

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

**Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ**

**Projekt stavby**

## OBSAH

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	3
B.1.1.	Zhodnocení staveniště.....	4
B.1.2.	Průzkumy a podklady .....	5
B.1.3.	Ochranná pásma.....	6
B.1.4.	Koncepce stavby .....	8
B.1.5.	Údaje o splnění stanovených podmínek .....	31
B.1.6.	Příprava pro výstavbu .....	32
B.1.7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	32
B.1.8.	Výjimky z předpisů.....	32
B.2	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	33
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	33
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	36
B.5	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....	37
B.6	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	40
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	40
B.8	OBJEKTOVÁ SKLADBA .....	40

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### Údaje o stavbě

Název stavby:	Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Charakter stavby:	Liniová stavba
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Všetaty - Děčín - P. Žleb, TÚ 1001
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Obec:	Ústí nad Labem části Střekov a Svádov, Velké Březno, Malé Březno, Těchlovice a Děčín části Boletice nad Labem, Křešice u Děčína a Děčín Staré Město
Katastrální území:	Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno nad Labem, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín Staré Město a Děčín.
Kraj:	Ústecký
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
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 a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	Viamont DSP a.s Železničářská 1385 400 03 Ústí nad Labem IČ:25429949

### B.1.1. Zhodnocení staveniště

Stavba „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ řeší zkrácení jízdních dob prostřednictvím odstranění závad vyskytujících se v současnosti na traťovém úseku TU 1001 Všetaty (mimo) - Děčín-P. Žleb (mimo). Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou trať sítě TEN-T, s pravostranným provozem. Dotčení úsek tratě mezi Ústí nad Labem a Děčínem kopíruje pravý břeh řeky Labe, vyjma úseku zast. Děčín-Staré město – ŽST Děčín východ, kde se trať odklání od řeky Labe a prochází východní částí města Děčína. Železniční trať prochází chráněnou krajinnou oblastí České středohoří.

Důvodem pro provedení úprav je zkrácení jízdních dob, které bude možné provést zavedením rychlostního profilu V130 a odstraněním vyskytujících se závad na železničním svršku.

Zavedením rychlostního profilu V130 při zachování stávajících parametrů GPK bude možné za předpokladu úprav na železničním svršku (nesmí být použity rozponové podkladnice a žebrové upevnění se svěrkami ŽS3, kolej musí být svařena do BK), na železničních přejezdech (nesmí být použita živičná přejezdová konstrukce) a na mostních objektech (v oblasti mostů musí být zajištěno průběžné kolejové lože).

V úseku mezi Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno dochází při větších deštích k poruchám zabezpečovacího zařízení, které jsou spojené se špatným izolačním stavem stávajících pražců. Nalézají se zde úseky s vyžilým stavem železničního svršku. Štěrkové lože je místech místy znečištěné a vyskytují se zde úseky se zhoršeným stavem geometrické polohy koleje. Nalézají se zde železniční přejezdy s živičnou přejezdovou konstrukcí a mostní objekty s kolejnicemi uloženými přímo na mostnicích.

I přes pravidelnou údržbu železniční infrastruktury ze strany OŘ Ústí nad Labem nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro zavedení vyšší rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů, čímž dochází k propadu rychlosti. Z těchto důvodů je nutné provést ve vymezených úsecích tratě úpravy stávající infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní.

Na základě provedeného geotechnického průzkumu, který byl proveden na vybraných úsecích (zástupci OŘ Ústí nad Labem) lze říci, že únosnosti a stav podloží zjištěné během průzkumu nedosahují předepsaných hodnot dle předpisu S4.

Navrženými stavebními úpravami dojde k odstranění nevyhovujících míst pro zavedení rychlostního profilu V130, k odstranění propadů rychlosti a také dojde k zatraktivnění železniční dopravy na daném traťovém úseku a zvýšení bezpečnosti cestujících.

V prostoru hlavního staveniště a podél staveniště se vyskytují podzemní sítě a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do do situací jednotlivých SO/PS. Stávající inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace příloha - H.

Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje

orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a podle jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

### B.1.2. Průzkumy a podklady

Pro zpracování dokumentace byly zástupci OŘ Ústí nad Labem poskytnuty podklady o stávajícím stavu železničního svršku, mostních objektech, železničních přejezdech, nástupištích atd. Dále bylo se zástupci OŘ Ústí nad Labem provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro projekt stavby. Byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží na vybraných úsecích tratě a průzkum stávajícího stavu spodních konstrukcí přestavovaných mostních objektů. Projektant obdržel mapový podklad se zaměřením stávajícího stavu celého dotčeného území. Tento průzkum je uveden v příloze č. 1 této souhrnné části.

Geotechnický průzkum pražcového podloží byl proveden v době výluky 21. - 23. 11. 2014 firmou Waltec GTS. V sondách provedených ve vytipovaných úsecích dle OŘ Ústí nad Labem byly zjištěné hodnoty modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku, které nedosahovaly předepsaných hodnot. Na základě zjištěných výsledků byl proveden návrh pražcového podloží daných úseků.

Na základě požadavku projektanta mostních objektů byl proveden průzkum zdiva mostních opěr u železničních mostů ev. km 432-698 a 434,109. Celý tento průzkum a jeho výsledky jsou uvedeny v příloze č.2 této souhrnné části.

Celé území dotčené stavbou bylo společností SŽG geodeticky zaměřeno a byl vytvořen mapový podklad, který byl poskytnut projektantovi. Základem pro vytyčovací síť stavby jsou dodané body stávajícího platného bodového pole. Podrobnosti geodetické části a místopisy použitého bodového pole jsou přílohou v části I. – „geodetická dokumentace“.

### Použité podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- Schválený Záměr projektu „Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ“ (Viamont DSP a. s., z 07/2014).
- Schvalovací protokol záměru projektu č.j.: 51797/2014-O15
- Posuzovací protokol Záměru projektu „Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ“ č.j. 43691/2014-O15
- Zadávací dokumentace na vypracování Projektu stavby.
- Průběhy inž. sítí v prostoru stavby potvrzený správcem jednotlivých sítí.
- Vstupní porada ze dne 5.11. 2014 konaná v budově společnosti Viamont DSP a.s..

- Místní šetření konané 13. 11. 2014
- Podklady dodané od ST Ústí nad Labem.
- Geotechnický průzkum pražcového podloží (Waltec GTS, 11/2014).
- Geodetické a mapové podklady dodané SŽDC, s. o., SŽG Ústí nad Labem.
- Podklady z katastru nemovitostí.
- Foto dokumentace stávajícího stavu

### **B.1.3. Ochranná pásma**

Stavba bude realizována na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s. o. a ČD, a. s., v ochranném pásmu dráhy. Zájmové území spadá pod CHKO České středohoří.

#### **Ochranné pásmo dráhy**

Stavba je v celém rozsahu, včetně prostor pro zařízení staveniště situována v ochranném pásmu.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu. Stávající pozemek drah – obvod dráhy je zakreslen v koordinačních situacích stavby (příloha C.)

#### *Ochranné pásmo silnic I. třídy*

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého pásu vozovky.

#### *Ochranné pásmo silnic II., III. třídy a místní komunikace II. třídy*

Ochranným pásmem silnic II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

#### **Ochranné pásmo inženýrských sítí**

Dotčené sítě stavební činnosti jsou řešeny příslušnými SO/PS. Dotčení ochranných pásem je řešeno dle obdržených vyjádření správců.

Inženýrské sítě, křížící či souběžné s tratí, mají vymezena podle druhu svá ochranná pásma.

#### *Ochranné pásmo elektrického vedení*

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu. Elektrizovanou trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního

vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110kV do 220kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220kV do 400kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400kV .....	30 m

#### *Ochranné pásmo plynovodů*

Ochranné pásmo činí:

u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně.....	4 m
u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně.....	4 m
u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce.....	1 m.

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222/1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100.....	15 m
vysokotlaký plynovod do DN 250.....	20 m

Plynová vedení ve městech, sídlištích a souvisle zastavěných obcích se nechrání ochrannými pásmy. Bezpečnostní pásmo pro STL plynovody stanoveno není. Podmínkou pro provedení přeložek je písemný souhlas k zásahu do plynárenského zařízení od jeho vlastníka a provozovatele. Bez tohoto souhlasu se nesmí v žádném případě zahájit jakékoliv práce v ochranném pásmu plynovodu.

#### *Ochranné pásmo telekomunikací*

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

#### **Ochranné pásmo vodních zdrojů**

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou stanovována na základě zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Ochranná pásma se dělí na ochranná pásma I. a II. stupně.

Ochranné pásmo I. stupně má zajišťovat přímou ochranu vodního zdroje v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení.

- u vodárenských nádrží (Seznam vodárenských nádrží je přílohou k vyhlášce č. 137/1999) a nádrží, které slouží výhradně pro zásobování pitnou vodou, je stanoveno pro celou plochu hladiny nádrže při maximálním vzduť
- u ostatních nádrží s vodárenským využitím je stanoveno jako souvislé území na hladině nádrže s minimální vzdáleností 100 m od odběrného zařízení

- u vodních toků s jezovým vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 100 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně polovinu jeho šířky v místě odběru
- u vodních toků bez jezového vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 50 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně třetinu jeho šířky v místě odběru
- u zdrojů podzemní vody je stanoveno jako souvislé území do vzdálenosti minimálně 10 m od odběrného zařízení
- v ostatních případech pak individuálně

Ochranné pásmo II. stupně má zajišťovat ochranu vodního zdroje v územích, která stanoví vodoprávní úřad. Vždy musí ležet vně ochranného pásma I. stupně. Může být souvislé nebo tvořené více od sebe navzájem oddělenými územními zónami v rámci hydrogeologického rajónu nebo hydrologického povodí. Zákon navíc umožňuje, aby bylo ochranné pásmo II. stupně stanovováno po jednotlivých částech.

Stavba se nedotýká žádného vodního zdroje ani pásma ochrany vodních zdrojů.

#### **Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů**

V zájmovém území se nevyskytuje žádné ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů.

#### **Údaje o chráněných ložiskových územích**

Stavba nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin a žádných dobývacích prostorů, území není poddolováno.

#### **Chráněné části území a kulturní památky**

Stavba se nachází v CHKO České Středohoří. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je tato stavba považována za stavbu bezkonfliktní. V místě stavby se nevyskytují žádné kulturní památky.

#### **Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu**

Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělské půdy (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

### **B.1.4. Koncepce stavby**

#### **Účel stavby**

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k úpravě železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v části traťového úseku. Stávající stav je nevyhovující a místy za hranicí své životnosti. Dojde k lokálním sanacím pražcového podloží v místech železničních přejezdů a na vybraných úsecích stavby. Bude provedena výměna kolejového roštu v úseku mezi Ústí n.L.-Střekov a Velkým Březnem. Dojde k úpravě zabezpečovacího zařízení v úseku mezi stanicemi Ústí n.L.-Střekov a Boletice. Také dojde k přestavbě stávajících mostních objektů s kolejnicemi uloženými na mostnicích a k úpravě



železničních mostů s nedostatečným volným schůdným a manipulačním prostorem. Současně dojde k přesunutí zastávek Svádov a Těchlovice do oblasti s větším osídlením a ke zřízení vnějších nástupišť s bezbariérovým přístupem v blízkosti železničních přejezdů s přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Bude také provedena úprava GPK (úprava převýšení, zřízení mezilehlých přechodnic) pro umožnění zachování stávající traťové rychlosti.

