

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek	12/2014
02	Aktualizace	10/2015
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. KAREL KOŠAŘ

Garant profese:

-

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARTIN RAIBR	ING. KAREL KOŠAŘ	ING. KAREL KOŠAŘ	ING. MARTIN RAIBR

Název akce:

**REVITALIZACE A ELEKTRIZACE TRATI  
OLDŘICHOV U DUCHCOVA (MIMO) - LITVÍNOV**

Číslo smlouvy:

13-178-208

Projektový stupeň:

PD

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

28.11.2014

Číslo části:

A

# A. Průvodní zpráva

**Stavba: „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“**

**Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace**

## **Obsah :**

- A.1 Úvodní údaje
- A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku
- A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání
- A.4 Orientační údaje stavby
- A.5 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby
- A.6 Přehled výchozích podkladů
- A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění
- A.10 Členění přípravné dokumentace

Září 2015

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.  
Ing. Karel Košar

## A.1 Úvodní údaje

### a) Identifikační údaje stavby

<u>Název stavby:</u>	Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace
Datum zpracování:	06/2014 – dokončení dokumentace
<u>Místo stavby:</u>	železniční trať v úseku Oldřichov u Duchcova - Litvínov
Kraj:	Ústecký
Obce s rozšířenou působností:	Teplice, Most
Pověřené obecní úřady:	Litvínov
Katastrální území:	Jeníkov u Duchcova, Duchcov, Háj u Duchcova, Oldřichov u Duchcova, Osek U Duchcova, Hrdlovka-Nový Dvůr, Libkovice u Mostu, Mariánské Radčice, Louka u Litvínova, Horní Litvínov, Lom u Mostu, Břežánky, Bílina
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, rekonstrukce a elektrizace

### b) Identifikační údaje zadavatele

<u>Zadavatel dokumentace:</u>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jan Stoklasa

### c) Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

<u>Zpracovatel dokumentace:</u>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349, DIČ CZ25793349
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Karel Košář, autorizovaný inženýr v oboru elektrotechnická zařízení pro techniku prostředí staveb č. 0002043

### Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Dopravní a provoz.technolog.:	Ing. Tomáš Kafka
Předkategorizace žel. svršku:	Mleziva Pavel
Železniční spodek a svršek:	Ing. David Růža, Bc. Jiří Jedlička
Mosty:	Ing. Petr Novák
Nástupišť:	Ing. David Růža, Bc. Jiří Jedlička
Trubní vedení:	Ing. Martin Dobeš
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Jiří Prokůpek
Sdělovací zařízení:	Ing. Petr Steiner
Silnoproudé vedení:	Ing. Karel Košář
Trakční vedení:	Vladimír Siegl, DiS
Pozemní stavby:	Ing. Rostislav Husek
Geodetická dokumentace:	Ing. Martin Sýkora
Geotechnický průzkum:	RNDr. Petr Vitásek
Korozní průzkum:	Ing. Vladimír Janoch
Životní prostředí:	Ing. Tomáš Adam, Ing. Jitka Tobolová, Ing. Blanka Novotná
Akustická studie:	Libor Brož
Inženýring:	Petr Dvořák

### Údaje o dráze:

Traťový úsek: 0631 Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova  
0632 Louka u Litvínova – Litvínov  
0703 Dubí – Louka u Litvínova  
0702 Louka u Litvínova – Most n.n.

## **A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku**

### **a) údaje o umístění stavby**

Místem stavby je rekonstrukce a elektrizace stávající železniční trati v mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova (mimo) z hlediska kolejového od vjezdového návěstidla km 42,096 a z hlediska pokládky kabelů až od výpravní budovy žst. Oldřichov u Duchcova ze směru Litvínov, km 42,190) – Litvínov (po koncové zarážedlo ze směru Louka u Litvínova, km 55,450) na trati Děčín – Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 134, v nákresném jízdním řádu číslem 535b. Trať je v zájmu ústeckého kraje důležitou dopravní tepnou pro osobní i nákladní dopravu.

Hlavním smyslem stavby je dokončení elektrizace celé trati a současně zvýšení traťové rychlosti, které tak, aby se trať stala podstatně atraktivnější především z hlediska osobní dopravy.

V řešeném úseku od železniční stanice Oldřichov u Duchcova (km 42,190) do železniční stanice Litvínov (km 55,306) leží železniční stanice Osek (km 47,021) a Louka u Litvínova (km 53,758), zastávky Háj u Duchcova (km 45,809), Lom u Mostu (km 51,396).

Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Jeníkov u Duchcova, Duchcov, Háj u Duchcova, Osek u Duchcova, Hrdlovka – Nový Dvůr, Libkovice u Mostu, Lom u Mostu, Mariánské Radčice, Louka u Litvínova, Horní Litvínov, Oldřichov u Duchcova, Břežánky, Bílina

### **b) údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci**

V lokalitě stavby jsou platné územní plány obcí Osek, Jeníkov, Louka u Litvínova, Lom u Mostu, Háj u Duchcova.

### **c) údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací**

Stavba revitalizace a elektrizace trati má charakter obnovy a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě.

V mezistaničních úsecích zůstávají koleje prakticky v původní poloze. V železniční stanici Osek dochází ke změně konfigurace kolejíště včetně redukce počtu výhybek na obou zhlavích, nástupiště zůstává v obdobné poloze. V železniční stanici Louka u Litvínova se mění konfigurace kolejíště, redukuje počet výhybek na obou zhlavích, nástupiště se přesouvá na opačnou stranu kolejíště blíže k obci. V železniční stanici Litvínov dochází k redukci kolejíště včetně snížení počtu výhybek, směr na vlečku Kovošrot bude zaslepen zarážedlem, nákladová plocha se přemísťuje na opačnou stranu kolejíště mimo nástupiště, které zůstává v obdobné poloze.

Nástupiště v zastávce Lom u Mostu bude obnoveno v dnešní poloze s tím, že přístupová komunikace bude upravena pro přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nástupiště v zastávce Háj u Duchcova bude přemístěno na opačnou stranu kolejí, mimo vlečkovou kolej. V rámci umísťování nových technologických zařízení v jednotlivých stanicích Osek, Louka u Litvínova a Litvínov budou vystavěny nové přízemní objekty. V Louce u Litvínova dojde k demolici nepoužívaného objektu přejezdového hradla. Ostatní stavby a zařízení dotčené

stavbou zůstávají nedotčené ve stávající poloze. Stavba tedy výrazně nemění stávající využití území a staveb souvisejících s provozováním železniční tratě.

Z územních plánů jednotlivých obcí nevyplynou požadavky na úpravy stávající trati. Stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi.

#### **d) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů**

V rámci zpracování přípravné dokumentace byla tato projednána s dotčenými orgány státní správy, obcemi a vlastníky stavbou dotčených pozemků a nemovitostí. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek byly do dokumentace zapracovány. Všechna stanoviska a vyjádření jsou doložena v části dokumentace D. Doklady

#### **e) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba řeší modernizaci jedné části dopravní infrastruktury a to vlastní železniční tratě v úseku Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Z hlediska napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu nedochází oproti dnešnímu stavu k podstatným změnám.

