací a vyvíjení pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat:

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších zákonů,
- TKP staveb státních drah v platném znění – kap. 1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

j) *posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby:*

Pohyb cizích osob na trati a mostech je vyloučen. Opatření pro bezbariérové užívání stavby bude provedeno na nástupišti zastávky Lovosice závod.

k) *uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady, resp. nároky na jejich zabezpečení:*

V návaznosti na zpracování tohoto projektu byly zjišťovány vztahy mezi zařízením SŽDC, resp. ČD a okolními pozemky, sítěmi a stavbami. V prostoru staveniště a jeho okolí neprobíhají ani se nepřipravují investiční a stavební práce jiných investorů vyjma Opravy plynovodu Hlinná - Lukavec, kterou připravuje RWE Distribuční služby, s.r.o. Náplní této opravy je mimo jiné i revize jejich vedení po povodni v r. 2013, které je umístěno na mostě v km 38,816 přes Labe. Oprava je plánována v době výluky na trati v r.2015. Obě stavby jsou vzájemně koordinovány. SŽDC, s.o. připravuje stavbu Rekonstrukce SSZ žst. Lovosice, je velmi pravděpodobné, že obě stavby budou částečně probíhat ve stejnou dobu. V rámci této stavby je v úseku ŽST Lovosice – ŽST Žalhostice řešena rekonstrukce TZZ včetně kompletní kabelizace, náhrady kolejových obvodů za počítače náprav a osazení nových vjezdových návěstidel do obou ŽST. Dále bude provedena rekonstrukce ohřevů výhybek na pražském zhlaví ŽST Lovosice – náhrada stávajících plynových ohřevů za EO.V. Stávající plynové rozvody budou zrušeny. Obě stavby byly vzájemně zkoordinovány.

l) *uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek*

- *poškození (zřícení) stavby nebo její částí:*
- *větší stupeň nepřípustného přetvoření:*

Statická posouzení bylo pro nové mostní konstrukce provedeno dle platné legislativy a je součástí projektu.

## 6. Údaje o splnění stanovených podmínek

a) *podmínky rozhodnutí o umístění stavby:*

Pro tuto stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko místně příslušného stavebního úřadu podle §15, odst. 2 stavebního zákona (183/2006 Sb.) – viz dokladová část dokumentace.

Pro k.ú. Lovosice vydal souhlas odbor stavebního úřadu a územního plánování městského úřadu Lovosice.

Pro k.ú. Žalhostice a Píšťany vydal souhlas Městský úřad Litoměřice – stavební úřad.

b) *podmínky posuzování vlivů na životní prostředí:*

Podrobně je tato problematika řešena v příloze B2.

Během výstavby bude zhotovitelem mostu zabráněno znečištění vod potoka Modla a řeky Labe, zvláště ropnými látkami.

U SO 102 – Most v km 37,518 – přes potok Modla je do železničního tělesa zavázána protipovodňová hráz, která nesmí být během výstavby dotčena.

c)  *dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace:*

Všechny stanovené údaje byly v projektu splněny.

## 7. Příprava pro výstavbu

a)  *uvolnění staveniště (pozemků i objektů):*

Pozemky dotčené stavbou:

- katastrální území Lovosice (č.k.ú. 687707) – 2700/1, 2880/4, 2880/11, 2880/10, 2906, 2987/1, 2971/3, 2971/4, 2971/1, 2971/8, 2971/7, 2971/2, 2969/15, 2969/1, 2967/1, 2967/5, 1688/4,
- katastrální území Žalhostice (č.k.ú. 794341) – 1377, 1376/1, 1304/5, 1387,
- katastrální území Píšťany (č.k.ú. 794333) – 277/1,
- katastrální území Žalhostice (č.k.ú. 794341) – 1388/1, 1364/1, 1389, 1380/13, 1365/1, 1391/6.