Těmito stavebními úpravami dojde ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a cestující veřejnosti, zatraktivnění železniční dopravy posunutím železničních zastávek blíže k lidem, ke zkrácení jízdní doby osobních vlaků a v neposlední řadě také k dílčí úspoře personálních nákladů.

### **Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

Stavebních povolení pro stavbu „Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ“ je vydávána speciálním stavebním úřadem stanoveným dle § 13 zákona č.183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona.

Přepravní zařízení pro cestující jsou objekty veřejné přepravy osob a vyžadují splnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Navržené stavební úpravy v rozsahu stavby umožňují bezbariérové užívání staveb pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.

V případě stavby „Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ“ se jedná zejména o objekty spojené s výstavbou nových nástupišť.

V rámci projektu stavby jsou navrženy stavební úpravy umožňující v plném rozsahu přístup osob s omezenou schopností orientace a pohybu.

### **Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení**

Začlenění stavby do krajiny, respektive její dopad na krajinný ráz je minimální. Stavba se pohybuje ve stávající stopě, nejsou realizovány žádné kolejové přeložky, nové nadjezdy či nové velké budovy.

Z architektonického hlediska stavba nenavrhuje žádné významné vizuálně registrovatelné objekty, které by neodpovídali stávajícímu charakteru místa. Dojde pouze k přesunu zastávek Svádov a Těchlovice do osídlenějších částí daných obcí. Tyto stavební úpravy přispějí k zatraktivnění drážní dopravy.

Jedná se o liniovou stavbu, jejímž obsahem je výměna žel. svršku, spodku a odvodnění. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby na dráze. Úpravy budou provedeny v souladu s předpisy železniční svršek (S3), železniční spodek (S4), s ČSN 73 6360-1 a dalších příslušných ustanovení a norem ČD, TNŽ, ČSN, TKP. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

Základním cílem této stavby je odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Litoměřice – Ústí n. L. Střekov. Současný stav traťové rychlosti a stav, který bude dosažen touto stavbou je znázorněn v následující tabulce a grafu:

Návrh rychlostí Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ							
1. TK				2.TK			
km	V100	V130	Pozn	km	V100	V130	Poznámky
431,450	80	85		431,450	80	85	
434,650	80	90		434,650	80	90	
436,770	80	85		436,770	80	85	
438,830	75	75		438,830	75	75	
440,483	85	95		440,474	85	95	
443,778	80	80		443,760	80	80	
445,035	90	100		445,013	90	100	
446,370	90	100		446,274	90	100	
447,169	80	85		447,150	85	90	
448,835	80	80		448,914	75	80	
450,438	80	85		450,489	80	85	
452,034	85	95		452,037	85	95	
454,874	70	70		454,872	70	70	

### Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

#### **Železniční zabezpečovací zařízení**

*PS 10-01-01.2 Ústí n.L.Střekov-Velké Březno,úprava TZZ-AH*

#### **Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

ŽST Ústí nad Labem Střekov je vybavena elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením dle TNŽ 34 2620 2. kategorie se třemi stavědly, přičemž řídicí stavědlo je St 3. Závislé přístroje jsou na St 1 a St 2.Žst. Ústí n.L.-Střekov – 12 dopravních kolejí, PZS v km 431,772, světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky.

Mezistaniční úsek ŽST Ústí n.L.-Střekov-Velké Březno je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (dále jen TZZ) 2. kategorie dle TNŽ 34 2620, jednosměrný reléový poloautoblok s otočnými vložkami. Traťový úsek je rozdělen hradlem Svádov v km 435,446. V km 433,737 v koleji č.1 je do trati zaústěna vlečka Olšinky Setuza a.s. Reléová výstroj, ovládání a indikace je v žst. Ústí nad Labem Střekov umístěna na St.3. Na St.3 je umístěna kolejová deska s indikacemi od PZS v km 432,948; 433,411; 433,882; 434,211; 434,750;

Na hradle Svádov je reléová část TZZ umístěna ve skříních ŠM. Na hradle jsou soustředěny na kolejové desce indikace od PZS v km 435,774; 435,934;

#### **Souhrnná část**

Žst.Velké Březno – SZZ elektrické, TEST 24, KO 4300, světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky, 2 dopravní koleje, PZS v km 438,865; 439,133; 439,297; světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky. V DK jsou soustředěny na kolejové desce i indikace od PZS km 437,479; 438,385 (trať);

### Navrhované řešení zabezpečovacího zařízení

Žst.Ústí nad Labem –Střekov- bude zřízeno nové hlavní návěstidlo-vjezdové BS v úrovni stávajícího vjezdového návěstidla v koleji 1. Toto nové návěstidlo BS bude určeno pro vjezdy z nesprávné koleje (kol.2) do žst.Střekov. Protože systém stávajícího elektrodynamického zabezpečovacího zařízení nedovoluje vjezdy z nesprávné koleje na volnoznak bude toto návěstidlo návěstit pouze PN. Zřízena bude i předvěst PŘBS (zelené světlo nebude využito).

Vjezdy z nesprávné koleje budou prováděny postavením odjezdové cesty na St.3 na kol.2, provedení závěru, a rozsvícení přivolávací návěsti na BS. Toto řešení je již provozováno ve směru na Ústí n.L. západní nádraží.

Odjezdy ze žst.Ústí n.L. Střekov na nesprávnou kolej (kol.1) budou prováděny od odjezdových návěstidel na PN ke společnému odjezdovému návěstidlu L5-14, odkud budou vlakové cesty pokračovat na volnoznak. Společné odjezdové návěstidlo L5-14 bude umístěno po levé straně koleje 1 za poslední výhybkou ve vlakové cestě.

Výhybka OL1 na trati (km 433,737) v kol.1 – tato výhybka patří vlečkaři, v rámci stavby bude zřízena nová, typ **J60 1:12 - 500 I - L, I, b** na betonových pražcích. V současnosti je tato výhybka uzamčena mechanickým výměnovým zámkem s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Na St 3 ŽST Střekov je v závislosti na zabezpečovacím zařízení v elektromagnetickém zámku tratový klíč s označením TR.K.OL—1.TK. Obsluhu vlečky provádí posunová četa, posun se na vlečce nezamyká.

Nově se navrhuje vybavit výhybku OL1 novým 3F elektromotorickým přestavňákem. Reléová výstroj přestavňáku se využije stávající, včetně řadiče, na St.3 (po zrušení výhybce č.50). Ovládání přestavňáku výhybky bude ze St.3 (délka kabelu k přestavňáku je cca 2500m-bude provedeno ztojení kabelových žil). Při postavení výhybky OL1 do odbočky (při traťovém souhlasu) znemožní výstrahu v kol.1 pro PZS F v km 434,211. Obsluha vlečky zůstane ve stávajícím provedení (vyjma demontovaného zámku výhybky OL1). Mechanický zámek výhybky se demontuje. Poloha výhybky bude elektricky kontrolována v obvodech nově zřizovaného AH.

V žst. Velké Březno budou do obvodů nově instalovaného AH zapojena vjezdová návěstidla 1L,2L včetně předvěstí PŘ1L a PŘ2L.

*PS 03-01-01.2 Velké Březno - Boletice, úprava TZZ – AH*

### **Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Žst.Velké Březno – SZZ elektrické, TEST 24, KO 4300, světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky, 2 dopravní koleje, PZS v km 438,865; 439,133; 439,297; světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky. V DK jsou soustředěny na kolejové desce i indikace od PZS km 441,459; 441,727; 443,316 (trať);

Mezistaniční úsek ŽST Velké Březno-Boletice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (dále jen TZZ) 2. kategorie dle TNŽ 34 2620, jednosměrný reléový poloautoblok s otočnými vložkami. Traťový úsek je rozdělen hradlem Těchlovice v km 445,751. Na hradle Těchlovice jsou umístěny indikace os PZS v km 445,364; 445,508; 446,249.

Žst.Boletice – SZZ elektrické, TEST 24, KO 4300, světelná návěstidla, elektromotorické 3F přestavníky, 4 dopravní koleje, PZS v km 449,109; 449,449; V DK jsou soustředěny na kolejové desce i indikace od PZS km 447,490; 447,546 (trať);

### **Technické řešení**

V celém mezistaničním úseku mezi ŽST Velké Březno- ŽST Boletice nahradit stávající TZZ novým traťovým zabezpečovacím zařízením obousměrným 3. kategorie s moderními reléovými a elektronickými prvky, typu AH 88. Reléovou výstroj umístit v reléovém domku (RD) poblíže rušeného hradla – zastávka Těchlovice. Montáž nového venkovního zařízení – světelná návěstidla, kabelové rozvody. Rekonstrukce starých typů PZS (typ SSSR) na nová PZS reléová s elektronickými prvky – v km 447,490 a 447,546. (související provozní soubor) V mezistaničním úseku Velké Březno – Boletice budou využity stávající počítače náprav. Kolejové obvody KO2796 (50Hz), u rekonstruovaných PZS budou zrušeny a instalovány počítače náprav.

### **Navrhované řešení zabezpečovacího zařízení**

V Žst.Velké Březno a Boletice budou nově umožněny vjezdy a odjezdy na nesprávnou traťovou kolej (nový dopravní program), výstroj nového AH88 bude umístěna do RD a stávajících stavědlových ústředí. V km 445,751 bude zrušeno stávající elektromechanické hradlo (hradlová skříň, kolejová deska). Indikace PZS, umístěné na kolejové desce hradla budou nově staženy do žst.Boletice, kde jsou v kolejových deskách připravené rezervy. Nově budou rekonstruovány PZS v km 447,490 a 447,546, reléová výstroj bude umístěna do jednoho RD v km 447,480. Indikace PZS budou do žst.Boletice přeneseny pomocí čtyřek nového traťového kabelu zařízením REMOTE 98.

V konečném výsledku bude celý mezistaniční úsek Velké Březno – Boletice vybaven počítači náprav (požadavek SŽDC OŘ Ústí nad Labem)

*PS 01-01-02 PZS v km 435,774***Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 435,774 je kategorie PZS 3ZBI, přejezd se závorami přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať, kontrolní indikace jsou obsaženy na kolejové desce na hradle Svádov. PZS je typu SSSR z r.1977, vybaveno dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz (KO3400) s kontrolními kolejovými obvody ASE (KO8003). Napájení PZS je provedeno přípojkou nn z trafokiosku rozvodu 6kV. Reléová výstroj je umístěna včetně baterií do oceloplechových skříní ŠM. Venkovní telefonní objekt (VTO) je zřízen na skříní ŠM a je připojen na DK stávajícím výpichem.

**Navrhované řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 435,774 bude nově vybaven světelným přejezdovým zařízením se závorami kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Na přejezdu budou umístěny nové závory včetně pohonů. Stojany výstražníků s výstražníky zůstanou stávající. Výstražné skříně jsou vybaveny pozitivní signalizací. Výstražné kříže budou v provedení reflexní žluté orámování (dle č.j. 23 479/10-OAE z 31.5.2010). Přejezd bude vybaven signalizací pro nevidomé (v těsné blízkosti přejezdu bude zřízena nová zastávka).

Zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Činnost PZS bude automatická pro traťovou rychlost 80 km/hod. Ovládací prvky přejezdu budou kolejové obvody, k anulaci (ukončení výstrahy) přejezdu bude využito nově zřízených prvků ASE. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením, které zajistí záznam provozních stavů PZS. Záznam bude obstarávat zařízení Remote 98. Výpočty PZS jsou provedeny pro stávající rychlost 80km/h a zábrzdou vzdálenost 700m. Kontrolní indikace budou nově na kolejové desce v žst. Velké Březno. V RD budou umístěny dva stojany-jeden pro PZS, druhý pro výstroj AH (obě koleje) včetně zařízení REMOTE. V RD bude vyveden traťový kabel v celém profilu.

*PS 01-01-03 PZS v km 435,934***Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 435,934 je kategorie PZS 3ZBI, přejezd se závorami přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať, kontrolní indikace jsou obsaženy na kolejové desce na hradle Svádov. PZS je typu SSSR z r.1977, vybaveno dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz (KO3400) s kontrolními kolejovými obvody ASE (KO8003). Napájení PZS je provedeno přípojkou nn z trafokiosku rozvodu 6kV. Reléová výstroj je umístěna včetně baterií do oceloplechových skříní ŠM. Venkovní telefonní objekt (VTO) je zřízen na skříní ŠM a je připojen na DK stávajícím výpichem.

**Navrhované řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 435,934 bude nově vybaven světelným přejezdovým zařízením se závorami kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Na přejezdu budou umístěny nové závory včetně

pohonů. Stojany výstražníků s výstražníky zůstanou stávající. Výstražné skříně jsou vybaveny pozitivní signalizací. Výstražné kříže budou v provedení reflexní žluté orámování (dle č.j. 23 479/10-OAE z 31.5.2010). Přejezd bude vybaven signalizací pro nevidomé (v těsné blízkosti přejezdu bude zřízena nová zastávka).

Zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Činnost PZS bude automatická pro traťovou rychlost 80 km/hod. Ovládacími prvky přejezdu budou kolejové obvody, k anulaci (ukončení výstrahy) přejezdu bude využito nově zřízených prvků ASE. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením, které zajistí záznam provozních stavů PZS. Záznam bude obstarávat zařízení Remote 98. Výpočty PZS jsou provedeny pro stávající rychlost 80km/h a zábrzdou vzdálenost 700m. Kontrolní indikace budou nově na kolejové desce v žst. Velké Březno. RD bude obsahovat dva reléové stojany, v jednom bude výstroj PZS, v druhém napájení nových KO34 pro úsek od km 434,715 až po km 436,910 v obou kolejích. napájení opakováčů kolejových relé pro PZS v km 435,774 bude provedeno novým vazebním kabelem.

*PS 01-01-04 PZS v km 437,479*

#### **Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 437,479 je kategorie PZS 3ZBI, přejezd se závory přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať, kontrolní indikace jsou obsaženy na kolejové desce v žst. Velké Březno. PZS je typu SSSR z r.1967, vybaveno dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz (KO3400) s kontrolními kolejovými obvody ASE (KO8003). Napájení PZS je provedeno přípojkou nn z trafokiosku rozvodu 6kV. Reléová výstroj je umístěna včetně baterií do oceloplechových skříní ŠM. Venkovní telefonní objekt (VTO) je zřízen na skříní ŠM a je připojen na DK stávajícím výpichem.

#### **Navrhované řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 437,479 bude nově vybaven světelným přejezdovým zařízením se závory kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Na přejezdu budou umístěny nové závory včetně pohonů. Stojany výstražníků s výstražníky zůstanou stávající. Výstražné skříně jsou vybaveny pozitivní signalizací. Výstražné kříže budou v provedení reflexní žluté orámování (dle č.j. 23 479/10-OAE z 31.5.2010). Přejezd bude vybaven signalizací pro nevidomé (v těsné blízkosti přejezdu je zřízena zastávka).

Zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Činnost PZS bude automatická pro traťovou rychlost 80 km/hod. Ovládacími prvky přejezdu budou kolejové obvody, k anulaci (ukončení výstrahy) přejezdu bude využito nově zřízených prvků ASE. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením, které zajistí záznam provozních stavů PZS. Záznam bude obstarávat zařízení Remote 98. Výpočty PZS zůstanou stávající- provedeny pro stávající rychlost 80km/h a zábrzdou vzdálenost 700m. Kontrolní indikace budou na kolejové desce v žst. Velké Březno (stávající stav). V RD bude vyveden nový traťový kabel v celém profilu. RD bude obsahovat dva

reléové stojany, v jednom bude výstroj PZS, v druhém napájení nových KO34 pro úsek od km 436,910 až po km 438,841 (vjezdy do žst.Velké Březno) v obou kolejích. Napájení opakovačů kolejových relé pro PZS v km 438,385 bude provedeno novým vazebním kabelem.

#### *PS 01-01-05 PZS v km 438,385*

##### **Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 438,385 je kategorie PZS 3SNI, přejezd bez závor přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať, kontrolní indikace jsou obsaženy na kolejové desce v žst.Velké Březno. PZS je typu SSSR z r.1967, vybaveno dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz (KO3400) s kontrolními kolejovými obvody ASE (KO8003). Napájení PZS je provedeno přípojkou nn ze žst:Velké Březno z PZS v km 438,865. Reléová výstroj je umístěna včetně baterií do oceloplechových skříní ŠM. Venkovní telefonní objekt (VTO) je zřízen na skříní ŠM a je připojen na DK stávajícím výpichem.

##### **Navrhované řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení**

Přejezd v km 438,385 bude nově vybaven světelným přejezdovým zařízením bez závor kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Na přejezdu bude aktivována bílá pozitivní návěst. Stojany výstražníků s výstražníky budou namontovány komplet nové včetně základů. Výstražné skříně budou vybaveny pozitivní signalizací. Výstražné kříže budou v provedení reflexní žluté orámování (dle č.j. 23 479/10-OAE z 31.5.2010). Na přejezdu nebude aktivováno výstražné zařízení pro nevidomé.

Zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Činnost PZS bude automatická pro traťovou rychlost 80 km/hod. Ovládacími prvky přejezdu budou kolejové obvody, k anulaci (ukončení výstrahy) přejezdu bude využito nově zřízených prvků ASE. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením, které zajistí záznam provozních stavů PZS. Záznam bude obstarávat zařízení Remote 98. Výpočty PZS zůstanou stávající- provedeny pro stávající rychlost 80km/h a zábrzdnu vzdálenost 700m. Kontrolní indikace budou na kolejové desce v žst. Velké Březno (stávající stav).

#### *PS 03-01-02 PZS v km 447,490 a km 447,546*

##### **Výchozí stav zabezpečovacího zařízení**

Přejezdy v km 447,490 a 447,546 jsou kategorie PZS 3SBI. Zabezpečení přejezdů je pojmuto jako jeden přejezd. Přejezdy jsou bez závor přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať, kontrolní indikace jsou obsaženy na kolejové desce v žst.Boletice. PZS jsou typu SSSR z r.1971, vybaveny dvoupásovými kolejovými obvody 50 Hz (KO2796). Napájení PZS je provedeno přípojkou nn z trafokiosku rozvodu 6kV. Reléová výstroj je umístěna včetně baterií do oceloplechových skříní ŠM. V jedné skříní je soustředěna výstroj obou přejezdů. Venkovní telefonní objekt (VTO) je zřízen na skříní ŠM a je připojen na DK stávajícím výpichem.



**Navrhované řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení**

Přejezdy v km 447,490 a 447,546 bude nově vybaven světelným přejezdovým zařízením bez závor kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Stojany výstražníků s výstražníky budou namontovány komplet nové včetně základů. Výstražné skříně budou vybaveny pozitivní signalizací. Výstražné kříže budou v provedení reflexní žluté orámování (dle č.j. 23 479/10-OAE z 31.5.2010).

Zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky. Činnost PZS bude automatická pro traťovou rychlost 80 km/hod. Ovládacími prvky přejezdu budou nově instalované počítače náprav. Reléová výstroj bude soustředěna s počítači náprav do reléového domku, oba přejezdy budou v zabezpečení pojmuty jako jeden přejezd. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením, které zajistí záznam provozních stavů PZS. Záznam bude obstarávat zařízení Remote 98. Výpočty PZS zůstanou stávající- provedeny pro stávající rychlost 80km/h a zábrzdnu vzdálenost 700m. Kontrolní indikace budou na kolejové desce v žst. Boletice, kde jsou již umístěny stávající indikace.

**Železniční sdělovací zařízení**

*PS 01-02-01 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, traťový kabel, DOK*

**Navrhované řešení sdělovacího zařízení**

V mezistaničním úseku Ústí n.L. Střekov (sdělovací místnost ve VB- km 431,145) – Velké Březno (SÚ km 439,650) budou položeny trubky HDPE 40/33 – modrá, 40/33 – černá. Dále bude položen nový traťový kabel TCEPKPFL 15x4x0,8. Do modré trubky bude zafouknut optický kabel, jehož vlastnosti musí odpovídat Přehledu základních technických specifikací 44764/09-OAE ze dne 31.8.2009 (např. ALCATEL 36vláken SM(single mode)\_A-DF-(ZN)2Y6x6\_9/125). Na trase budou instalovány kabelové komory (např.ROMOLD,Sitel apod.) pro uložení rezervy optického kabelu v místech mostů a propustků dle situačního schématu ve výkresové části. Na zastávce Svádov, Valtířov, budou do kabelových komor zřízeny spojky na optickém kabelu s vyvedením 6 vláken ve spoje. Uvedené řešení umožní v budoucnu připojení systémů (osvětlení, informační systémy -není náplní stavby) a dalších na optický kabel. Oba konce optického kabelu budou ukončeny ve stavědlových ústřednách v žst. Ústí n.L. Střekov a Velké Březno na nástěnných optických rozvaděčích (typ např.OPTOKON pro 36 vláken). Kabel zde bude vyveden v celém profilu 36 vláken. Kabelové rezervy budou uloženy v nástěnných krytech pr.500mm.

V uvedeném traťovém úseku je provozován metalický traťový kabel, ze kterého jsou v současnosti připojeny výpichy závislosti zab. zař. a venkovní telefonní objekty (VTO), umístěné na skříních s reléovou výstrojí stávajícího zab. zař. V souvislosti se zrušením hradla Svádov bude provedeno i zrušení výpichu z DK. Zrušení výpichu je zahrnuto položkou do rozpočtu tohoto provozního souboru.

**Souhrnná část**



*PS 03-02-01 Velké Březno - Boletice, traťový kabel, DOK*

V celém mezistaničním úseku mezi ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nahradit stávající TZZ novým traťovým zabezpečovacím zařízením obousměrným 3. kategorie s moderními elektronickými prvky, typu AH 88. S výstrojí umístěnou ve stavědlových ústřednách SZZ přilehlých dopraven, včetně nového venkovního zařízení – světelná návěstidla, počítače náprav, kabelové rozvody. Návěstní bod nového AH 88 bude na trati umístěn u zastávky Těchlovice. Výstroj bude umístěna do reléového domku. Stávající elektromechanická výstroj hradla Těchlovice bude demontována.

