







A

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
---	---

Sdružení: SEU+SP_Lovo-Řetenice_ZP  SUDOP PRAHA SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	 SUDOP EU
---	---

Zpracovatel části:  SUDOP EU	SUDOP EU a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha Tel.: +420 267 094 305 E-mail: info@sudopeu.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. STANISLAV JAROŠ Garant profese: -
--	---	--

Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM			
Vedoucí střediska:  ING. MIROSLAV VÁŇA	Odpovědný projektant části:  ING. STANISLAV JAROŠ	Vypracoval:  ING. STANISLAV JAROŠ	Kontroloval:  ING. MIROSLAV VÁŇA

Název akce: ZAJIŠTĚNÍ PROVOZNÍCH PARAMETRŮ TRATI ŘETENICE - LOVOSICE	Číslo smlouvy: 19-041.640 Projektový stupeň: ZÁMĚR PROJEKTU DOPROVODNÁ DOKUMENTACE
Část: TEXTOVÁ ČÁST	Datum: 01 / 2020 Číslo části: A

Obsah textové části:

1	ÚVODNÍ ÚDAJE	5
1.1	OZNAČENÍ STAVBY	5
1.2	STAVEBNÍK	5
1.3	PROJEKTANT	5
2	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	6
3	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	6
4	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY	12
4.1	STRUČNÝ POPIS STAVBY	12
4.2	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	13
4.3	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	13
4.4	POŽÁRNÍ OCHRANA	13
4.5	CIVILNÍ OCHRANA	13
4.6	OCHRANA A ZAŘÍZENÍ PŘED NEBEZPEČNÝMI A RUŠIVÝMI VLIVY	14
4.7	OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ	14
4.8	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	15
5	ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY	16
6	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A UKONČENÍ STAVBY	16
7	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	16
7.1	ZADÁNÍ INVESTORA	16
7.2	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	16
7.3	GEOTECHNICKÝ A STAVEBNĚTECHNICKÝ PRŮZKUM	16
7.4	PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	16
7.5	GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	17
7.6	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	17
7.7	TECHNICKÉ NORMY:	18
7.8	INTERNÍ PŘEDPISY, SMĚRNICE A VZOROVÉ LISTY:	18
7.9	OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY	19
7.10	OCHRANNÁ PÁSMATA VODNÍCH ZDROJŮ	19
7.11	OCHRANNÁ PÁSMATA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	19
7.12	OCHRANNÁ PÁSMATA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	19
7.13	NAVRHOVANÁ NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMATA	20
8	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI STAVBAMI	20
9	STRUČNÝ POPIS NÁVRHU HLAVNÍCH PS A SO	21
9.1	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ	27

OBSAH „Doprovodné dokumentace“

- A Textová část
- B Dopravní technologie
- C Výkresová část

C Výkresová část:

- C.1 Přehledná situace stavby 1: 10 000
- C.2 Situace stavby 1: 1 000
- C.3 Půdorys mostu km 24,2 – 24,4
- C.4 Řezy
- C.5 Situační schéma

1 ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Označení stavby

Název stavby:	„Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice“
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu – Doprovodná dokumentace
Kraj:	Ústecký kraj
Místo stavby:	Trať Řetenice - Lovosice, úsek Radějčín - Chotiměř - Lovosice
Katastrální území dotčená stavbou:	Chotiměř, Bílý Újezd, Oparno, Lhotka nad Labem, Malé Žernoseky, Lovosice

1.2 Stavebník

Investor a objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
------------------------	--

1.3 Projektant

Generální projektant:

Společnost s názvem „SEU + SP_Lovo-Řetenice_ZP“
se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80

Správce nebo Společník 1:
SUDOP EU a.s.
Praha 3, Žižkov Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80

Společník 2:
SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Praha 3, Žižkov Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

TUDU: 0651 06, 0651 02, 0651 BI, 0651 04, 0651 CI, 0651 06, 0651 12, 0801 N5

Začátek a konec stavby: 9,335 km až km 36,367

Správce: SŽDC s. o., OŘ Ústí nad Labem

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	166 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	539
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	097
Traťová třída zatížení	D3
Trakční soustava	Bez trakce
Počet traťových kolejí	jednokolejná trať

Trať vybudovala společnost Ústecko-teplické dráhy jako první úsek Severočeské transversálky z Teplic do Liberce. Slavnostní zahájení provozu na úseku Teplice – Lovosice proběhlo v roce 1897. Výškový profil tratě (sklony dosahují hodnoty 25 ‰, na trati je kromě mnoha zářezů, náspů a mostů i jeden tunel – 233,7 m dlouhý) vyhovoval hned od začátku spíše osobním vlakům než nákladním uhelným vlakům. Na trati do 30. let 20. století jezdily rychlíky z Teplic do Liberce. V roce 1922 byla trať zestátněná a záhy poté byl zrušen na trati provoz uhelných vlaků z důvodu neefektivnosti.