Příjezd na stavbu je možný po tělese dráhy, po silnici I/15, II/261 a dále po místních komunikacích obce Žalhostice a Lovosice, resp. po komunikacích v závodě Lovochemie.

b)  *využití stávajících nebo budovaných objektů:*

Konstrukce nelze efektivně opravit, dosavadní objekty nelze využít jiným způsobem.

c)  *dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby:*

Bez využití.

d)  *způsob provedení demolic a místa skládek:*

Odstranění podlah NK a zábradlí, kolejového svršku včetně šterku v předpolí, snesení původní kovové nosné konstrukce. Demoliční suť bude odvezena na skládku odpadů, ocelové části nosné konstrukce do šrotu.

e)  *likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování):*

Stavba vyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Jedná se vesměs o náletové křoviny a stromy v bezprostřední blízkosti stavby. Odstranění bude provedeno během vegetačního klidu ještě před začátkem stavby OŘ Ústí nad Labem..

f)  *likvidace škodlivých odpadů (řešit podle druhu odpadu):*

Řešeno v příloze F1 – Technická zpráva (část dokumentace Zásady organizace výstavby).

g)  *zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby:*

Zhotovitel má povinnost před zahájením stavebních prací ověřit všechny dotčené sítě a vedení a zajistit vytyčení všech inženýrských vedení a provést opatření na jejich ochranu.

h)  *přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků:*

Přeložky sdělovacích kabelů jsou řešeny v SO 301.1, 301.2, SO 302. Jiné přeložky tato stavba neprovádí.

i)  *omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby (odstřel objektu či horniny):*

Bez omezujících nebo bezpečnostních opatření.

j)  *výluky dopravy a jiná dopravní omezení (železniční, silniční apod.):*

Během výstavby bude zcela vyloučen provoz v trať. úseku Lovosice – Žalhostice. Trvání nepřetržité výluky na žel. trati souvisí s demolicí dosavadních mostů a vybudováním mostů nových. Její předpokládaný rozsah je 90 dní.

V trať. úseku Litoměřice dol.n. – Velké Žernoseky bude z důvodu rekonstrukce mostu SO 106 zřízeno neutrální pole, které zajistí ochranu na stavbě. Vlaky zde budou projíždět se staženým sběračem. Délka výluky je předběžně odhadnuta na 2 x 8 hodin pro každou kolej pro zřízení a odstranění neutrálního pole.

k) *omezení v dodávce energií:*

Stavbou nebudou omezeny dodávky energií.

## 8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

*Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru nebo jiného dotčení pozemků a staveb nebo bytů a nebytových prostor nebo jejich částí požadovaných pro stavbu:*

Stavba nevyžaduje změnu trvalých záborů.

## 9. Výjimky z předpisů

*Seznam souhlasů, výjimek a úlevových řešení z předpisů, kterými je podmíněno navrhované technické řešení, včetně dokladů o jejich udělení.*

Pro tuto stavbu nebyla požadována výjimka z předpisů a norem vyjma zrušení osazení zábradlí na stávajících šikmých křídlech mostů.

## 10. Provozní a dopravní technologie

*Pokud dochází ke změnám oproti předchozímu stupni dokumentace, majících vliv na rozsah železniční infrastruktury a provozu, bude provozní a dopravní technologie aktualizována k datu odevzdání projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení. Podrobně je zpracována provozní a dopravní technologie v průběhu výstavby s přímou vazbou na stavební postupy a s návrhem dopravních a stavebních opatření, jsou-li potřeba.*

Součástí stavby je provozní soubor PS 001 obsahující zabezpečovací zařízení na trati. V průběhu stavby bude toto zařízení odpojeno a před uvedením do provozu opět zapojeno. Detailní řešení je součástí PS 001.

Trať Lovosice - Česká Lípa je zařazena jako dráha regionální. Dovolená traťová třída zatížení B2 (18 t – 6,4 t/m). Provozovaná rychlost je v úseku Lovosice - Žalhostice 50 km/h. Vzdálenost mezi těmito stanicemi je cca 4.0 km a vlak ji ujede za 5:54 minut pokud nestaví v zastávce Lovosice závod, pokud zde staví, tak doba jízdy je 6:42 minut bez snížení rychlosti na mostě přes Labe na 30 km/h. Při TOR 30 km/h je doba jízdy bez zastavení v zastávce Lovosice závod 6:54 minut, se zastavením v zastávce 7:00 minut.

Zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h bude znamenat zkrácení jízdní doby mezi těmito místy o 87 (projíždí), 60 (zastavuje) vteřin pro vlaky ř.814, resp. 105 (projíždí), 99 (zastavuje) vteřin pro vlaky ř.842.

Délky nástupiště Lovosice závod bude po rekonstrukci 90 m.

Průměrně na této trati mezi stanicemi Lovosice - Litoměřice jezdí 2480 cestujících/den.