**V rámci tohoto provozního souboru je navrženo přiložení dvou trubek HDPE, optického kabelu SŽDC (DOK), nového traťového kabelu TCEPKPFL 15x4x0,8 do společné kynety pro kabely nového TZZ v mezistaničním úseku Velké Březno-Boletice.**

**Navrhované řešení sdělovacího zařízení**

V mezistaničním úseku Velké Březno (SÚ km 439,650) – Boletice (SÚ km 449,760) budou položeny trubky HDPE 40/33 – modrá, 40/33 – černá. Dále bude položen nový traťový kabel TCEPKPFL 10x4x0,8. Do modré trubky bude zafouknut optický kabel, jehož vlastnosti musí odpovídat Přehledu základních technických specifikací 44764/09-OAE ze dne 31.8.2009 (např. ALCATEL 36vláken SM(single mode)\_A-DF-(ZN)2Y6x6\_9/125). Na trase budou instalovány kabelové komory (např. ROMOLD, Sitel apod.) pro uložení rezervy optického kabelu v místech mostů a propustků dle situačního schématu ve výkresové části. Na zastávce Malé Březno, Těchlovice, budou do kabelových komor zřízeny spojky na optickém kabelu s vyvedením 6 vláken ve spojení. Uvedené řešení umožní v budoucnu připojení systémů (osvětlení, informační systémy -není náplní stavby) a dalších na optický kabel. Oba konce optického kabelu budou ukončeny ve stavědlových ústřednách v žst. Velké Březno a Boletice na nástěnných optických rozvaděčích (typ např. OPTOKON pro 36 vláken). Kabel zde bude vyveden v celém profilu 36 vláken. Kabelové rezervy budou uloženy v nástěnných krytech pr.500mm.

V uvedeném traťovém úseku je provozován metalický traťový kabel, ze kterého jsou v současnosti připojeny výpichy závislosti zab. zař. a venkovní telefonní objekty (VTO), umístěné na skříních s reléovou výstrojí stávajícího zab. zař. V souvislosti se zrušením hradla Těchlovice bude provedeno i zrušení výpichu z DK. Zrušení výpichu je zahrnuto položkou do rozpočtu tohoto provozního souboru.

**Železniční svršek a spodek***SO 01-10-01 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, železniční svršek*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde v celém v mezistaničním úseku ŽST Ústí nad Labem-Střekov - ŽST Velké Březno k výměně kolejového roštu obou traťových kolejí č.1 a 2. Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi tvaru 60 E2 350HT s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích B91S/1. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje. Současně bude provedeno pročištění stávajícího kolejového lože u obou kolejí a dojde k úpravě

banketů na vnější straně kolejí. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Zároveň také dojde ke směrové a výškové úpravě GPK obou kolejí. V km 433,731 bude vložena nová vlečková výhybka OL1.

V celém mezistaničním úseku dojde k vložení nových lepených izolovaných. Tyto lepené izolované styky budou v obou kolejích vkládány do stávajících poloh.

#### *SO 01-11-01 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, železniční spodek*

V rámci tohoto SO dojde k sanaci pražcového podloží na vytipovaných místech traťového úseku mezi Ústí n.L.-Střekov a Velké Březno. Bude se jednat o místa přestavovaných železničních přejezdů a dále o úsek v km 435,350 - 435,510 (současné místo zastávky Svádov).

Navržená sanovaná místa budou odvodněna pomocí podélných trativodů, případně vsakovacích žeber vedených po vnějších stranách obou kolejí. Jednotlivé trativody budou vyvedeny na svahy náspu drážního tělesa, případně zaústěny do přilehlých vodotečí v místě železničních mostů nebo svedeny do vsakovacích či drenážních jam.

V rámci tohoto SO dojde v místě zastávky Valtířov ke zkrácení stávající délky obou nástupišť ležících u kolejí č.1 a 2.

Z důvodu zajištění ucelené výšky nástupní hrany rovnající se 300 mm nad temenem přilehlé kolejnice a jednotné vzdálenosti od osy přilehlé koleje, dojde ke směrové a výškové úpravě nástupních hran u obou kolejí v délce 2 x 60 m.

Současně dojde na 6 železničních přejezdech ke snesení a zpětném vložení stávajících přejezdových konstrukcí tak, aby bylo možné provést navrhované úpravy spojené s úpravou GPK.

#### *SO 03-10-01 Velké Březno - Boletice, železniční svršek*

V rámci tohoto stavebního objektu ke směrové a výškové úpravě kolejí č.1 a 2 v místě nové polohy zastávky Těchlovice. V místech upravovaných železničních přejezdů ev. km 447,490 a 447,546 bude vložena nová kolejová lože a zřízeno nové kolejové lože. Nový železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích B91S/2. Zároveň zde bude provedena směrová a výšková úprava obou kolejí v celém přilehlém oblouku.

V km 447,950 – 448,400 bude provedena směrová a výšková úprava kolejí č.1 a 2 pro zajištění normového stavu GPK na stávající traťovou rychlost.

#### *SO 03-11-01 Velké Březno - Boletice, železniční spodek*

V km 447,475 000 - 447,560 dojde u obou kolejí č.1 a 2 ke zřízení konstrukce pražcového podloží typu 6. Dojde ke zřízení odvodnění sanovaného úseku pomocí dvou podélných trativodů svedených do vodoteče pod železničním mostem ev. km 447,502.

*SO 10-13-01 Ústí n.L.-Střekov - Děčín východ, výstroj trati*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde ke kompletní osazení výstroje trati v úseku mezi Ústí nad Labem-Střekov a Velkým Březnem. Bude se jednat o staničníky, sklonovníky, rychlostníky, návěsti „vlak se blíží k zastávce“ a návěsti „konec nástupiště“. V úseku ŽST Velké Březno - ŽST Boletice dojde k osazení výstroje trati spojené s navrženou rychlostí (rychlostník, předvěstník) a s novou polohou nástupiště (konec nástupiště, vlak se blíží k zastávce). Ve zbývajícím mezistaničním úseku ŽST Boletice – ŽST Děčín východ je počítáno s osazením rychlostníků a předvěstníků.

V celém dotčeném se před zahájením stavby provede demontáž a svoz stávající výstroje. Po dokončení prací na železničním spodku a svršku bude osazena nová výstroj.

**Nástupiště***SO 01-14-01 Zast. Svádov, nástupiště*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování dvou nových, vnějších, úrovnových nástupišť ležících u kolejí č. 1 a 2 o délkách 60 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice. Nástupiště budou typu SUDOP. V místě zřízení nástupištní přístřešku budou nástupiště rozšířena.

Přístupy na nástupiště budou na ústeckém konci ze stávající místní komunikace, pomocí nově vybudovaný chodníku a přístupových chodníků. Nástupiště budou situována vlevo od koleje č.1 (km 435,788 – 435,848) a vpravo od koleje č.2 (km 435,786 – 435,846) ve směru navrženého staničení.

*SO 03-14-01 Zast. Těchlovice, nástupiště*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování dvou nových, vnějších, úrovnových nástupišť ležících u kolejí č. 1 a 2 o délkách 60 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice. Nástupiště budou typu SUDOP. V místě zřízení nástupištní přístřešku budou nástupiště rozšířena.

Přístupy na nástupiště budou na děčínském konci ze stávající místní komunikace, pomocí nově vybudovaný chodníku a přístupových chodníků. Nástupiště budou situována vlevo od koleje č.1 (km 445,267 – 445,327) a vpravo od koleje č.2 (km 445,274 – km 445,334) ve směru navrženého staničení.

**Železniční přejezdy***SO 01-15-01 Žel. přejezd ev. km 433,411, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovnový dvoukolejný železniční přejezd s místní – obslužnou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 433,411. Označení přejezdu

je P2967. Správcem křižující komunikace je obec. V obou kolejích se jedná se o dřevěnou přejezdovou konstrukci, vně kolejí je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích rozebíratelná železobetonová konstrukce složená z vnitřních, vnějších panelů a závěrných zídek. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 8,40 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 6,10 m a úhel křížení bude 55°. Nově bude přejezd v přímé koleji bez převýšení.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m od osy krajní koleje k úpravě komunikace.

#### *SO 01-15-02 Žel. přejezd ev. km 433,882, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovněový čtyřkolejný železniční přejezd s místní – obslužnou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 433,882. Označení přejezdu je P2968. Správcem křižující komunikace je obec. V obou hlavních kolejích se jedná se o celopryžovou přejezdovou konstrukci (pouze vnitřní panely), vně kolejí je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích nová celopryžová přejezdová konstrukce složená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů uložených na závěrných zídkách tvaru „T“. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 6,00 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 5,10 m a úhel křížení bude 83°. Přejezd bude nově v oblouku o poloměru  $R = 395$  m s převýšením  $D = 106$  mm.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m od osy krajní koleje k úpravě komunikace.

#### *SO 01-15-03 Žel. přejezd ev. km 435,774, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovněový dvoukolejný železniční přejezd s místní – obslužnou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 435,774. Označení přejezdu je P2971. Správcem křižující komunikace je obec. V obou kolejích se jedná se o přejezdovou konstrukci ze železobetonových panelů (ve 2. TK pouze vnitřních), vně kolejí a v mezikolejovém prostoru je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích rozebíratelná železobetonová konstrukce složená z vnitřních, vnějších panelů a závěrných zídek. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 6,00 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 5,50 m a úhel křížení bude 85°. Nově bude přejezd v oblouku o  $R = 900$  a  $938$  m bez převýšení.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m od osy krajní koleje k úpravě komunikace.

*SO 01-15-04 Žel. přejezd ev. km 438,385, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovňový dvoukolejný železniční přejezd s místní – obslužnou komunikací (cyklostezkou) se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 438,385. Označení přejezdu je P2974. Správcem křižující komunikace je obec. V 1. TK se jedná se o přejezdovou konstrukci z vnitřních železobetonových panelů, ve 2. TK o celopryžovou přejezdovou konstrukci složenou z vnitřních i vnějších panelů, vně kolejí a v mezikolejovém prostoru je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích nová celopryžová přejezdová konstrukce složená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů uložených na závěrných zídkách tvaru „T“. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 6,00 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 5,10 m a úhel křížení bude 78°. Nově bude přejezd v přímé bez převýšení.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 5 m od osy krajní koleje k úpravě komunikace.

*SO 01-15-05 Žel. přejezd ev. km 439,133, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovňový dvoukolejný železniční přejezd s místní – obslužnou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 439,133. Označení přejezdu je P2976. Správcem křižující komunikace je obec. V obou kolejích se jedná se o přejezdovou konstrukci ze železobetonových vnitřních panelů, vně kolejí a v mezikolejovém prostoru je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích rozebíratelná železobetonová konstrukce složená z vnitřních, vnějších panelů a závěrných zídek. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 6,00 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 5,20 m a úhel křížení bude 85°. Nově bude přejezd v oblouku o  $R = 398$  m a 403 m s převýšením  $D = 81$  mm.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m od osy krajní koleje k úpravě komunikace. Odvodňovací žlab po pravé straně koleje zůstane zachován.