Železniční trať zůstává v dnešní poloze. Železniční stanice Osek, Louka u Litvínova a Litvínov zůstávají ve stávající poloze a to včetně zapojení odbočných tratí a vleček. Pro zjednodušení konfigurace železniční stanice Louka u Litvínova a pro usnadnění přístupu cestující veřejnosti k osobní železniční dopravě, bude nástupiště přesunuto na opačnou – levou stranu kolejiště železniční stanice. V této souvislosti bude vybudován přístupový chodník od přejezdu, který umožní přístup cestujících na j nástupiště a současně umožní rychlejší přístup od obce Louka u Litvínova.

Z hlediska cestující veřejnosti v nezměněné poloze zůstává železniční stanice Osek, železniční stanice Litvínov a zastávka Lom u Mostu. Zastávka Háj u Duchcova má nové nástupiště na opačné straně kolejiště, vlevo trati.

#### **f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika**

##### Geologická stavba

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území součástí jednotky Severočeské hnědouhelné pánve, na níž jsou uloženy zeminy pokryvných útvarů kvartérního stáří. Podloží je na severovýchodě tvořeno teplickým ryolitovým tělesem, na jihozápadě a západě svrchnokřídovými sedimentárními horninami. Na nich spočívají sedimenty terciérních pánví s horninami četných vulkanických komplexů západní části českého středohoří a svrchní část profilu je budována kvartérními převážně fluvialními sedimenty. Povrch byl v minulosti značně ovlivněn lidskou činností, kdy docházelo k přesunům značného objemu zemin v souvislosti s povrchovou těžbou hnědého uhlí.

##### Geomorfologie

Zájmové území leží podle geomorfologického členění ČR v systému Hercynském, v provincii Česká vysočina, subprovincii Krušnohorská soustava, oblasti Podkrušnohorské, celku Mostecká pánev, podcelku Chomutovsko-teplická pánev a okrsku Duchcovská pánev. Morfologie terénu je v zájmovém území značně ovlivněna lidskou činností, konkrétně povrchovou těžbou hnědého uhlí a s tím spojeným přemísťováním značného objemu skryvkové zeminy. Povrch terénu je mírně zvlněný, generelně upadá směrem k jihu k erozní bázi řeky Bíliny. Železniční trať prochází v okolí či přes místa historických hnědouhelných lomů. Výška terénu se pohybuje v rozmezí 250 až 300 m n. m.

##### Tektonika území

Území severočeské pánve bylo výrazně ovlivněno neoidní tektogenezí, v jejíž první etapě byly křídové sedimenty zformovány do vrásových struktur přibližně ve směru SV – JZ. Vznikla tak opárenská antiklinála, probíhající jihovýchodně od zájmového území, a benešovská synklinála, s předpokládanou osou mezi Teplicemi a Trmicemi. Úklon křídových vrstev však není podmíněn pouze tektonicky, ale vznikl i primárně při kopírování různě modelovaného předkřídového reliéfu.

Následně byly tyto struktury modifikované disjunktní tektonikou. Vznikla hrástová struktura Krušných hor, Českého středohoří a teplicko-lahošťského hřbetu. Vznikly tak směrné a příčné zlomy. Důležitý zlom, nazývaný döllingerský, probíhá od Duchcova směrem k Jeníkovu a Oldřichovu. Výška skoku zde byla 45 m a pokles je směrem k severu. Na směrný zlom zde navazuje několik příčných zlomů menšího rozsahu.

#### Hydrogeologické poměry

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, hlavní povodí „1-14-01 – Bílina“. Začátek zájmové trasy spadá do hydrogeologického rajónu ID 6133 – Teplický ryolit, a konec trasy v blízkosti Bíliny pak do hydrogeologického rajónu ID 2131 – Mostecká pánev – severní část.

Z důvodů úprav terénu (místa i značných) v ostatních částech stavby, nelze v těchto místech dostatečně využít archivních podkladů. Pro přesné posouzení vodního režimu v těchto místech bude nutné provést nové průzkumné sondy, které poskytnou informace o aktuálním hydrogeologickém režimu dané oblasti a poskytnou údaje o hloubkách hladin podzemní vody. Dále uvedené údaje jsou pouze orientační.

Kvartérní sedimenty (zejména fluvialní sedimenty) se vyznačují relativně dobrou průlinovou propustností. Hladina podzemní vody v nich bývá volná, závislá na atmosférických srážkách v blízkém okolí, případně na dotaci z povrchových vodotečí. Sezónní kolísání dosahuje průměrně cca 1,0 m (částečně závisí i na morfologii území). Vydatnosti zvodní bývají zejména v blízkosti vodotečí poměrně vysoké.

Terciární jílovité sedimenty se vyznačují omezenou průlinovou propustností, v daném území plní spíše funkci hydrogeologického izolantu. Hladina podzemní vody v nich bývá převážně napjatá, závislá na atmosférických srážkách v širším okolí, případně na dotaci z povrchových vodotečí. Sezónní kolísání dosahuje průměrně cca 0,5 m. Vydatnosti zvodní bývají nízké.

Vzhledem k projektovému záměru nepředpokládáme zastižení hlouběji uložených kolektorů podzemních vod vázaných na horniny teplického ryolitu ani na horniny křídového stáří.

Z archivních podkladů vyplývá, že výše uvedená prostředí podzemních vod vykazují zpravidla agresivitu ve stupni XA1 až XA2 a to především agr. CO<sub>2</sub> a SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>. Chemismus vod je ovlivňován jejich oběhem a dotacemi a proto se může místa lišit. Pro stavební účely proto doporučujeme nezávazně uvažovat, při zastižení hladiny podzemní vody, **se středním stupněm agresivity XA2** z důvodů předpokládané kombinované zvýšené koncentrace agr. CO<sub>2</sub> a SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>, pokud není uvedeno jinak.

#### Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblasti se střední seismicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy agR v dané oblasti se pohybují v hodnotách 0,06 – 0,08 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln Ms lze očekávat nižší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2. Začátek stavby spadá do typu základové půdy A – (profil sestávající ze skalního horninového masivu s nadložím z měkčího materiálu v maximální mocnosti do 5 m), střední a koncová část stavby spadá do typu základové půdy C – (profil sestávající z mocných sedimentů středně ulehlých nebo ulehlých písků a štěrků, případně tuhých jíílů v tloušťce od několika desítek do stovek metrů).

Doporučujeme na základě mapy seismických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy agR do 0,08g.

#### **g) poloha vůči záplavovému území**

Trať je vedena v blízkosti vodních toků, na kterých jsou dle zákona 254/2001 Sb. v platném znění stanovena záplavová území.

Jedná se o následující vodní toky:

- Radčický potok
- Lomský potok
- Loučenský potok
- Osecký potok

- Hajský potok
- Bouřlivec

Pro aktivní zónu záplavového území platí mimo jiné omezení dle odst. 2, §67 zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění:

- Zákaz skladování odplavitelného materiálu, látek a předmětů
- Zřizování oplocení a jiných podobných překážek

Pro stavby nacházející se ve stanoveném záplavové území vydává příslušný vodoprávní úřad souhlas dle § 17 zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění.

## **h) druhy a parcelní čísla dotčených pozemků**

Podrobný výčet stavbou dotčených pozemků a nemovitostí včetně zakresu stavby do mapy katastru nemovitostí je dokladován v samostatné části dokumentace I. Geodetická dokumentace.