V Žalhosticích průměrně nastupuje 80 cestujících denně, a i 80 vystupuje.

V zastávce Lovosice závod průměrně nastupuje 60 cestujících denně, a i 60 vystupuje.

Nákladní doprava je provozována velmi sporadicky a nepravidelně (cca 4 vlaky/měsíc).

### Traťové zabezpečovací zařízení



V úseku žst. Lovosice - žst. Žalhostice je traťové zabezpečovací zařízení RPB, je zřízena souvislá izolace kolejí. V průběhu stavby bude toto zařízení odpojeno a před uvedením do provozu opět zapojeno v nové poloze včetně přezkoušení tohoto zařízení.

Na trati provozují drážní dopravu České dráhy, a.s.. Maximální rozsah dopravy je 31 párů vlaků za den.

#### Výluky kolejí a trakčního vedení

Práce na rekonstrukci traťového úseku ŽST Lovosice – ŽST Žalhostice vyvolává potřebu vyloučení traťové koleje v délce 90N a to mezi seřazovacím návěstidlem Se 106 v ŽST Lovosice a námezíkem výhybky č. 1 v ŽST Žalhostice.

Práce na rekonstrukci železničního spodku v km 36,968 000 – 37,510 000 vyvolávají potřebu vyloučení staniční koleje č. 2b, č. 2c a č. 102 v ŽST Lovosice od námezíku výhybky č. 103 až po seřazovací návěstidlo Se107 - v délce 4N, dále pak kolejí č. 2b a č. 102 od námezíku výhybky č. 103 po námezíku výhybky č. 148 v délce 4N. Dále budou nutné výluky trakčního vedení mezi odpojovačem č. 402 a č. 412 v délce 8N a mezi odpojovačem č. 412 a č. 422 v délce 4 x 10 hodin. Sled denních napětových výluk bude upřesněn zhotovitelem dle konkrétní technologie výstavby.

Práce na rekonstrukci železničního spodku v km 38,764 431 – 40,076 000 vyvolávají potřebu vyloučení traťové koleje ŽST Velké Žernoseky – ŽST Žalhostice - v délce 22N.

V rámci plánované rekonstrukce stávajícího železničního mostu v km 39,729 trati Lovosice – Česká Lípa v místě křížení s tratí č. 1001 v lokalitě železniční stanice Velké Žernoseky, dvojkolejného traťového úseku Lovosice – Velké Žernoseky, je nutné provést úpravu stávajícího trakčního vedení s ohledem na technologické postupy stavebních prací. Tyto práce si vyžádají následující výluky na podjezdové trati:

1. etapa (výluka)

úprava trakčního vedení + zřízení neutrálního pole, kolej č. 1  
napětová výluka lichá žst. Velké Žernoseky a výluka koleje č. 1 v prostoru nadjezdu  
zřízení beznapětového úseku (neutrálního pole) 4 + 8 hod

2. etapa (výluka)

úprava trakčního vedení + zřízení neutrálního pole, kolej č. 2  
napětová výluka sudá žst. Velké Žernoseky a výluka koleje č. 2 v prostoru nadjezdu  
zřízení beznapětového úseku (neutrálního pole) 4 + 8 hod

3. etapa (výluka)

úprava trakčního vedení + demontáž neutrálního pole, kolej č. 1  
napětová výluka lichá žst. Velké Žernoseky a výluka koleje č. 1 v prostoru nadjezdu  
zřízení beznapětového úseku (neutrálního pole) 6 hod

4. etapa (výluka)

úprava trakčního vedení + demontáž neutrálního pole, kolej č. 2  
napětová výluka sudá žst. Velké Žernoseky a výluka koleje č. 2 v prostoru nadjezdu  
zřízení beznapětového úseku (neutrálního pole) 6 hod

## **11. Vliv stavby na životní prostředí - podrobně řešeno v příl. B2**

*Rozsah zpracování vlivu stavby na životní prostředí v projektové dokumentaci staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení vyplyne z upřesnění a změn v technické části dokumentace oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně ochrany proti hluku. Pokud došlo ke změně oproti hlukové studii, která*

*byla součástí přípravné dokumentace, doplní se i hluková studie, biologický průzkum a hodnocení vlivů na životní prostředí v případech, kdy není nařízeno posuzování podle zákona Č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.*

Stavba se se částečně nachází v CHKO České Středohoří (katastrální území Píšťany a Žalhostice). Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyloučil negativní vliv stavby na životní prostředí.