*SO 03-15-01 Žel. přejezd ev. km 447,490, úprava žel. přejezdu*

Stávající úrovňový dvoukolejný železniční přejezd s účelovou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 447,490. Označení přejezdu je P2985. Správcem křižující komunikace je obec. V obou kolejích se jedná se o živičnou přejezdovou konstrukci s dřevěným žlábkem, vně kolejí a v mezikolejovém prostoru je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích rozebíratelná železobetonová konstrukce složená z vnitřních, vnějších panelů a závěrných zídek. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 6,00 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů

osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 5,00 m a úhel křížení bude 88°. Nově bude přejezd v oblouku o  $R = 399$  m a 380 m s převýšením  $D = 105$  a 124 mm.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m vlevo a 5 m vpravo od osy krajní koleje k úpravě komunikace.

#### *SO 03-15-02 Žel. přejezd ev. km 447,546, úprava žel. přejezdu*

Stávající úroňový dvoukolejný železniční přejezd s místní - obslužnou komunikací se nachází v traťovém úseku Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ v ev. km 447,546. Označení přejezdu je P2986. Správcem křižující komunikace je obec. V obou kolejích se jedná se o živičnou přejezdovou konstrukci s dřevěným žlábkem, vně kolejí a v mezikolejovém prostoru je doplněna živice.

Nově bude zřízena v obou kolejích rozebíratelná železobetonová konstrukce složená z vnitřních, vnějších panelů a závěrných zídek. Celková skladebná délka vnitřních panelů měřená v ose kolejí bude 8,40 m. Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou na vnější hraně vnitřních panelů osazeny v ose koleje ocelové náběhové klíny. Šířka přejezdu bude 6,50 m a úhel křížení bude 50°. Nově bude přejezd v oblouku o  $R = 399$  m a v přechodnici o  $R_x = 450$  m s převýšením  $D = 105$  a 110 mm.

Po obou stranách koleje dojde ve vzdálenosti cca 4 m vlevo a 6 m vpravo od osy krajní koleje k úpravě komunikace. Po pravé straně koleje bude demontována stávající prahová vpust a příkop ze žlabovek. Místo něho po pravé straně koleje v osově vzdálenosti 4,65 m bude zřízena pro odvodnění komunikace prahová vpust - železobetonový odvodňovací žlab s mříží. Dále dojde ke zřízení nového příkopu zpevněného z tvárnic TZZ4 celkové délky 36,00 m vpravo od koleje, který povede v trase původního příkopu a do něhož bude svedena prahová vpust.

### **Mosty, propustky a zdi**

#### *SO 01-20-01 Železniční most v ev. km 432,638*

Most převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci do areálu bývalých Technických služeb. Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří deska ze železobetonu a deska ze zabetonovaných nosníků I360, které jsou vzájemně odděleny podélnou dilatační spárou. Obě desky jsou uloženy na železobetonový úložný práh, který je součástí masivních kamenných opěr. Délka přemostění činí 5,93 m. Rozpětí nosné konstrukce je cca 6,80 m a stavební výška 1,45 m.

Bude realizována oprava mostního objektu ve dvou fázích dle plánovaných výluk kolejí. Z mostu bude snesena kolej, odtěženo šterkové lože a násyp a ubourány stávající římsy. Horní povrch desky bude otryskán, omyt tlakovou vodou a vyspraven sanační maltou. Na desce nosné konstrukce bude provedena nová natavovaná izolace z asfaltových pásů. Spodní část desky bude rovněž otryskána a reprofilována.

VMP 2,5 bude vpravo na mostě zajištěn zhotovením nové železobetonové římsy z betonu C30/37 – XC4, XF3. Římsa bude kotvena z boku k nosné konstrukci ocelovými trny. Vlevo bude stávající římsa ponechána a reprofilována. Na římsy bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí.

#### *SO 01-20-02 Železniční most v ev. km 432,698*

Most převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci do areálu bývalých Technických služeb. Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří dvě dvojice ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků, které jsou přes ocelová ložiska uloženy na železobetonový úložný práh. Mostnice jsou na nosníky uloženy centricky. Mostní chodníkové konzoly jsou na každé straně provedeny pomocí trojice profilů U 200. Jako podlahy je využito plechů tl. 6 mm s tvarovaným povrchem. Délka přemostění činí 5,77 m. Rozpětí nosné konstrukce je cca 6,42 m a stavební výška 1,242 m.

Stávající nosná konstrukce je v relativně dobrém stavu. V místech dolních styčníků ve spojích ztužení s hlavními nosníky jsou prvky oslabené o 2 – 3 mm. Stav kamenných opěr pod kolejí č. 1 je dobrý. Místy dochází k povrchové degradaci spárování. Jsou patrné drobné stopy po průsacích. V dřívku betonových opěr pod kolejí č. 2 jsou patrné průsaky pod úložným prahem (výluhy pojiva z vlasových trhlinek).

Rychlost na mostě a v tomto úseku je vzhledem ke způsobu uložení koleje snížena na 70 km/hod. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti je třeba provést náhradu stávajících ocelových konstrukcí s mostnicemi za železobetonovou deskovou konstrukci, kdy kolej bude uložena ve štěrkovém loži. Výměna konstrukcí bude provedena ve dvou fázích dle plánovaných výluk kolejí.

Z mostu budou sneseny kolejnice a mostnice, v přechodových oblastech bude odtěženo štěrkové lože a zásyp. Bude snesena stávající nosná konstrukce a zbourány železobetonové úložné prahy pod kolejí č. 1. Úroveň bourání bude platit i pro rovnoběžná křídla. Následně budou zhotoveny nové železobetonové úložné prahy, které budou spřaženy se stávajícími kamennými opěrami. Poté bude na skruži zhotovena nová monolitická železobetonová deska tl. 400 mm s římsou. Navazující rovnoběžná křídla budou nabetonována. Za mostem budou ponechány stávající přechodové zídky, které zajistí normový přechod z uzavřeného štěrkového lože na mostě do širé trati. Bude nasypáno štěrkové lože a osazen nový kolejový rošt. Nové štěrkové lože bude lepeno pryskyřicí, aby byla zajištěna poloha koleje č. 1 v druhé fázi výstavby. V té budou provedeny stejné práce v tomtéž pořadí v koleji č. 2.

#### *SO 01-20-03 Železniční most v ev. km 433,357*

Most převádí dvoukolejnou trať přes bezejmennou vodoteč v městské části Střekov v obci Ústí nad Labem. Most se nachází mezi silnicí II/261 a místní komunikací K Loděnici. Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří masivní kamenná polokruhová klenba vetknutá do masivních kamenných opěr. Vlevo navazují rovnoběžná křídla, vpravo potom křídla svahová. Křídla jsou masivní kamenná z řádkového zdiva. Délka přemostění je 3,00 m, rozpětí nosné konstrukce je 3,5 m. Tloušťka klenby je 0,55m a stavební výška činí 1,60 m.



Nosná konstrukce i spodní stavba je v dobrém stavu. Jsou patrné známky po provedené výplňové injektáži a spárování. Místy jsou pouze popraskané jednotlivé kameny a místy povrchově zvětřelé. Na mostě nejsou řešeny přechody do trati a není dodržen VMP 2,5 vpravo je vzdálenost ke sloupku zábradlí pouze 2,07 m. Římsa vlevo je výškově nastavena ocelovým profilem I. Vpravo je potom kamenná římsa přesypána štěrkem.

Oprava mostního objektu zahrne úpravu uspořádání na mostě pro VMP 2,5. Oprava bude provedena ve dvou fázích dle plánovaných výluk kolejí. Z mostu bude snesena kolej, odtěženo štěrkové lože a zásyp. Budou ubourány stávající římsy a část průčelního zdiva. Úroveň bourání bude platit i pro rovnoběžná křídla vlevo a svahová křídla vpravo. Následně bude vlevo zhotovena nová monolitická římsa ze železobetonu kotvená pomocí spřahujících trnů do stávajících konstrukcí. Vpravo bude zhotoven samostatný římsový monolitický nosník ze železobetonu uložený na betonový práh na svahová křídla. Římsový nosník bude přisazen ke stávajícím konstrukcím a bude uložen na vrstvu dvojité lepenky. Nosník bude od stávající konstrukce oddilátován spárou tl. 20 mm. Nová římsa vlevo i římsový nosník vpravo jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF2. Za mostem budou vlevo i vpravo navazovat přechodové zídky, které zajistí normový přechod z uzavřeného štěrkového lože na mostě do širé trati. Na římsy bude osazeno nové ocelové třímadlové zábradlí. V rámci opravy mostního objektu bude provedena nová izolace proti stékající vodě. Po provedení izolací bude konstrukce zasypána po úroveň pláň. Poté bude provedeno štěrkové lože a osazen zpět kolejový rošt. Nové štěrkové lože bude zapaženo, aby byla zajištěna poloha koleje č. 1 v druhé fázi výstavby. V té budou provedeny obdobné práce v tomtéž pořadí v koleji č. 2. Pouze místo římsy bude vpravo zhotoven monolitický římsový nosník ze železobetonu.

Kamenné zdivo spodní stavby bude očištěno a případně lokálně přespárováno.

#### *SO 01-20-04 Železniční most v ev. km 434,109*

Most převádí dvoukolejnou trať přes Kojetický potok. Stávající nosná konstrukce je pod kolejí č. 1 tvořena železobetonovou deskou tl. 350 mm s průběžným štěrkovým ložem. Na obou stranách desky jsou na parapetech vybudovány železobetonové římsy, na římsě vlevo je umístěno ocelové úhelníkové zábradlí. Deska je uložena na železobetonové opěry, základy se předpokládají původní kamenné. Pod kolejí č. 2 je ocelová nosná konstrukce sestávající z plnostěnných svařovaných nosníků IE300 délky 3,95 m. Osová vzdálenost nosníků je 1,8 m. Nosná konstrukce je uložena na původní ocelová ložiska. Na nosnících je uložena 8 ks mostnic. Mostnice jsou na nosníky uloženy centricky. Mostní chodníkové konzoly jsou na každé straně provedeny pomocí profilů UE160. Jako podlahy je využito plechů s tvarovaným povrchem. Vpravo je umístěno ocelové úhelníkové zábradlí. Vpravo přiléhá podlaha k římsě konstrukce pod kolejí č. 1. Nosná konstrukce je uložena na kamenné opěry. Délka přemostění činí 3,16 m. Rozpětí nosné konstrukce je cca 3,75 m.

Stávající nosná konstrukce a spodní stavba v koleji č. 1 je v relativně dobrém stavu. Vzhledem k poloze zábradlí ve vzdálenosti 2,13 m od osy koleje nevyhovuje pro VMP 2,5. Proto bude vybudován nový železobetonový monolitický římsový nosník, který bude konstrukčně spojen se



stávající nosnou konstrukcí. Stávající římsy budou na obou stranách odbourány po horní povrch desky. Římsový nosník bude podepřen monolitickými železobetonovými sloupy. Kolmé nábrežní zdi budou částečně ubourány, aby byl vytvořen prostor pro nové podpěrné sloupy. Porušené části zdí budou přezděny. Na nosník navazují přechodové železobetonové prefabrikované zídky, které zajistí plynulý přechod uzavřeného štěrkového lože z mostu do širé trati. Na nosné konstrukci bude provedena nová izolace z asfaltových natavovaných pásů s tvrdou ochranou.