## **i) přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy**

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Hlavní vjezdy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy:

- z ul. Nádražní v Litvínově
- z ul. Nádražní v Louce u Litvínova
- z ul. Nádražní k zastávce Lom u Mostu
- z ul. Nádražní k žst. Osek
- místní komunikace odbočující ze silnice III/25342 v Oldřichově u Duchcova

Popis dopravních tras a přístupů na staveniště je uveden v části dokumentace B.12 Organizace výstavby a to včetně zakresu dopravních tras do situace.

## **j) zajištění vody a energií po dobu výstavby**

Zásobování stavenišť a ploch zařízení stavenišť vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet.

Staveniště a zařízení stavenišť budou připojeny na stávající rozvod nn. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být v dalším stupni dokumentace projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení stavenišť v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno dodržet následující postup:

- podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.
- pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

V ostatních případech budou dodávky el. energie řešeny mobilními agregáty.

## A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

### a) účel užívání stavby

Cílem stavby je dokončení elektrizace celé trati, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zmírnění vlivu nepravidelností v dopravě banalizací traťového zabezpečovacího zařízení a tím zvýšení kvality železniční dopravní cesty. Stavební úpravy prostor a zařízení pro cestující výrazně přispějí ke zlepšení a zkvalitnění služeb cestujícím.

Stavba je kombinací elektrizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívána jako dopravní stavba.

### b) trvání stavby

Stavba „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov“ je stavbou trvalou.

### c) charakter stavby

Stavba revitalizace a elektrizace má charakter elektrizace části tratě s rekonstrukcí a modernizací staveb a zařízení stávající železniční tratě.

### d) etapizace stavby

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

#### Přípravné práce rok 2016-2017

Příprava zařízení staveniště., objednání a případně výroba kontejnerů mobilního zařízení staveniště.

#### Stavební postup č.1

Bude zahájena nickolejná výluka v úseku Oldřichov u Duchcova – Osek. V této výluce bude prováděna rekonstrukce železničního svršku, úpravy spodku včetně odvodnění se současnou rekonstrukcí mostních objektů v daném úseku. V zast. Háj u Duchcova dojde k demolici stávajícího a výstavbě nového nástupiště. Bude zrušen rozvod 6kV. Bude prováděna výstavba základů pro nové stožáry TV. Postupně bude prováděny výkopové práce a pokládka kabeláže zab. zař. a sděl. zař.. Bude zahájena výstavba nových technologických objektů v žst. Osek, žst. Louka u Litvínova.

Po dokončení TÚ bude zahájena rekonstrukce sudé skupiny kolejí v žst. Osek se současnou přestavbou do nové konfigurace pravé části kolejiště v žst. Osek. V provozu zůstane původní kolej č.5, která bude dočasně sloužit pro provoz vlečky směr Kronospan. 3. kolej v současném stavu není provozuschopná.

Vlaky osobní dopravy budou v úseku Oldřichov u Duchcova – Litvínov nahrazeny výlukovými autobusy. Obsluha vlečky Kronospan bude probíhat ze směru Most a z ŽST Louka u Litvínova bude vlak sunut případně bude přidána v úseku Louka u Litvínova – Osek druhá lokomotiva. Konkrétní organizace obsluhy bude projednána se zástupci ČD Cargo.

#### Stavební postup č.2, 3

Bude vyloučena i kolej č.5 a pokračovat rekonstrukce žst. Osek s následným dokončením. Při přestavbě stanice dojde i k rekonstrukci mostních objektů včetně zrušení některých nepotřebných propustků. Dojde k demolici nástupišť. Bude dokončována pokládka kabelů v první úseku výstavby. Možnou dobu výluky vlečky směr Kronospan projednat s majitelem.

Osobní doprava viz SP 1. Vlečka Kronospan bude vyloučena. Dle vlečkaře je výluka 14 dní bezproblémová..



#### Stavební postup č.4

Po zprovoznění nových kolejí v žst. Osek bude zahájena rekonstrukce traťového úseku Osek – Louka u Litvínova. Bude obnoven kolejový provoz Oldřichov u Duchcova – Osek a umožněn vjezd na vlečku Kronospan. Bude zahájena výstavba technologického objektu v žst. Litvínov. V dokončeném úseku Oldřichov-Osek bude zprovozněna trakce.

Vlaky osobní dopravy budou v úseku Osek – Litvínov nahrazeny výlukovými autobusy. Obsluha vlečky Kronospan bude probíhat standardním způsobem.

#### Stavební postup č.5

Bude dokončena výstavba nových základů TV v části od zhlaví žst. Osek a následně i rekonstrukce kolejového svršku do zast. Lom u Mostu. Návazně bude pokračovat výstavba základů TV až na zhlaví žst. Louka u Litvínova. Budou zahájeny zemní práce pro pokládku kabelů ZZ a sděl..

Viz SP 4.

#### Stavební postup č.6

Bude odstraněna lichá kolejová skupina v žst. Louka u Litvínova a zahájena výstavba nového nástupiště s novým kolejištěm v liché skupině. Bude dokončena kolejová část v úseku Osek – Louka zhlaví se současným zprovozněním TV. 9. kolej lze využívat pouze pro odstavení prázdných vozů, na 5.-7. bude probíhat doprava ve směru Osek Město – Moldava, později i směr Oldřichov. V Louce bude obtížné zachovat provoz s TV, doporučuje se vynechat trakční dopravu.

Vlaky osobní dopravy budou v úseku Osek – Litvínov nahrazeny výlukovými autobusy, provoz v nezávislé trakci pravděpodobně nepřípadá v úvahu. Obsluha ŽST Litvínov vlaky Mn bez omezení.

#### Stavební postup č.7

Dokončena výstavba liché skupiny s novým nástupištěm, následně zahájen provoz na novém nástupišti. Zahájena demolice sudé skupiny spolu s původními nástupišti. Uvolněná plocha se využije pro mezideponii posledního úseku.

Osobní doprava v první části viz SP 6, v druhé části bez omezení. Mn vlaky Most – Litvínov v druhé části: kratší vlaky (do cca 150 m) bude možno objíždět v ŽST Louka u Litvínova, delší budou v úseku Louka u Litvínova – Litvínov sunuty.

#### Technologická přestávka

Viz SP 7.

#### Stavební postup č.8

Zahájena rekonstrukce traťového úseku Louka u Litvínova – Litvínov včetně. Ve výluce výstavba nového nástupiště v Litvínově. Rekonstrukce a výstavba mostních objektů v úseku.

Vlaky osobní dopravy budou v úseku Louka u Litvínova – Litvínov nahrazeny výlukovými autobusy. Obsluha ŽST Litvínov vlaky Mn nebude možná.

#### Stavební postup č.9

Dokončení rekonstrukce TÚ Oldřichov u Duchcova – Litvínov a celé stavby.

#### Úplné vyloučení drážního provozu:

- 40 denní nepřetržitý nickolejný provoz v TÚ Oldřichov u Duchcova – Osek
- 14 denní výluka TK v žst. Osek včetně vlečky Kronospan
- 58 denní výluka TK v úseku Osek – Louka u Litvínova
- 7 denní výluka TK v žst. Louka u Litvínova
- 30 denní výluka TK v úseku Louka u Litvínova – Litvínov

Během nickolejného provozu je navržena NAD, 14 denní výluka vlečky Kronospan je dle předběžné informace majitele akceptovatelná, podrobněji bude dořešeno v následném projektu stavby, kdy bude vlečkaři upřesněno přesné datum.