Při provádění stavebních prací je nutno dbát na:

- *Ochranu proti hluku a vibracím*

Zhotovitel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejich hlučnost nesmí přesahovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- *Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti*

Vozidla vyjíždějící ze staveniště na pozemní komunikace musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k jejich znečištění. V případě odvozu suti bude sůť při nakládání na vozidla zvlhčována kropením. U výjezdů ze staveniště bude zřízena plocha pro mechanické dočištění vozidel vyjíždějících ze stavby.

- *Ochranu proti znečištění ovzduší výfukovými plyny a prachem*

Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory musí být omezeno na nejmenší možnou míru. Je nutné provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřízení motorů.

- *Ochranu proti znečištění podzemních a povrchových vod a kanalizace*

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami než odpadními vodami stanoví §39 zákona č. 254/2001 Sb. – vodní zákon. Odpadní vody specifikuje §38 uvedeného zákona.

Za havárii se vždy považují případy závažného zhoršení nebo mimořádného ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod ropnými látkami, zvláště nebezpečnými látkami, popřípadě radioaktivními zářiči a radioaktivními odpady, nebo dojde-li ke zhoršení nebo ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod v chráněných oblastech přirozené akumulace vod nebo v ochranných pásmech vodních zdrojů. Dále se za havárii považují případy technických poruch a závad zařízení k zachycování, skladování, dopravě a odkládání látek.

- *Ochrana stávající zeleně:*

Při realizaci je nutná ochrana stávající zeleně, z níž bude možné likvidovat pouze to, co bezprostředně překáží stavbě.

## **12. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).**

*Uvede se popis s uvedením, jak daný návrh řešení splňuje požadavky příslušných vyhlášek, předpisů a norem (bezpečnost a ochrana zdraví při práci, včetně možných rizik, technické řešení stavby a jejího provozu z hlediska požární ochrany včetně vodních zdrojů, vnějších požárních hydrantů, požární signalizace, požárních stanic nebo zbrojnic apod. Dále charakteristika objektů a provozů z hlediska požární ochrany. Bude uvedeno konkrétní*

*prokázání splnění stanovených a požadovaných podmínek z předchozího stupně dokumentace).*

*Požární ochrana stavby bude projednána se složkami integrovaného záchranného systému. U tunelů delších než 1000 m bude jako součást projektové dokumentace zpracován „Plán požárně-bezpečnostních zkoušek“, prováděných v rámci zkušebního provozu.*

#### Požárně bezpečnostní řešení:

Z hlediska požární bezpečnosti nedojde ke změně stávajících parametrů.

#### Ochrana proti hluku a vibracím:

V blízkosti zástavby bude zhotovitelem při výstavbě respektovány hlukové limity pro danou lokalitu. Z hlediska hlukové zátěže nedojde ke změně stávajících parametrů. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje nevyžaduje pro tuto stavbu hlukovou studii ani posouzení hluku ze stavební činnosti.

#### Bezpečnost práce:

Bezpečnost práce a technických zařízení má při provádění dopravních staveb mimořádný význam a zhotovitel je povinen věnovat této problematice odpovídající péči. Jde zejména o zabránění následkům rizik, vyplývajících ze železničního a silničního provozu, pracuje-li se na provozované komunikaci nebo její blízkosti. Zhotovitel při realizaci stavby musí postupovat tak, aby neohrozil bezpečnost provozu jak na železniční trati, tak i na komunikaci.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých zaměstnanců a zaměstnanců svých podzhotovitelů s právními předpisy a technickými normami, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných zaměstnanců. Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím na manipulaci s břemeny, práci ve výškách, v kolejišti, resp. nad vodní plochou.

### **13. Energetické výpočty**

- a) řeší spotřebu elektrické energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení;*
- b) řeší zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a navrhuje způsob omezování zpětných vlivů;*
- c) řeší kontrolu bilance činných a jalových výkonů a navrhuje opatření na zajištění předepsaného účinníku. Výsledky výpočtů je nutno projednat se stavebníkem a následně pak s dodavatelem elektrické energie;*

Dynamika jízdy nákladních vlaků byla prověřena na trati 1001, kde po dobu stavby bude zřízeno neutrální pole. Z provozního hlediska není problém s výstavbou neutrálního pole v zadaném místě bez mimořádných zvláštních opatření (snížení normativu, postrk , atd.) a ani technických opatření - přemísťování oddílových návěstidel (AB, apod.).