V koleji č. 2 je nevyhovující spodní stavba, nosná konstrukce tvoří pevný bod v jízdní dráze. Proto bude přistoupeno ke kompletní rekonstrukci, která spočívá ve snesení stávající nosné konstrukce, ubourání kamenných opěr a vybudování nového železobetonového monolitického polorámu. Římsy rámu umožní umístění zábradlí ve vzdálenosti potřebné pro dodržení VMP 2,5. Součástí rámu budou konzolová rovnoběžná křídla. Světlost rámu bude odpovídat stávající světlosti 3,16 m. Mezi oběma konstrukcemi pod jednotlivými kolejemi bude vytvořena dilatační spára tl. 20 mm. Na rovnoběžná křídla navazují přechodové železobetonové prefabrikované zídky, které zajistí plynulý přechod uzavřeného štěrkového lože z mostu do širé trati. Vpravo mostu bude svah opatřen dlažbou do betonu a bude obnoven přilehlý příkop.

Rekonstrukce mostu bude provedena ve dvou fázích dle plánovaných výluk kolejí.

#### *SO 01-20-05 Železniční most v ev. km 438,445*

Most převádí dvoukolejnou trať přes trvalý vodní tok (Olešnický potok). Stávající nosná konstrukce je tvořena dvěma prostými železobetonovými deskami, které jsou oddělené dilatační spárou. Desky jsou uloženy na betonových opěrách. Délka přemostění činí 4,40 m. Rozpětí nosné konstrukce je cca 5,0 m a stavební výška 0,89 m.

Stopy po průsacích a stékání vody a výluhy pojiva na nosné konstrukci svědčí o nefunkční hydroizolaci. Ocelová výztuž má nedostatečné krytí a je rezavá, na jednotlivých místech degradovaný beton do hloubky 20-30 mm. Na mostě je nedostatečná prostorová průchodnost. Nejsou řešeny přechody do tratě.

Z výše uvedených důvodů je navržena oprava mostního objektu, která zahne následující práce. Nejprve bude zapaženo štěrkové lože koleje č. 2, aby mohlo být přistoupeno k výkopovým pracím v koleji č. 1. Na nosné konstrukci vlevo bude sneseno zábradlí, odtěženo štěrkové lože a ubourána římsa. Bude rozebráno kamenné odláždění břehu a proveden výkop a zhotoveny mikropiloty, betonové opěry a římsový nosník pro zajištění VMP 2,5 m. V této fázi dojde rovněž k osazení prefabrikovaných přechodových zídek. Následně bude zhotoveno betonové úžlabí pro odvodnění a položena hydroizolace ve složení penetrační adhezní nátěr, bezešvá stříkaná izolace (systém schválený SŽDC). Bude položeno nové štěrkové lože s kolejovým roštem, kdy štěrk bude v první fázi lepen pryskyřicí, aby byla zajištěna poloha koleje v druhé fázi výstavby. V té budou provedeny stejné práce v tomtéž pořadí v koleji č. 2, pouze místo římsového nosníku se zhotoví nová železobetonová římsa kotvená ke stávající konstrukci.

### **Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

#### *SO 01-41-01 Zast. Svádov, přístřešky pro cestující*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování betonových prefabrikovaných přístřešků na obou nově navržených nástupišťích zastávky Svádov. Bude se jednat o přístřešky tvaru „U“ o půdorysných rozměrech 4,0 x 2,0 m.

Na nástupišti u koleje č.1 bude krajní stěna přístřešku umístěna cca 10,0 m od začátku nástupiště. Na nástupišti u koleje č.2 bude krajní stěna přístřešku umístěna cca 3,0 m od začátku nástupiště.

Přístřešky budou vybaveny jedním betonovým košem, dvěma dřevěnými sedadly a informační deskou.

#### *SO 03-41-01 Zast. Těchlovice, přístřešky pro cestující*

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování betonových prefabrikovaných přístřešků na obou nově navržených nástupišťích zastávky Těchlovice. Bude se jednat o přístřešky tvaru „U“ o půdorysných rozměrech 4,0 x 2,0 m.

Na nástupišti u koleje č.1 bude krajní stěna přístřešku umístěna cca 3 m od začátku nástupiště. Na nástupišti u koleje č.2 bude hrana boční zdi přístřešku umístěna od přilehlé nástupní hrany nástupiště ve vzdálenosti 2,0 m. Přístřešky budou vybaveny jedním betonovým košem, dvěma dřevěnými sedadly a informační deskou.

### **Trakční vedení**

#### *SO 01-60-01 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úpravy TV*

Protože v tomto traťovém úseku dochází ke směrovým úpravám koleje, je třeba provést v celém úseku výškovou a směrovou regulaci TV. Další náplní tohoto SO souvisí s úpravou zastávky Svádov a s kolizí se stávajícími čtyřmi trakčními stožáry. Dotčené stožáry č.147, 148, 149, 150 budou vyměněny za nové, včetně závěsů pomocí svislých izolovaných konzol. Zároveň dojde k přeložení trakční podpěry č. 75 která je v průjezdném profilu vlečkové koleje.

#### *SO 03-60-01 Velké Březno - Boletice, úpravy TV*

Náplň tohoto SO souvisí s úpravou zastávky Těchlovice a s kolizí se stávajícími čtyřmi trakčními stožáry č.175, 176, 177, 178, které je třeba vyměnit za nové včetně kotvení a závěsů pomocí svislých izolovaných konzol. V tomto omezeném úseku je třeba provést i výškovou a směrovou regulaci TV.

**Rozvody vn,nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů***SO 01-60-01 Zast. Svádov, venkovní osvětlení*

Protože v tomto traťovém úseku dochází ke směrovým úpravám koleje, je třeba provést v celém úseku výškovou a směrovou regulaci TV. Další náplní tohoto SO souvisí s úpravou zastávky Svádov a s kolizí se stávajícími čtyřmi trakčními stožáry. Dotčené stožáry č.147, 148, 149, 150 budou vyměněny za nové, včetně závěsů pomocí svislých izolovaných konzol. Zároveň dojde k přeložení trakční podpěry č. 75 která je v průjezdném profilu vlečkové koleje.

*SO 01-63-03 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úprava rozvodu 6kV*

Pro napájení nového zařízení ZZ automatického hradla Svádov bude poblíž zřízen nový trafokiosek č. 2111 vybavený 3f transformátorem 10kVA. S touto instalací souvisí i úprava kabelu 6kV AYKCY 3x50 a připojení ZZ automatického hradla kabelem NN z TTS i z rozvodné sítě. V rámci tohoto objektu s využitím kabelových výkopů pro ZZ bude vyměněn i kabel 6kV mezi stávajícím TTS 2105 až po nový TTS 2111. V rámci napájení ZZ je třeba provést i výměnu stávajícího TTS 2108 s osazením 3f transformátoru 5kVA.

*SO 01-63-04 Zast. Valtířov, venkovní osvětlení*

S ohledem na poruchovost a nedostatečnou intenzitu osvětlení pro plynulý a bezpečný výstup a nástup cestujících je třeba upravit osvětlení nástupišť na zast. Valtířov. Svítidla a osvětlovací stožáry budou vyměněny za 5,5m osvětlovací sklopné stožárky s výbojkovými svítidly. Se svítidly a stožárky budou vyměněny i napájecí kabely a ovládací rozvaděč V ovládacím rozvaděči bude třeba ponechat prostorovou rezervu pro možnou dodatečnou instalaci dalších zařízení. Vedle ovládacího rozvaděče bude instalován i rozvaděč měření a přípojková skříň.

*SO 03-63-01 Zast. Těchlovice, venkovní osvětlení*

Upravené osvětlení sleduje nové umístění a novou délku nástupišť Zast. Těchlovice. Svítidla a osvětlovací stožáry budou vyměněny za 5,5m osvětlovací sklopné stožárky s výbojkovými svítidly. Se svítidly a stožárky budou vyměněny i napájecí kabely a ovládací rozvaděč. V ovládacím rozvaděči bude třeba ponechat prostorovou rezervu pro možnou dodatečnou instalaci dalších zařízení. Vedle ovládacího rozvaděče bude instalován i rozvaděč měření.

*SO 03-63-03 Velké Březno - Boletice, úprava rozvodu 6kV*

Pro napájení nového zařízení ZZ automatického hradla Těchlovice bude třeba poblíž zřídit nový trafokiosek č. 2115 vybavený 3f transformátorem 10kVA. S touto instalací souvisí i úprava kabelu 6kV AYKCY 3x50 (střížení, spojování a zavedení do nové TS) a připojení ZZ automatického hradla kabelem NN z TTS i z rozvodné sítě.

## **Ukolejnění kovových konstrukcí**

*SO 01-67-01 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úpravy ukolejnění kovových konstrukcí*

S ohledem na zastaralost a tedy nefunkčnost průrazek, bude v celém úseku provedena výměna všech starých typů průrazek a ukolejňovacích drátů. Tímto dojde k zabránění koroze vlivem úniku bludných proudů a k zajištění spolehlivé funkce ZZ. Součástí SO bude i aktualizace stávajícího KSUaTP.

## **Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby**

Realizace je plánována s ohledem na dokončení stavby v roce 2015 a také s ohledem na koordinaci výluk se souběžně plánovanou stavební akcí „Trat' 072 Lysá n. L - Ústí n. L., úsek Litoměřice - Ústí n. L. Střekov, která leží na stejné železniční trati.

Stavba bude rozdělena do **4 etap**, které budou rozděleny do 2 staničních úseků, vždy pro každou traťovou kolej zvlášť tak, aby byl zajištěn provoz nákladní a osobní dopravy na trati. Celková doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu v těchto traťových úsecích je navržena na **150 dnů**. Největší objem prací bude prováděn v rámci prvních dvou etap v úseku tratě mezi Ústí n.L. – Střekov – Velké Březno.

Z výše uvedených důvodů je zahájení stavebních prací 1. a 2. etapy navrženo na konec srpna roku 2015 a jejich ukončení na polovinu prosince roku 2015. 3. a 4. etapa jsou plánovány na červen roku 2016.

Po dokončení stavebních prací spojených s výlukou v 1. a 2. etapě bude možné uvést do provozu traťový úsek ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Velké Březno.

## **Požadavky stavby na zdroje**

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Přívod elektrické energie pro provoz stavby bude zajištěn pomocí stávajících sítí uvnitř výpravních budov, případně pomocí elektrocentrál.

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků. Kanalizační

přípojky nebudou. V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením spotřeby vody oproti stávajícímu provozovanému stavu. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická i pitná voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami.

### **Napojení na dopravní systémy**

Vlastní stavba má dobré napojení na stávající silniční síť. Pro celou stavbu je zde v těsné blízkosti páteřní silnice II.třídy č.261 vedoucí z Ústí nad Labem do Děčína. Tato silnice vedoucích podél celého dotčeného traťového úseku bude zejména využívána při dopravě materiálu, výrobků a stavební mechanizace do a z prostoru staveniště.

Kompletní dopravní řešení a přístupy na stavbu jsou řešeny v části projektové dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

### **Bezpečnost práce**

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC, správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

### **Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby**

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené. Základní požadavky, kterými se řídí návrh technického řešení jednotlivých SO, je vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

#### **Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:**

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

#### **Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených**

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úrovněový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí přístupových chodníků.