#### e) údaje o dotčené železniční dráze

Stavba zahrnuje železniční stanice Osek, Louka u Litvínova a Litvínov, současně mezistaniční úsek Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Z hlediska staničení se jedná o úsek km 42,190 – km 55,450 na trati Děčín – Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Tato trať je regionální a náleží do TEN-T, je jednokolejná a elektrifikovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou o napětí 3 kV. Dovolená traťová třída zatížení je D4, stávající traťová rychlost 40 – 60 km/h. Trať je zařazena dle předpisu 18/86-PMR do 2.třídy. Provozovatelem dráhy je SŽDC s.o., místním správcem je SŽDC s.o. OŘ Ústí nad Labem.

#### f) projektované kapacity stavby

Projektované kapacity stavby lze rozdělit do několika základních parametrů. Jedním z nich je **výhledový rozsah dopravy**. Tato problematika je podrobně dokladována v samostatné části dokumentace B.2 Dopravní a provozní technologie a lze ji shrnout následovně:

- Kraj usiluje o zajištění přímého spojení města Litvínov s Teplicemi v Čechách a krajským městem Ústí nad Labem. Naléhavost požadavku je umocněna tím, že již byly prověřovány možnosti hybridního spojení Ústí nad Labem – Louka u Litvínova v závislé trakci a zbývajících úseku v nezávislé trakci. Snaha je zřejmá i z provozního hlediska – společně s požadavkem na spojení měst Teplice v Čechách a Ústí nad Labem v půlhodinovém taktu se nabízí provozní koncept stávající linky Děčín – Most v taktu 60 minut s provázanou novou linkou Ústí nad Labem – Litvínov rovněž v taktu 60 min. Obě linky by byly provozovány jednotkami řady 440. Severočeský kraj předpokládá po realizaci projektu změnu přestupních vazeb v ŽST Louka u Litvínova a bude nově sledována vazba mezi vlaky Teplice – Litvínov a Most – Osek, v opačném směru mezi vlaky Osek – Most a Litvínov – Teplice. Proto nejsou požadovány současné vjezdy do ŽST.

Pravidelné křížování vlaků Ústí nad Labem – Litvínov a Litvínov – Ústí nad Labem je dle výhledového GVD umístěno v ŽST Oldřichov u Duchcova. V ŽST Litvínov bude probíhat ostrý obrat souprav (pobyt cca 20 minut).

Rozsah i provoz nákladní dopravy se předpokládá ve stávajícím stavu, tj. obsluha Litvínova Mn vlakem z Mostu a obsluha Oseku Mn vlakem z Oldřichova u Duchcova. Trať Oldřichov u Duchcova – Most by i nadále dle vyjádření majoritních dopravců v regionu měla umožnit případné odklony nákladních vlaků o délce až 600 m.

#### Traťový úsek Oldřichov u Duchcova – Litvínov

Ústecký kraj v rámci dopravní obslužnosti předpokládá objednávku vlaků Os na lince Ústí nad Labem – Litvínov v taktu 60 min celodenně.

Druh vlaku	Směr sudý	Směr lichý	Celkový počet vlaků
Os	19	19	38
Sv	1 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2
<b>Osobní celkem</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>40</b>
Mn	1	1	2
<b>Nákladní celkem</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Celkem</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>42</b>

V nočních hodinách, tj. v čase 22:00 – 6:00, pojede v úseku dle kvalifikovaného odhadu:

- sudý směr: 4 Os, 1 Sv – tj. 5 vlaků,
- lichý směr: 3 Os, 1 Sv – tj. 4 vlaky.

<sup>1)</sup> Provoz Sv vlaků pouze v úseku Louka u Litvínova – Litvínov.

### Traťový úsek Most – Osek

Ústecký kraj v rámci dopravní obslužnosti předpokládá objednávku vlaků Os na lince Most – Osek (Moldava) ve dnešním rozsahu.

Druh vlaku	Směr sudý	Směr lichý	Celkový počet vlaků
<b>Os</b>	9	9	18
<b>Sv</b>	1 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2
<b>Osobní celkem</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
<b>Mn</b>	1 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2
<b>Nákladní celkem</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Celkem</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>22</b>

<sup>1)</sup> Sv a Mn vlaky pouze v úseku Louka u Litvínova – Litvínov.

V nočních hodinách, tj. v čase 22:00 – 6:00, pojede v úseku dle kvalifikovaného odhadu v úseku:

- sudý směr: 1 Os, 1 Sv – tj. 2 vlaky,
- lichý směr: 1 Os, 1 Sv – tj. 2 vlaky.

Dalším z rozhodujících parametrů stavby jsou **výhledové návrhové rychlosti**. Tyto jsou uvedeny v následujícím přehledu:

Číslo	Úsek km	Úsek	Traťová rychlost V100	Traťová rychlost V130
1	43,631 - 44,333	Oldřichov - Osek	95	100
2	44,333 - 44,738		90	100
3	44,738 - 45,203		100	100
4	45,203 - 45,377		95	100
5	45,377 - 45,764		100	100
6	45,764 - 45,843		80	80
7	45,843 - 46,061		80	85
8	46,061 - 46,553		100	100
9	46,553 - 46,802	ŽST Osek	90	100
10	46,802 - 47,640		100	100
11	47,640 - 49,085		90	95
12	49,085 - 50,503		80	85
13	50,503 - 50,870		75	80
14	50,870 - 51,265		80	80
15	51,265 - 52,246		90	100
16	52,246 - 52,631		80	85
17	52,631 - 52,776		70	75
18	52,776 - 52,969		80	90
19	52,969 - 53,929	ŽST Louka	100	100
20	53,929 - 54,127		60	60
21	54,127 - 55,105		60	80
22	55,105 - 55,450	ŽST Litvínov	60	60

Z hlediska konfigurace železničních stanic Osek, Louka u Litvínova, Litvínov jsou důležité užitečné délky kolejí.

#### Žst. Osek

Kolej č.	Užitečná délka v m	Rychlost v km.h <sup>-1</sup>	Účel, použití koleje
<b>Dopravní koleje</b>			
1	563	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	500	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
<b>Manipulační koleje</b>			
4	---	---	Odstavná, VNVK, bez TV

#### Žst. Louka u Litvínova

Kolej č.	Užitečná délka v m	Rychlost v km.h <sup>-1</sup>	Účel, použití koleje
<b>Dopravní koleje</b>			
1	1611 (1+1a)	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	161	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	155	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	1611	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
<b>Manipulační koleje</b>			
5	---	---	Odstavná, bez TV

#### Žst. Litvínov

Kolej č.	Užitečná délka v m	Rychlost v km.h <sup>-1</sup>	Účel, použití koleje
<b>Dopravní koleje</b>			
1	184	60	Hlavní, vjezdová a odjezdová pro vlaky nákladní dopravy a průjezdná, bez TV
3	153	50	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
<b>Manipulační koleje</b>			
1a	---	---	Odstavná, bez TV
1c	---	---	Kusá, bez TV
3a	---	---	Odstavná, bez TV
5	---	---	VNVK, bez TV