### **14. Protikorozní ochrana**

*Uvede se ochrana objektů před účinky koroze způsobené bludnými proudy. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení je nutno zajistit požadavky na korozní průzkum*

- a) u tratí elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, a to jak před započetím stavby (předběžný korozní průzkum a návrh výstavby měřících bodů) tak i před uvedením zařízení do trvalého provozu (dodatečný korozní průzkum);*
- b) v místě styku stejnosměrné a nezávislé trakce, a to do 5 km od izolovaného styku směrem do trakce nezávislé;*
- c) v místech styku stejnosměrné a střídavé trakční proudové soustavy do vzdálenosti 5 km od neutrálního pole ve směru tratě napájené střídavou trakční proudovou soustavou,*

d) v místech silných stejnosměrných zdrojů (např. městská hromadná doprava).

Na základě zjištěných výsledků korozních průzkumů je nutno předložit řešení ochranných opatření proti účinkům bludných proudů dle platných předpisů. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení a dále elektrických zařízení, přijímačů.

Z hlediska ochrany stavby před účinky bludných proudů se jedná o železniční trať, která propojuje pravobřežní a levobřežní koridor železničních elektrifikovaných tratí, byť sama trať není elektrizována. Kolej tak vyrovnává rozdílné potenciály a proudy mezi oběma systémy napájení.

Z výsledků měření provedených v rámci základního korozního průzkumu vyplývá pro všechny mostní objekty kromě SO 103 a SO 103.1 zvýšené nebezpečí korozního namáhání železobetonových částí stavby. V rámci zpracování projektové dokumentace je nezbytné navrhnout adekvátní ochranná opatření snižující působení bludných proudů.

#### Stupně ochranných opatření:

č.4 - SO 101, 102, 104.1-104.4, 105, 106

č.3 - SO 103, 103.1

Při zpracování projektové dokumentace bude projektant stavební části postupovat podle SR 5/7(S) 2013 „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ pro návrh ochranných opatření bude vycházet z platné normy – ČSN EN 50162. Jsou navrženy následující principy ochrany stavby proti účinkům bludných proudů. Ve smyslu přílohy NA normy ČSN EN 50162.

#### **Hlavními zásadami ochrany proti účinkům bludných proudů jsou:**

##### na úrovni primárních ochran:

Stanovení kvality betonu: Navržený beton bude odpovídat dle ČSN EN 206-1 zm.3 a ČSN EN 1992-1-1 až 4. Krytí výztuže 50 mm je krytím minimálním. Volbu kvality betonu navrhuje statik rovněž s přihlédnutím k TP 124 (cement, vodní součinitel, atd.). Pro systém navržených mikropilot platí požadavek na primární ochranu ve formě dostatečného krytí betonem (zvětšený vrt). Distančníky budou provedeny jako betonové.

##### na úrovni sekundárních ochran:

Je navržena ochrana ve formě natavitelných modizovaných asfaltových pásů. Pásky budou umístěny z rubu nově budovaných železobetonových prahů a budou sloužit jako ochrana proti volně stékající vodě. Tyto izolace lze považovat za vhodné doplnění primární ochrany. Všechny ocelové konstrukce budou dále opatřeny PKO - žárově stříkaný kovový povlak (Zn+15%Al) tl. 100 µm a mezivrstvy na epoxidové bázi a vrchní polyuretanová vrstva tl. 200-240 µm.

##### na úrovni konstrukčních opatření:

Hlavní zásadou je elektricky oddělit zejména spodní stavbu od nosné konstrukce. Polymerní malta bude splňovat požadavky TP 124 a TP 124, příloha 1.

Pro stupeň ochranných opatření č. 4 platí požadavek na provaření a výztuže a jejího vyvedení na povrch. Provedení vývodu bude provedeno typovým výrobkem dle TP 124, obr. 3a pro měření vlivu bludných proudů - CRM deska. V případě použití prefabrikátů, je stanoven požadavek na jejich doplnění kontrolními a měřicími vývody.

Pro stupeň ochranných opatření č. 3 se požadavek na provaření výztuže a přípravu vývodů pro měření nestanovuje.