Stavební úpravy jsou navrhovány jen pro upravované části železniční trati, jichž se týká výstavba nových nástupišť. Neupravované části, např. prostory stávajících výpravních budov, zůstanou ve stávajícím stavu, bez úprav.

Vyrovnání výškových rozdílů při vstupu do prostoru nástupišť jsou zajištěny přístupovými chodníky ve sklonu max. 1:12 (8,33 %).

#### **Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace**

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa, včetně možnosti jejich obcházení, jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna nástupiště a přístupové chodníky přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

#### **Informační a orientační systém pro cestující**

V nově zřizovaných železničních zastávkách dojde ke zřízení informačního systému složeného z orientačních tabulí s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.

**Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

V prostoru staveniště a v jeho okolí je připravována další investice, která bezprostředně souvisí se stavbou „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“. Jedná se o Studii proveditelnosti optimalizace trati Kolín - Všetaty – Děčín, která řeší zejména přestavbu železničních stanic ležících na železniční trati mezi Kolínem a Děčínem. Do této stavby jsou zahrnuty železniční stanice vyskytující se v úseku trati Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ (ŽST Ústí n. L. –Střekov, ŽST Velké Březno, ŽST Boletice nad Labem a ŽST Děčín východ). Součástí přestavby jednotlivých stanic je úprava kolejíště a s tím i přebudování jednotlivých nástupišť. Z tohoto důvodu jsou v rámci naší stavby navrženy stavební úpravy týkající se pouze mezistaničních úseků.

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

Stavebních povolení pro stavbu „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ je vydávána speciálním stavebním úřadem stanoveným dle § 15 zákona č.183/2006 Sb. a jeho novelizací. V případě předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad.

**Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu projektu stavby**

Projekt stavby „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ svým obsahem odpovídá rozsahem a charakterem prací předchozímu stupni Záměru projektu.

**Podmínky EIA**

Stavba „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ byla posuzována ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost o posouzení byla předána na odbor životního prostředí Ústeckého kraje.

Vzhledem k tomu, že odstranění propadů traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat. Navíc kapacita traťových úseků je z hlediska dopravní technologie přímo závislá na kapacitě přilehlých dopraven (železničních stanic - dále jen ŽST). Zde však ke změně konfigurace kolejíště nedojde.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o opravu stávajících železničních staveb a zařízení, v rámci případného staveniště nedojde k dodatečnému záboru pozemků či věcným břemenům.

Při posuzování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení možných synergických vlivů aktivní varianty nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy, které by znemožňovaly realizaci záměru a to jak z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, sociálních dopadů, tak i vlivů na veřejné zdraví.



Realizace stavby „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ vyplývá z potřeby řešení neuspokojivého stávajícího technického stavu trati, který se projevuje významnými propady traťové rychlosti.

Vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přijatelný. V rámci realizace záměru nebudou nikterak nad míru únosnou ohroženy žádné chráněné druhy rostlin či živočichů.

Z hlediska Natury 2000 lze konstatovat, že předložený záměr „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ nemá významný negativní vliv, resp. negativní vliv dle § 45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

Předmětné pozemky se nachází na území IV. zóny CHKO České středohoří. Stavba je umístěna na pozemky ve vlastnictví ČD, a.s. a SŽDC, s.o. Pozemky nejsou součástí lokality soustavy Natura 2000, nejsou součástí maloplošného chráněného území. Změnou druhu pozemků nebudou dotčeny evidované výskyty zvláště chráněných druhů organismů.

Realizace stavby není v rozporu se základními ochrannými podmínkami platnými pro IV. zónu CHKO České středohoří a nenaruší funkčnost územních systémů ekologické stability.

#### **B.1.6. Příprava pro výstavbu**

Při předání staveniště dodavatelům je třeba postupovat podle harmonogramu realizace stavby (viz. část F – organizace výstavby).

Stavební objekty jako zemní práce a příprava ploch pro ZS a uvedení ploch do původního stavu nejsou do stavby zahrnuty a budou záležitostí dodavatele v rámci dodávky stavby.

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

Stavba bude realizována pouze na pozemcích SŽDC s. o., respektive ČD a. s. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

Při realizaci stavby se předpokládané plochy ZS (zařízení staveniště) budou nacházet na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. (ŽST Ústí n.L. Střekov, ŽST Velké Březno a zast. Těchlovice). Rozsah stavby je patrný z koordinační situace stavby (příloha C. 1).

#### **B.1.8. Výjimky z předpisů**

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. O drahách, vyhláškou 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/200 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.



Projektová dokumentace je rovněž zpracovaná v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy SŽDC. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky státních drah.

V projektu stavby nebylo zapotřebí výjimek ani úlevových předpisů, kterými by bylo podmíněno navrhované technické řešení.

## B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavba vychází z vyhotovené Dopravní technologie, která byla obsahem Záměru projektu.

V rámci vyhotovení tohoto projektu stavby dochází na základě upřesnění podkladů (po geodetickém zaměření a provedení průzkumných prací) ke změnám, které jsou dále popisovány v jednotlivých kapitolách příslušných SO a PS.

## B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ byla posuzována ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost o posouzení byla předána na odbor životního prostředí ústeckého kraje.

### Úvod

Stavba „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ má za úkol zkrácení jízdních dob prostřednictvím odstranění závad vyskytujících se v současnosti na této trati a prověřením možnosti zvýšení rychlosti a s tím spojeného zavedení rychlostního profilu V130. Dalším úkolem je zatraktivnění železniční dopravy na daném traťovém úseku a zvýšení bezpečnosti cestujících.

Stavba řeší regeneraci železničního svršku a sanaci vytipovaných úseků železničního spodku v traťových úsecích Ústí n. L. Střekov – Velké Březno a Velké Březno - Boletice.

V rámci stavby dojde k úpravě nosné konstrukce 2 stávajících železničních mostů a k regeneraci 3 ks stávajících železničních mostů s nevyhovujícím VSMP. Dále bude provedena stavební úprava 7 železničních přejezdů a k posunutí zastávek Těchlovice a Svádov. V prostoru nových nástupišť dojde k vybudování nových trakčních stožárů a v úsecích, kde dojde k úpravě GPK, je počítáno s úpravou lan trakčního vedení.

Součástí stavby bude výměna stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení za nové u 6 železničních přejezdů.

V úseku mezi Ústí n. L. Střekov – Velké Březno – Boletice nad Labem dojde k úpravě TZZ. Traťové zabezpečovací zařízení bude vybaveno novým TZZ s obousměrným automatickým hradlem, s oddílovým návěstidlem automatického hradla.

Stavba výrazněji neovlivní okolní životní prostředí a má minimální vliv na krajinný ráz v tomto území. Při navrhované rekonstrukci je třeba dodržovat z hlediska péče o životní prostředí všeobecně všechna platná opatření.

### **Ochrana přírody**

#### *Natura 2000*

Z hlediska Natury 2000 lze konstatovat, že předložený záměr „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ nemá významný negativní vliv, resp. negativní vliv dle § 45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptáčích oblasti a evropsky významné lokality.

Předmětné pozemky se nachází na území IV. zóny CHKO České středohoří. Stavba je umístěna na pozemky ve vlastnictví ČD, a.s. a SŽDC, s.o. Pozemky nejsou součástí lokality soustavy Natura 2000, nejsou součástí maloplošného chráněného území. Změnou druhu pozemků nebudou dotčeny evidované výskyty zvláště chráněných druhů organismů.

Realizace stavby není v rozporu se základními ochrannými podmínkami platnými pro IV. zónu CHKO České středohoří a nenaruší funkčnost územních systémů ekologické stability.

#### *Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)*

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

V rámci této stavby nebude zasahováno do žádného prvku ÚSES.

#### *Významné krajinné prvky (VKP)*

Pojem Významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

V rámci stavby „Trať 503B Ústí n. L. – Střekov – Děčín východ“ nebude zasahováno do žádného významného krajinného prvku.

#### *Vliv na krajinný ráz*

Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona č.114/1992Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění je významnou možností orgánů ochrany přírody regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Stavba vzhledem ke svému charakteru nebude představovat negativní zásah do krajinného rázu.

#### *Národní park*

V zájmovém území se nevyskytuje žádný národní park.

#### *Chráněná krajinná oblast*

Stavba se nachází na území CHKO České Středohoří. Chráněná krajinná oblast České středohoří se rozkládá mezi Louny a Českou Lípou. Rozloha je 1063 km<sup>2</sup>, což jí řadí co do velikosti na druhé místo v Česku. Přirozeně ji dělí řeka Labe. CHKO byla založena v roce 1976.

Zaujímá části území sedmi okresů (Česká Lípa, Děčín, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem). Nejvyšším bodem je vrchol Milešovky (836,5 m n. m) a naopak nejnižším je hladina Labe v Děčíně (121,9 m n. m).

Správa CHKO České středohoří sídlí v Litoměřicích. Mezi hlavní body, které vedly k vyhlášení CHKO, patří střeoevropská jedinečnost krajinného reliéfu mladotřetihorního vulkanického pohoří, pestrost geologické stavby, druhové bohatství rostlinstva a odpovídající oživení krajiny charakteristickou faunou. Genové lesní základny v CHKO jsou zaměřeny především na buk, avšak je tu dále udržován a reprodukován genetický materiál jilmu, javoru, lípy a jeřábu.

Námi řešená stavba nebude mít na CHKO České Středohoří vliv.

#### *Národní přírodní rezervace*

V zájmovém území se nevyskytuje žádná národní přírodní rezervace.

#### *Přírodní rezervace*

V zájmovém území se nevyskytuje žádná přírodní rezervace.

#### *Národní přírodní památka*

V zájmovém území se nevyskytuje žádná národní přírodní památka.

#### *Přírodní památka*

V zájmovém území se nevyskytuje žádná přírodní památka.

#### *Přírodní park*

V zájmovém území se nevyskytuje žádný přírodní park.

#### *Důlní díla*

V prostoru stavby se nevyskytuje žádné důlní dílo ani poddolované území.

#### *Chráněná ložisková území, ložiska a prognózní zdroje*

V zájmovém území se nevyskytuje žádné chráněné ložiskové území.

### **Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu**

V rámci stavby nedojde k významnému zásahu do zeleně z pohledu péče o krajinu.

Odstranění zeleně bude provedeno zejména v místě výskytu náletových křovin zasahujících do připravované úpravy.

### **Vliv na zemědělský půdní fond**

Vzhledem k tomu, že se stavba celá nachází v hustě zastavěné a obydlené části města, nedojde stavbou k trvalému ani dočasnému záboru zemědělské půdy (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

### **Hluk a vibrace**

Při stavební činnosti v obou kolejích nedojde v rámci stavby k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91Sb.,§1, odst.2, neobsahuje stavba pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1.000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

## **B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

### **Z hlediska požární ochrany a civilní obrany**

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH nebo HZS DC a ÚL.