5a	---	---	Výtažná, bez TV
----	-----	-----	-----------------

**Délky nástupišť** jsou uvedeny v následující tabulce:

Nástupiště	Kolej č.	Typ nástupiště	Délka nástupištní hrany
Zast. Háj u Duchcova	1	Jednostranné vnější V=0,55 m nad TK	90 m
Žst. Osek	1	Poloostrovní V=0,55 m nad TK	90 m
	2		90 m
Zast. Lom u Mostu	1	Jednostranné vnější V=0,55 m nad TK	90 m
Žst. Louka u Litvínova	1	Jednostranné vnější V=0,55 m nad TK	90 m
	2		
Žst. Litvínov	2	Jednostranné vnější V=0,55 m nad TK	90 m

**Výhledové jízdní doby** jsou uvedeny v následující tabulce:

	Os↓	Mn↓	Os↑	Mn↑
Oldřichov u Duchcova	---	---	3,0	10,0
Háj u Duchcova z.	3,0 <sup>1)</sup>		2,0 <sup>1)</sup>	
Osek	2,0 <sup>1)</sup>	10,0	4,0 <sup>1)</sup>	---
Lom u Mostu z.	4,0 <sup>1)</sup>		3,0 <sup>1)</sup>	
Louka u Litvínova	3,0	----	2,0	5,0
Litvínov	2,0	5,0	---	---
Celkem	14,0	---	20,0	---

<sup>1)</sup> Jízdní doba včetně pobytu vlaku na zastávce, který je menší, než 0,5 min.

## A.4 Orientační údaje stavby

### a) základní údaje o kapacitě stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 100 km/h
Nejvyšší rychlost pro soupravy s naklápěcí technikou	do 100 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	UIC GC
Třída zatížení	C3
Největší dovolená délka vlaku regionální osobní dopravy	80 m
Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy	600 m
Délka modernizovaného úseku (kolejová část)	10,048 km
Rozsah stavby - začátek	km 42,096 (koleje) 42,190 zab. zař.
- konec	km 55,450
Rekonstrukce stanic	3
Rekonstrukce zastávky	2
Automatické hradlo na jednokolejně trati	11,6 km
Nové elektronické SZZ	3 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	12 ks
Počet přejezdových zab. zař.	6 ks
Elektrický ohřev výměn	11 ks
Zřízení koleje UIC 60	0 km
Zřízení koleje S 49	9,738 m
Zřízení koleje S 49 (užitá)	310 m
Zřízení výhybek UIC 60	0 ks
Zřízení výhybek ostatní	13 ks
Odkopávky na železničním spodku	13 600 m <sup>3</sup>
Násypy	s novými násypy se neuvažuje
Zřízení nástupiště (délka hrany)	730 m
Nástupištní přístřešky	5 ks
Přestavba železničních mostů	7 ks
Přestavba silničních mostů	1 ks
Zrušení železničních mostů	0 ks
Přestavba železničních propustků	7 ks
Zrušení železničních propustků	2 ks
Úpravy TV – montážní délka (vodiče)	13,9 km
Celkové nároky na zábor pozemků :	
- trvalý	12 988 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	0 m <sup>2</sup>
Nárok na zábor ZPF	
- trvalý	639 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	0 m <sup>2</sup>
Nárok na zábor PUPFL	
- trvalý	53 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku	0 m <sup>2</sup>

**b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

V rámci stavby dojde k navýšení celkové spotřeby elektrické energie – Pi/Ps.

Přehled po jednotlivých dopravních a v zastávkách je uveden v následujících tabulkách:

<b>ŽST Osek - ENERGETICKÁ BILANCE</b>				
<b>odběr</b>	<b>stávající</b>		<b>nový</b>	
	<b>Pi (kW)</b>	<b>Ps (kW)</b>	<b>Pi (kW)</b>	<b>Ps (kW)</b>
Osvětlení ve stanici	9	9	2	2
Reléovka+obsluha	16	11	0	0
Jiřina Krajníková	10	4	8	5,6
Miroslav Průša	10	4	0	0
byt	7	3	0	0
Sděl zařízení	0,3	0,3	5	3
DOÚO	1	0,2	1	0,2
Nové zab. zařízení	-	-	10	8
EOV	0	0	30	30
Nový objekt pro TCH	0	0	3	2
Stavědlo 2	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>53,3</b>	<b>31,5</b>	<b>59</b>	<b>50,8</b>

<b>ŽST Louka u Litvínova - ENERGETICKÁ BILANCE</b>				
<b>odběr</b>	<b>stávající</b>		<b>nový</b>	
	<b>Pi (kW)</b>	<b>Ps (kW)</b>	<b>Pi (kW)</b>	<b>Ps (kW)</b>
Osvětlení ve stanici	10	10	3	3
Reléovka+obsluha	7	5	-	-
Byt 2x	20	8	20	8
Str. domek	12	6	0	0
PZZ	2	1	2	1
Sděl zařízení	1	0,2	6	4
DOÚO	1	0,2	1	0,2
Nové zabezp. zařízení	-	-	18	15
EOV	0	0	45	45
Nový objekt pro TCH	0	0	5	3
<b>Celkem</b>	<b>53</b>	<b>30,4</b>	<b>100</b>	<b>76,2</b>

ŽST Litvínov - ENERGETICKÁ BILANCE				
odběr	stávající		nový	
	Pi (kW)	Ps (kW)	Pi (kW)	Ps (kW)
Osvětlení ve stanici	5	5	1	1
Reléovka+obsluha	14,5	12,5	5	3,5
AUTIC	2	0,5	2	0,5
Kavka autobusy	3	1,5	3	1,5
KCOD	7	5	7	5
Restaurace	15	8	15	8
Sděl zařízení	1	1	5	2
PZZ	5	2	2	1
Nové zabezp. zařízení	-	-	8	7
EOV	-	-	7	7
DOÚO	0	0	1	0,2
<b>Celkem</b>	<b>52,5</b>	<b>35,5</b>	<b>56</b>	<b>37,7</b>

Zast. Háj u Duchcova - ENERGETICKÁ BILANCE				
odběr	stávající		nový	
	Pi (kW)	Ps (kW)	Pi (kW)	Ps (kW)
Osvětlení vč. chodníků	0,2	0,2	0,5	0,5
PZZ	2	1	2	1
Sděl zařízení	0	0	1	0,5
<b>Celkem</b>	<b>2,2</b>	<b>1,2</b>	<b>3,5</b>	<b>2</b>

Zast. Lom u Mostu - ENERGETICKÁ BILANCE				
odběr	stávající		nový	
	Pi (kW)	Ps (kW)	Pi (kW)	Ps (kW)
Osvětlení vč. chodníků	0,2	0,2	0,5	0,5
PZZ	0	0	2	1
Sděl zařízení	0	0	1	0,5
<b>Celkem</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>3,5</b>	<b>2</b>

Realizací stavby „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ nejsou dotčeny objekty vyžadující dodávky tepla či teplé užitkové vody. Pro stavbou nedotčené objekty se jejich bilance nemění.

### c) celková spotřeba vody

Realizací stavby „Revitalizace a elektrizace“ dojde k nárůstu potřeb pitné vody v Louce u Litvínova pro nový objekt, současně však stávající opouštěná stavební potřeby vody sníží. Bilance vody se tudíž nemění.



#### **d) odborný odhad množství splaškových a dešťových vod**

Realizací stavby „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ nejsou dotčeny objekty produkující splaškové vody. Pro stavbou nedotčené objekty se množství vypouštěných splaškových vod nemění. V žst. Louka u Litvínova bude množství splaškových vod odpovídat poklesu z důvodu zrušení pracovišť na obou stávkách (stavědlo č.1 a stavědlo č.2).