Ochranná opatření budou koordinována (doplněna) v souladu s požadavky na ochranu proti přepětí a blesku (ČSN EN 62305-1 až -4, ČSN EN 50122-1, -2, -3 (v platné edici) a ve smyslu TP 124, resp. SR 5/7(S) v návrhu (původní SR 5/7(S) 1997 dočasně nahrazena TP 124).

Pata kolejnice nebude v žádném místě v přímém styku se šterkovým lože pro případ uložení kolejnic na pražcích.

V případě pevného uložení koleje bude provedeno bezstykové uložení kolejnic popřípadě přímé s použitím systému DFF 300 – je požadováno elektricky izolační uložení kolejnice na podloží.

požadavky na provedení inženýrských sítí

plynové potrubí na SO 101, které je katodicky chráněno, bude uloženo elektricky izolačně od mostní konstrukce. Izolační systém potrubí by měl být obnoven tak, aby byly eliminovány vady v izolacích a nedocházelo v lokalitě k aktivnímu intenzivnímu působení katodické ochrany s vlivem na mostní objekty.

ostatní inženýrské sítě – kabelové žlaby budou od nosné konstrukce elektricky izolačně odděleny

návrh trvale zabudovaných zařízení pro sledování vlivu bludných proudů se nepředpokládá. Navrhují se pouze vývody z výztuže pro mostní objekty ve stupni ochranných opatření č.4.

**Aktivní ochrana proti účinkům bludných proudů se nenavrhuje.**

## **15. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy)**

*Upřesní se zpracovaný graf dynamického průběhu rychlostí z předchozího stupně. Vypracuje se pro nejrychlejší osobní vlaky a pro průběžné nákladní vlaky. Obsahuje navržené traťové rychlosti pro klasické soupravy (s nedostatkem převýšení v oblouku do 100 mm a 130 mm) a pro jednotky s naklápací skříň, dále stávající traťové rychlosti, popis směrových a sklonových poměrů, včetně jejich staničení, označení polohy dopraven a zastávek. Znázorňuje dynamický průběh rychlosti v návaznosti na sousední traťové úseky (zpracuje se pouze u staveb modernizace a u rekonstrukcí vedoucích ke zvýšení rychlosti).*

Graf dynamického průběhu rychlostí byl zpracován v příloze B3.

## **16. Dopravní opatření**

*Uvedou se všechna dopravní opatření (drážní a silniční), zejména pak výluky, náhradní doprava, případné objíždky, uzávěry atd.*

Během výstavby bude vyloučen provoz na trati. Trvání nepřetržité výluky na žel. trati souvisí s demolicí dosavadních mostů a vybudováním mostů nových. Její předpokládaný rozsah je 90 dní.

Některé dokončovací práce lze realizovat i v dílčích výlukách v nočních hodinách, kdy podle stávajícího jízdního řádu nejezdí žádné pravidelné osobní spoje. Nákladní doprava není na tomto traťovém úseku s výjimkou mimořádných vlaků provozována. Předpokládá se nepřetržitý dvousměnný provoz stavby.

## **17. Trvalé a dočasné zábery pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa**

*Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru pozemků nebo rozsah omezení využívání pozemků v členění dle druhu na zemědělský půdní fond a pozemky určené pro plnění funkcí lesa a odchylky od předchozího stupně.*

Zábory pozemků ZPF a PUPFL nejsou navrženy.

## **18. Úspora energie a ochrana tepla**

a) *splnění požadavků na energetickou náročnost budov a splnění porovnávacích ukazatelů podle jednotné metody výpočtu energetické náročnosti budov:*

Nejedná se o budovu.

b) *stanovení celkové energetické spotřeby stavby:*

Není pro tuto stavbu požadována.

## **19. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

*Radon (pro potřeby realizace pozemních staveb), agresivní spodní vody, seismická, poddolování, ochranná a bezpečnostní pásma, apod.*

Stavba není ohrožena výše uvedenými škodlivými vlivy vnějšího prostředí.

## **20. Ochrana obyvatelstva**

*Splnění základních požadavků na situování a stavební řešení stavby hlediska ochrany obyvatelstva.*

Posuzovaná stavba v předmětném území není v rozporu se zájmy na ochranu veřejného zdraví ve smyslu ustanovení zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění a souvisejících předpisů.

## **21. Bezbariérové užívání**

*a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:*

*b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:*

*c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:*

*d) seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:*

Součástí této stavby je řešení železniční zastávky Lovosice závod, která je navržena bezbariérová dle platných předpisů (blíže viz SO 203).