### **Z hlediska ochrany bezpečnosti práce**

Při práci je třeba dbát všech platných příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- Nařízení vlády č. 591/2005 Sb. O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.
- ČSN 343100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízeních
- vyhlášky 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- ČSN 343109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Rovněž je bezpodmínečně nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1. Pro práce prováděné strojními mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

**Při provádění stavby je bezpodmínečně nutné postupovat podle zpracovaného plánu BOZP, který je součástí dokladové části této dokumentace.**

### Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Zabezpečení stavby proti vlivu trakce je provedeno ukolejněním. Při realizaci bude trakční vedení vypínáno dle stanovení definitivních stavebních postupů.

## **B.5 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

V rámci stavby dojde ke stavební úpravě 7 železničních přejezdů, u kterých dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Déle dojde k úpravě GPK v místě 6 železničních přejezdů, což vyvolá rozebrání a zpětné vložení přejezdové konstrukce u daného přejezdu. Výše provedenými úpravami dojde u všech těchto železničních přejezdů k dopravním omezením, které budou probíhat po dobu jejich provádění.

### *Dopravní omezení – železniční přejezd v km 431,772*

Tento železniční přejezd leží v ulici Žukovova vedoucí do areálu podniku SETUZA, v centru městské čtvrti Ústí nad Labem-Střekov. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **2 dny**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objížděná trasa je navržena přes blízký silniční nadjezd v km 432,209, dále ulicemi „Nová“, „Poslední cesta“ a „Kojetická“.

### *Dopravní omezení – železniční přejezd v km 432,948*

Tento železniční přejezd leží na místní komunikaci vedoucí do samostatného neobydleného objektu. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Tento přejezd zajišťuje jediný přístup do dané oblasti a před jeho plánovanou uzavírkou dojde k obeznámení majitele nemovitosti ležící v oblasti přístupné tímto přejezdem. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **2 dny**. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení (zákaz vjezdu, pozor přejezd uzavřen, slepá pozemní komunikace atd.) vyznačujícího navrhované dopravní omezení.

### *Dopravní omezení – železniční přejezd v km 433,411*

Tento železniční přejezd leží v ulici K Loděnici, v obci Svádov. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objížděná trasa je navržena přes blízký silniční nadjezd v km 432,209, ulicemi „Nová“ a „Děčínská“.

### *Dopravní omezení – železniční přejezd v km 433,882*

Tento železniční přejezd leží na místní komunikaci, v obci Olšinky. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena

objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící v km 434,211, dále přes obec Olšinky.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 435,774*

Tento železniční přejezd leží v ulici Zelinářská, v obci Svádov. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící v km 435,934, dále ulicemi „Vítězná“ (silnice II/261), „Sokolovská“ a „Za Tratí“. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce obou těchto přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 435,934*

Tento železniční přejezd leží v ulici Sokolovská, v obci Svádov. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a zřízení části krytu vozovky. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **3 dny**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící v km 435,774, dále ulicemi „Vítězná“ (silnice II/261), „Zelinářská“ a „Za Tratí“. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce obou těchto přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 437,479*

Tento železniční přejezd leží na silnici II/261, v obci Valtířov. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a zřízení části krytu vozovky. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **3 dny**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes silniční nadjezd křížící trať v km 432,209, dále přes silnice III/25841 směr na Kojetice a Malečov, III/26026 směr na Tašov, III/26025 a III/26024 směr na Proboštov, III/25847 směr na Lhota pod Pannou a Velké Březno a přes přejezdy ležící v km 439,297 a 438,865. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce všech těchto 3 přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 438,385*

Tento železniční přejezd leží na místní komunikaci vedoucí do obce Valtířov a z části přes cyklostezku. V současné době je u přejezdu umístěna dopravní značka B1 „zákaz vjezdu všech vozidel“ doplněná dodatkovou tabulí „dopravní obsluha“. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena ze silnice II/261, přes místní komunikaci ležící u sousedního přejezdu v km 438,385. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce obou těchto přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 438,865*

Tento železniční přejezd leží na silnici II/261, mezi obcemi Valtířov a Velké Březno. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a zřízení části krytu vozovky. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **3 dny**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes silniční nadjezd křižící trať v km 432,209, dále přes silnice III/25841 směr na Kojetice a Malečov, III/26026 směr na Tašov, III/26025 a III/26024 směr na Proboštov, III/25847 směr na Lhota pod Pannou a Velké Březno a přes přejezdy ležící v km 439,297 a 437,479. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce všech těchto 3 přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 439,138*

Tento železniční přejezd leží v ulici Zámečnická, v obci Velké Březno. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící v km 439,297, dále ulicemi „Ústecká“ a „Litoměřická“ ležícími v obci Velké Březno. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce obou těchto přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 439,297*

Tento železniční přejezd leží v ulici Litoměřická, v obci Velké Březno. V místě tohoto přejezdu dojde k úpravě směrové a výškové polohy koleje. Z tohoto důvodu dojde k demontáži a zpětné montáži přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a zřízení části krytu vozovky. Po tuto dobu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **3 dny**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena přes silniční nadjezd křižící trať v km 432,209, dále přes silnice III/25841 směr na Kojetice a Malečov, III/26026 směr na Tašov, III/26025 a III/26024 směr na Proboštov, III/25847 směr na Lhota pod Pannou a Velké Březno a přes přejezdy ležící v km 438,865 a 437,479. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce všech těchto 3 přejezdů.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 447,490*

Tento železniční přejezd leží na místní komunikaci v obci Jakuby, vedoucí do neosídlené oblasti. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Tento přejezd zajišťuje jediný přístup do dané oblasti a před jeho plánovanou uzavírkou dojde k obeznámení majitelů nemovitostí ležících v oblasti přístupné tímto přejezdem. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení (zákaz vjezdu, pozor přejezd uzavřen, slepá pozemní komunikace atd.) vyznačujícího navrhované dopravní omezení.

*Dopravní omezení – železniční přejezd v km 447,546*

Tento železniční přejezd leží v ulici Nad Tratí, v obci Jakuby. V místě tohoto přejezdu dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná úplná uzavírka tohoto



přejezdu. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdná trasa je navržena po silnici II/261 do Nebočad, dále ulicemi „Lesní“, „Hostická“ přes obec Hoštice nad Labem.

## B.6 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

V rámci stavby nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělské půdy (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Tato stavba nevyžaduje žádné zvláštní požadavky na stavební řešení z hlediska ochrany obyvatelstva.

## B.8 OBJEKTOVÁ SKLADBA

Členění SO je děleno dle profesních skupin na níže uvedené stavební objekty a vzešlo z odsouhlaseného záměru projektu. Celkový soupis všech řešení SO je v následující tabulce.

PS/SO	Název
	<b><u>TECHNOLOGICKÁ ČÁST</u></b>
	<b><u>Železniční zabezpečovací zařízení</u></b>
	<b><u>Traťové zabezpečovací zařízení</u></b>
PS 10-01-01.1	Ústí n.L.Střekov-Velké Březno,úprava TZZ
PS 10-01-01.2	Ústí n.L.Střekov-Velké Březno,úprava TZZ-AH
PS 03-01-01.1	Velké Březno - Boletice, úprava TZZ
PS 03-01-01.2	Velké Březno - Boletice, úprava TZZ - AH
	<b><u>Přejezdové zabezpečovací zařízení</u></b>
PS 01-01-02	PZS v km 435,774
PS 01-01-03	PZS v km 435,934
PS 01-01-04	PZS v km 437,479
PS 01-01-05	PZS v km 438,385
PS 03-01-02	PZS v km 447,490 a km 447,546
PS 03-01-03	neobsazeno
	<b><u>Železniční sdělovací zařízení</u></b>
	<b><u>Místní kabelizace</u></b>



PS 01-02-01	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, traťový kabel, DOK
PS 03-02-01	Velké Březno - Boletice, traťový kabel, DOK
<b>STAVEBNÍ ČÁST</b>	
<b>Inženýrské objekty</b>	
<b>Železniční svršek a spodek</b>	
SO 01-10-01	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, železniční svršek
SO 01-11-01	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, železniční spodek
SO 03-10-01	Velké Březno - Boletice, železniční svršek
SO 03-11-01	Velké Březno - Boletice, železniční spodek
SO 05-10-01	neobsazeno
SO 05-11-01	neobsazeno
SO 10-13-01	Ústí n.L.-Střekov - Děčín východ, výstroj trati
<b>Nástupiště</b>	
SO 01-14-01	Zast. Svádov, nástupiště
SO 03-14-01	Zast. Těchlovice, nástupiště
<b>Železniční přejezdy</b>	
SO 01-15-01	Žel. přejezd ev. km 433,411, úprava žel. přejezdu
SO 01-15-02	Žel. přejezd ev. km 433,882, úprava žel. přejezdu
SO 01-15-03	Žel. přejezd ev. km 435,774, úprava žel. přejezdu
SO 01-15-04	Žel. přejezd ev. km 438,385, úprava žel. přejezdu
SO 01-15-05	Žel. přejezd ev. km 439,133, úprava žel. přejezdu
SO 03-15-01	Žel. přejezd ev. km 447,490, úprava žel. přejezdu
SO 03-15-02	Žel. přejezd ev. km 447,546, úprava žel. přejezdu
<b>Mosty, propustky a zdi</b>	
SO 01-20-01	Železniční most v ev. km 432,638
SO 01-20-02	Železniční most v ev. km 432,698
SO 01-20-03	Železniční most v ev. km 433,357
SO 01-20-04	Železniční most v ev. km 434,109
SO 01-20-05	Železniční most v ev. km 438,445
<b>Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů</b>	
<b>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištech</b>	
SO 01-41-01	Zast. Svádov, přístřešky pro cestující
SO 03-41-01	Zast. Těchlovice, přístřešky pro cestující
<b>Trakční a energetické zařízení</b>	
<b>Trakční vedení</b>	
SO 01-60-01	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úpravy TV
SO 03-60-01	Velké Březno - Boletice, úpravy TV
<b>Rozvody vn,nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>	
SO 01-63-01	Zast. Svádov, venkovní osvětlení

SO 01-63-02	neobsazeno
SO 01-63-03	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úprava rozvodu 6kV
SO 01-63-04	Zast. Valtířov, venkovní osvětlení
SO 03-63-01	Zast. Těchlovice, venkovní osvětlení
SO 03-63-02	neobsazeno
SO 03-63-03	Velké Březno - Boletice, úprava rozvodu 6kV
<b>Ukolejnění kovových konstrukcí</b>	
SO 01-67-01	Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, úpravy ukolejnění kovových konstrukcí

Oproti skladbě záměru projektu došlo k redukci některých SO.

#### **SO 05-10-01, SO 05-11-01**

Na základě prozkoumání obdržených podrobnějších podkladů (geodetické zaměření, výsledné grafy z měřicího vozu) došlo ke zrušení původně navrhovaných úprav zahrnutých v těchto SO. Z toho důvodu byly tyto SO z dokumentace vypuštěny.

#### **PS 03-01-03**

Tento provozní soubor byl sloučen do jednoho PS 03-01-02 PZS v km 447,490 a km 447,546, který je brán jako celek obou původně určených PS.

#### **SO 01-63-02**

Objekt zrušen a náplň přesunuta do SO 01-63-03.

#### **SO 03-63-02**

Objekt zrušen a náplň přesunuta do SO 03-63-03.

Vypracoval: Lukáš Harvan DiS.

V Ústí nad Labem: prosinec 2014