V rámci stavby budou v žst. Osek, Louka u Litvínova, žst. Litvínov zřizovány nové objekty, které by budou zdrojem soustředění dešťových vod. S ohledem na jejich půdorysné rozměry a umístění budou dešťové vody zasakovány do terénu do vsakovacích jímek. Nástupiště a přístupové chodníky jsou odvodněny na přilehlý terén. Plochy přístřešků pro cestující jsou tak malého půdorysu, že umožňují odvodnění na terén či do přilehlé drenáže žel. spodku. Odvedení drenážních vod z kolejiště je řešeno obnovou stávajících odvodňovacích zařízení s odvedením vody do stávajících vodotečí.

#### **e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě**

Realizací stavby „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ se požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě nemění.

#### **f) požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Realizací stavby „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ se požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě nemění.

### **A.5 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby**

Termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti, z předpokládaného časového harmonogramu výstavby. Podrobnější postup realizace stavby je rozveden v části B.12 Zásady organizace výstavby.

zahájení realizace stavby:	03/2017
konec realizace stavby:	11/2018
předpokládaná délka realizace:	20 měsíců

### **A.6 Přehled výchozích podkladů**

Přípravná dokumentace stavby „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ je zpracován na základě zadávacích podmínek a zadávací dokumentace veřejné odchodní soutěže stavby, kterou vydala Správa železniční dopravní cesty s.o. Návrh technické řešení projektu stavby vzešel z následujících výchozích podkladů předaných zadavatelem:

- Zadávací dokumentace v rozsahu:
  - I. Výzva ke zpracování nabídky čj. 4126/2013-SSZ-ÚE ze dne 15.4.2013
  - II. Zadávací dokumentace
  - III. Směrnice generálního ředitele č. 20/2004, vydaná pod č.j.: 4124/04-OI dne 08.11.2004 s účinností od 01.12.2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“.
  - IV. Směrnice GŘ č. 11/2006 ze dne 30.06.2006 ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, pod č.j.: 4117/2012, účinnost od 01.04.2012;
  - V. Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu

přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu;

VI. Studie proveditelnosti „Elektrizace trati Louka u Litvínova – Litvínov“ vypracovaná SUDOP Brno v 08/2011

- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“)
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“)

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly zpracovány a zajištěny podklady potřebné pro zpracování technického řešení a následné projednání dokumentace.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum (11/2013 - 04/2014)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby, bodové pole zpracovalo SŽG Praha (01/2014)
- Předkategorizace materiálu žel. svršku (04/2015)
- Akustická studie (05/2014)
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí (11/2013 – 09/2015)
- Korozní průzkum (11/2014)

## **A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ (investor SŽDC s.o.), v rámci stavby dochází ke stavebním úpravám trati z Oldřichova u Duchcova ve směru na Bílinu Tato trať odbočuje na bílinském zhlaví ŽST Oldřichov u Duchcova. Přípravná dokumentace této stavby se zpracovává souběžně s přípravnou dokumentací stavby „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ a technické řešení je důsledně koordinováno.
- „GSM-R Ústí n. L. – Cheb“ (investor SŽDC s.o.), jedná se o investorem dlouhodobě uvažovanou investici. V současné době se na přípravné dokumentaci ještě nepracuje, proto není možné s touto stavbou koordinovat technické řešení.

## **A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami.

**PS (SO) xx-xx-xx**

**Význam jednotlivých dvojčíslí :**

První dvojčíslí: lokalita (traťový úsek, žel. stanice)

Druhé dvojčíslí: obor (profese, charakter stavby či zařízení)

Třetí dvojčíslí: pořadové číslo PS nebo SO

### **Označení lokality stavby - první dvojčíslí:**

#### trať č.130:

- 01 Ústí nad Labem - Chabařovice
- 02 ŽST Chabařovice
- 03 Chabařovice - Bohosudov
- 04 ŽST Bohosudov
- 05 Bohosudov – Teplice v Čechách
- 06 ŽST Teplice v Čechách
- 07 Teplice v Čechách - Řetenice
- 08 ŽST Řetenice
- 09 Řetenice – Oldřichov u Duchcova
- 10 ŽST Oldřichov u Duchcova
- 11 Oldřichov u Duchcova - Bílina
- 12 ŽST Bílina
- 13 Bílina - Most
- 14 ŽST Most
- 15 Most - Třebušice
- 16 ŽST Třebušice
- 17 Třebušice - Kyjice
- 18 ŽST Kyjice
- 19 Kyjice - Chomutov
- 20 ŽST Chomutov

#### trať č.134:

- 50 Oldřichov u Duchcova
- 51 Oldřichov u Duchcova – Osek
- 52 ŽST Osek
- 53 Osek – Louka u Litvínova
- 54 ŽST Louka u Litvínova
- 55 Louka u Litvínova – Litvínov
- 56 ŽST Litvínov

#### trať č.140:

- 21 Chomutov – Kadaň-Prunéřov
- 22 ....

### **Označení PS a SO podle oboru - druhé dvojčíslí:**

Druhotné dělení stavby na PS a SO bude podle jednotlivých profesních oborů. Dvojčíslí zároveň vyjadřuje skutečnost, zda se jedná o PS a nebo SO. Dvojčíslí začínající číslicí 0 znamená, že se jedná o provozní soubor. Dvojčíslí začínající číslicí 1-7 znamená, že se jedná o stavební objekt. Druhé číslo dvojčíslí udává obor.

#### Provozní soubory PS :

- 21 zabezpečovací zařízení
- 22 sdělovací zařízení, DŘT
- 23 silnoproudá technologie
- 24 technologie napájecích stanic
- 25 technologie zdvihadacích zařízení
- 26 dispečerská řídicí technika

#### Stavební objekty SO :

železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

- 33 železniční spodek, svršek, přejezdy
- 34 sanace svahů, skal

- 14 nástupiště, rampy
- 15 výstroj a značení trati
- mostní a inženýrské objekty
  - 20 železniční mosty, podchody
  - 21 železniční propustky
  - 22 silniční mosty, silniční propustky
  - 23 opěrné zdi a galerie
  - 24 zárubní, obkladní a záchytné zdi
  - 25 železniční tunely
  - 26 ostatní inženýrské objekty (lávky, krakorce aj.)
- komunikace a zpevněné plochy
  - 30 pozemní komunikace
  - 31 zpevněné plochy a prostranství
  - 32 dopravní opatření
- pozemní objekty
  - 40 pozemní objekty
  - 41 zastřešení nástupišť, přístřešky
  - 42 drobná architektura, oplocení
  - 43 informační zařízení pro cestující
  - 44 kabelovody, kolektory
  - 45 demolice
- protihluková opatření
  - 50 protihlukové stěny
  - 51 individuální protihluková opatření
- trakční vedení, ukolejnění a energetika
  - 60 trakční vedení
  - 61 ukolejnění a trakční propojení
  - 62 silnoprůdové vedení (nn, vn, vvn, vo), DOÚO
  - 63 rozvody 6 kV
  - 64 elektrický ohřev výměn
  - 65 vnější uzemnění
- trubní vedení a přeložky sítí
  - 70 kanalizace
  - 71 vedení vn
  - 72 vedení nn
  - 73 telekomunikační síť
  - 74 venkovní osvětlení
  - 75 vodovody
  - 76 plynovody
  - 77 ostatní inženýrské sítě
- příprava území a zabezpečení veřejných zájmů
  - 80 příprava území
  - 81 úprava vodotečí
  - 82 rekultivace
  - 83 kácení a náhradní výsadba
  - 84 zabezpečení veřejných zájmů

**Pořadové číslo PS a SO jednotlivého oboru v traťovém úseku nebo žel. stanici – třetí dvojčíslí :**

Číslování PS a SO v jednotlivých traťových úsecích a stanicích bude vzestupně od 01. Seznam stavebních objektů a provozních souborů je členěn podle Směrnice GR SŽDC č.11 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

## **D. Provozní soubory**

### **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

#### **D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

PS 50-21-01	Zavázání TZZ do ŽST. Oldřichov u Duchcova
PS 52-21-01	ŽST Osek, SZZ
PS 54-21-01	ŽST Louka u Litvínova, SZZ
PS 56-21-01	ŽST Litvínov, SZZ

#### **D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

PS 51-21-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, TZZ
PS 53-21-01	Osek – Louka u Litvínova, TZZ
PS 55-21-01	Louka u Litvínova - Litvínov, TZZ

### **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

#### **D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů**

PS 51-22-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, DOK a TK
PS 51-22-02	Oldřichov u Duchcova - Osek, úprava stávající kabelizace
PS 51-22-11	Oldřichov u Duchcova - Litvínov, přenosový systém
PS 52-22-01	ŽST Osek, MK
PS 53-22-02	Osek – Louka u Litvínova, úprava stávající kabelizace
PS 54-22-01	ŽST Louka u Litvínova, MK
PS 54-22-02	ŽST Louka u Litvínova, úprava stávající kabelizace
PS 55-22-01	Louka u Litvínova – Litvínov, DOK a TK
PS 55-22-02	Louka u Litvínova – Litvínov, úprava stávající kabelizace
PS 56-22-01	ŽST Litvínov, MK

#### **D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, AZS,..)**

PS 52-22-31	ŽST Osek, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 52-22-61	ŽST Osek, EZS
PS 54-22-31	ŽST Louka u Litvínova, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 54-22-61	ŽST Louka u Litvínova, EZS
PS 56-22-31	ŽST Litvínov, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 56-22-61	ŽST Litvínov, EZS

#### **D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)**

PS 51-22-21	Zast. Háj u Duchcova, rozhlasové zařízení
PS 52-22-21	ŽST Osek, informační systém
PS 52-22-51	ŽST Osek, kamerový systém
PS 53-22-21	Zast. Lom u Mostu, rozhlasové zařízení
PS 54-22-21	ŽST Louka u Litvínova, rozhlasové zařízení
PS 54-22-22	ŽST Louka u Litvínova, informační systém
PS 54-22-51	ŽST Louka u Litvínova, kamerový systém
PS 56-22-21	ŽST Litvínov, rozhlasové zařízení
PS 56-22-51	ŽST Litvínov, kamerový systém

#### **D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GMS-R)**

PS 52-22-41	ŽST Osek, místní radiové síť
PS 53-22-41	Osek – Louka u Litvínova, místní radiové síť
PS 54-22-41	ŽST Louka u Litvínova, místní radiové síť
PS 56-22-41	ŽST Litvínov, místní radiové síť

#### **D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení**

PS 54-22-81	ŽST Louka u Litvínova, integrační koncentrátor
-------------	--

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

#### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)**

PS 52-26-31	ŽST Osek, DŘT
PS 54-26-31	ŽST Louka u Litvínova, doplnění DŘT
PS 56-26-31	ŽST Litvínov, DŘT
PS 57-26-31	ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT

### **E. Stavební objekty**

#### **E.1 Inženýrské objekty**

##### **E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 51-33-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční svršek
SO 51-33-02	Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční spodek
SO 52-33-01	ŽST Osek, železniční svršek
SO 52-33-02	ŽST Osek, železniční spodek
SO 53-33-01	Osek – Louka u Litvínova, železniční svršek
SO 53-33-02	Osek – Louka u Litvínova, železniční spodek
SO 54-33-01	ŽST Louka u Litvínova, železniční svršek
SO 54-33-02	ŽST Louka u Litvínova, železniční spodek
SO 55-33-01	Louka u Litvínova - Litvínov, železniční svršek
SO 55-33-02	Louka u Litvínova - Litvínov, železniční spodek
SO 56-33-01	ŽST Litvínov, železniční svršek
SO 56-33-02	ŽST Litvínov, železniční spodek
SO 51-15-01	Oldřichov u Duchcova - Litvínov, vystrojení trati

##### **E.1.2 Nástupiště**

SO 51-14-01	Zast. Háj u Duchcova, nástupiště
SO 52-14-01	ŽST Osek, nástupiště
SO 53-14-01	Zast. Lom u Mostu, nástupiště
SO 54-14-01	ŽST Louka u Litvínova, nástupiště
SO 56-14-01	ŽST Litvínov, nástupiště

##### **E.1.3 Železniční přejezdy**

SO 51-33-31	Přejezd ev. km 44,638
SO 51-33-32	Přejezd ev. km 45,845
SO 53-33-31	Přejezd ev. km 49,972
SO 53-33-32	Přejezd ev. km 53,988
SO 55-33-31	Přejezd ev. km 54,582
SO 55-33-33	Přejezd ev. km 55,070

##### **E.1.4 Mosty, propustky a zdi**

SO 51-20-01	Železniční most v ev. km 43,774
SO 51-20-02	Železniční most v ev. km 46,075
SO 51-20-03	Železniční most v ev. km 46,242
SO 52-20-01	Železniční most v ev. km 46,629
SO 53-20-01	Železniční most v ev. km 47,684
SO 53-20-02	Železniční most v ev. km 50,195
SO 55-22-01	Silniční most v ev. km 54,710
SO 55-20-01	Železniční most v ev. km 54,816 – přestavba na propustek
SO 51-21-02	Propustek v ev. km 45,110
SO 51-21-03	Propustek v ev. km 45,290
SO 51-21-04	Propustek v ev. km 46,164 - demolice
SO 52-21-01	Propustek v ev. km 46,585 - demolice
SO 52-21-02	Propustek v ev. km 47,494
SO 52-21-03	Propustek v ev. km 47,615

SO 53-21-01	Propustek v ev. km 48,525
SO 53-21-02	Propustek v ev. km 48,795
SO 55-21-01	Propustek v ev. km 54,150

### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

SO 51-71-01	Oldřichov u Duchcova – Osek, ochrana kabelových tras vn, nn cizích správců
SO 51-73-01	Oldřichov u Duchcova – Osek, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců
SO 53-73-01	Osek – Louka u Litvínova, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců
SO 55-71-01	Louka u Litvínova - Litvínov, ochrana kabelových tras vn, nn cizích správců
SO 55-73-01	Louka u Litvínova - Litvínov, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců
SO 55-74-01	Louka u Litvínova - Litvínov, úprava VO
SO 57-75-01	Oldřichov u Duchcova-Litvínov, ochrana potrubních sítí cizích správců

### **E.1.6 Potrubní vedení**

SO 54-75-01	Louka u Litvínova, vodovodní přípojka
-------------	---------------------------------------

### **E.1.8 Pozemní komunikace**

SO 52-31-01	ŽST Osek, přístupové komunikace na nástupiště
SO 54-31-01	ŽST Louka u Litvínova, přístupové komunikace na nástupiště
SO 56-31-01	ŽST Litvínov, přístupové komunikace a zpevněná plocha

## **E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

### **E.2.1 Pozemní objekty budov**

SO 52-40-01	ŽST Osek, technologický objekt
SO 54-40-01	ŽST Louka u Litvínova, technologický objekt
SO 56-40-01	ŽST Litvínov, technologický objekt

### **E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

SO 51-41-01	Zast.Háj u Duchcova, nástupištní přístřešky
SO 52-41-01	ŽST Osek, nástupištní přístřešky
SO 53-41-01	Zast. Lom u Mostu, nástupištní přístřešky
SO 54-41-01	ŽST Louka u Litvínova, nástupištní přístřešky
SO 56-41-01	ŽST Litvínov, nástupištní přístřešky

### **E.2.4 Orientační systém**

SO 51-43-01	Zast.Háj u Duchcova, orientační systém
SO 52-43-01	ŽST Osek, orientační systém
SO 53-43-01	Zast. Lom u Mostu, orientační systém
SO 54-43-01	ŽST Louka u Litvínova, orientační systém
SO 56-43-01	ŽST Litvínov, orientační systém

### **E.2.5 Demolice**

SO 54-44-01	ŽST Louka u Litvínova, demolice
-------------	---------------------------------

## **E.3 Trakční a energetická zařízení**

### **E.3.1 Trakční vedení**

SO 51-60-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, trakční vedení
SO 52-60-01	ŽST Osek, trakční vedení
SO 53-60-01	Osek – Louka u Litvínova, trakční vedení
SO 54-60-01	ŽST Louka u Litvínova, trakční vedení

SO 55-60-01	Louka u Litvínova - Litvínov, trakční vedení
SO 56-60-01	ŽST Litvínov, trakční vedení

### **E.3.4 Ohřev výměn**

SO 52-64-01	ŽST Osek, EOv
SO 54-64-01	ŽST Louka u Litvínova, EOv
SO 56-64-01	ŽST Litvínov, EOv

### **E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

SO 51-62-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, demontáž rozvodu 6kV
SO 51-62-02	Zast. Háj u Duchcova, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 52-62-01	ŽST Osek, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 52-62-02	ŽST Osek, úprava DOÚO
SO 53-62-01	Zast. Lom u Mostu, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 54-62-01	ŽST Louka u Litvínova, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 54-62-02	ŽST Louka u Litvínova, úprava DOÚO
SO 56-62-01	ŽST Litvínov, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 56-62-02	ŽST Litvínov, úprava DOÚO

### **E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí**

SO 51-61-01	Oldřichov u Duchcova - Osek, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 52-61-01	ŽST Osek, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 53-61-01	Osek – Louka u Litvínova, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 54-61-01	ŽST Louka u Litvínova, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 55-61-01	Louka u Litvínova - Litvínov, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 56-61-01	ŽST Litvínov, ukolejnění vodivých konstrukcí

## **A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

### **a) zdůvodnění nezbytnosti stavby**

Traťový úsek Oldřichov u Duchcova – Litvínov je součástí trati Děčín – Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Ta je významnou dopravní tepnou pro zejména osobní ale i nákladní dopravu spojující oblasti Ústeckého kraje i s návazností na křižující úsek Most - Moldava.

Hlavním smyslem stavby je zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti v místech křížení se silniční dopravou a zvýšení komfortu pro cestující s vyloučením přestupů z elektrizované části na neelektrizovanou.

Stavba řeší výměnu zabezpečovacího zařízení a redukci kolejiště v ŽST Osek, ŽST Louka u Litvínova a ŽST Litvínov tak, aby vyhovovala výhledovým nárokům osobní i nákladní dopravy.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní morálně i fyzicky zastaralá zařízení. Jejich nasazení omezí vliv lidského činitele a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců což se projeví na snížení provozních nákladů.

### **b) údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zatraktivnění osobní železniční dopravy a případné následné zvýšení počtu cestujících a tržeb.



### **c) zdůvodnění umístění stavby**

Z hlediska umístění stavby v území, stavba důsledně sleduje dnešní železniční trať. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

Vlastní technické řešení bylo v průběhu zpracování dokumentace konzultováno se zástupci SŽDC, MD ČR, Ústeckého Kraje, ČD, ČD Cargo a je plně v souladu s jejich záměry v dané lokalitě.

## **A.10 Členění přípravné dokumentace**

### **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

#### **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
  - B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí
  - B.3.2 Zpracování připomínek z procesu EIA
  - B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
  - B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby
  - B.4.2 Energetické výpočty
  - B.4.3 Protikorozní ochrana – dokladováno v části H.1
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
- B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání – dokladováno v části D.1 a D.4
- B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B.10 Neobsazeno
- B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.12 Organizace výstavby

#### **C. SITUACE STAVBY**

- C.1 Přehledná situace stavby
- C.2 Koordinační situace stavby
- C.3 Neobsazeno
- C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
- C.5 Snímek katastrální mapy – dokladováno v části I.2

#### **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

##### **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
- D.1.3 - D.1.6 Neobsazeno

##### **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

- D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, AZS,...)
- D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
- D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GMS-R)
- D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

##### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- D.3.2 – D.3.4 Neobsazeno
- D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

- D.3.6 Silnoproudá technologie stanic 6 kV
- D.3.7 – D.3.9 Neobsazeno

#### **D.4 Ostatní technologická zařízení**

- D.4.1 – D.4.3 Neobsazeno

### **E. STAVEBNÍ ČÁST**

#### **E.1 Inženýrské objekty**

- E.1.1 Železniční svršek a spodek
- E.1.2 Nástupiště
- E.1.3 Železniční přejezdy
- E.1.4 Mosty, propustky a zdi
- E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
- E.1.6 Potrubní vedení
- E.1.7 Neobsazeno
- E.1.8 Pozemní komunikace
- E.1.9 Neobsazeno
- E.1.10 Neobsazeno

#### **E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

- E.2.1 Pozemní objekty budov
- E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
- E.2.3 Neobsazeno
- E.2.4 Orientační systém
- E.2.5 Demolice
- E.2.6 – E.2.14 Neobsazeno

#### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

- E.3.1 Trakční vedení
- E.3.2 – E.3.3 Neobsazeno
- E.3.4 Ohřev výměn
- E.3.5 Neobsazeno
- E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO
- E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí
- E.3.8 Neobsazeno

### **F. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Dokladováno v části B.12 Organizace výstavby

### **G. NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ STAVEB**

- G.1.1 Celkové náklady stavby
- G.1.2 Dílčí náklady PS a SO
- G.2 Ekonomické hodnocení

### **H. DOKLADY**

- H.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování dokumentace
  - H.1.1 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum
  - H.1.2 Ověření stávajících inženýrských sítí
  - H.1.3 Korozní měření
  - H.1.4 Hydrotechnické výpočty
- H.2 Doklady z projednání během zpracování dokumentace
  - H.2.1 Doklady z výrobních porad
  - H.2.2 Komplexní vyjádření projektanta k připomínkám
- H.3 Vyjádření správců inženýrských sítí
- H.4 Doklady z projednání s orgány státní správy, organizacemi
- H.5 Doklady z projednání s vlastníky dotčených pozemků a nemovitostí

## **I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE**

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Geodetické a mapové podklady