Trať 539 A Řetenice – Lovosice je regionální jednokolejnou tratí. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1. Zábrazdná vzdálenost na trati je 400 m Největší povolená rychlost je 50 km/h. Provozovatelem dráhy je SŽDC s.o., místním správcem je OŘ Ústí nad Labem. Trať Řetenice – Lovosice leží v Ústeckém kraji.

3 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vztah k proceduře EIA

Na základě dohody s objednatelem požádá zhotovitel dokumentace příslušný OOP o stanovisko k záměru dle §45 i zákona č. 114/1992 Sb. V případě obdržení stanoviska, že záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na EVL ani ptačí oblasti, bude na MŽP podána žádost o vyjádření, zda řešený záměr podléhá posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k charakteru prací se nepředpokládá podání žádosti o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v platném znění.

Chráněná území přírody a krajiny

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V zájmovém území, kudy prochází sledovaná část železniční trati, se nachází chráněná krajinná oblast (CHKO) České Středohoří. Řešené úseky železniční trati procházejí uvedenými zónami CHKO:

- ✓ ŽST Radejčín – III. zóna
- ✓ Železniční přejezd v km cca 21,6 – II. zóna
- ✓ Km cca 23,91-25,62 – IV. zóna
- ✓ Km cca 26,6-27,2 – IV. zóna
- ✓ Železniční přejezd v km cca 27,2 – IV. zóna
- ✓ Od km cca 32,837 po železniční přejezd P 2070 – vytváří železniční trať hranici mezi IV. a III. zónou CHKO
- ✓ Od km cca 33,871 po železniční přejezd P 2071 – IV. zóna
- ✓ Železniční přejezd P 2072 – IV. zóna

V okruhu řešených úseků trati se nacházejí maloplošná chráněná území:

- ✓ Národní přírodní rezervace (NPR) Lovoš - hranice NPR se stavbě nejbližší nalézá cca 1 km

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů).

Žádná zvláštní opatření pro křížení trati s prvky ÚSES nebyla v rámci projektu navržena. V zájmovém území, kterým prochází stávající železniční trať, se v blízkém i širším okolí nachází řada prvků územního systému ekologické stability. V rámci řešení záměru projektu byly hodnoceny pouze prvky nadregionálního a regionálního charakteru. Jsou to:

NRBK K1 Labe

Umístění: Osa biokoridoru je vedena řekou Labe.

Konflikt s trasou: Železniční trať je v ochranném pásmu biokoridoru.

NRBC 17 Milešovka

Umístění: hranice biocentra se nacházejí v min. vzdálenosti 600 m od hranice stavby u Dobkoviček.

Popis: L1, SU, BK, X1, S1, -MB, MH, L

RBK 24 – Kubačka - Milešovka

Umístění: propojuje NRBC Milešovka s RBK Kubačka

Konflikt s trasou: bez konfliktu, hranice RBK v min. vzdálenosti 600 m od hranice stavby, v místě sesuvu.

RBK 16 – Lovoš –Ostrý

Umístění: propojuje RBK Lovoš s RBK Ostrý u Milešova

Konflikt s trasou: hranice biokoridoru jsou z Velemína po Opáru vedeny v souběhu s tratí ve vzdálenosti cca 50 m. Od soutoku Milešovského a Chotiměřského potoka až po zastávku Opáru, se železniční trať nalézá v biokoridoru.

RBK 86 Kubačka

Umístění: nad železniční tratí v prostoru nad Prackovicemi nad Labem. Hranice RBK vedena souběžně s železniční tratí ve vzdálenosti cca 150 m.

RBK 9 Lovoš

Umístění: v souběhu s železniční tratí v Opárenském údolí od Opáru.

Funkčnost prvku: funkční regionální biocentrum

Popis: L1-DB, X1,S1

Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák. č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

Dle dostupných podkladů stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák. č. 114/1992 Sb. Veškerá činnost se i v místech průchodu lesními porosty bude provádět na současném drážním tělese, mimo pozemky, určené k plnění funkcí lesa.

Významné krajinné prvky dle §3 zákona č. 114/1992 Sb.

Stavba kříží nebo prochází VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jedná se především o vodní toky a jejich bezejmenné přítoky a souvislé lesní porosty.

Vliv na krajinný ráz

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je krajina část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky. Podle § 12 zákona o ochraně přírody krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umisťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Krajinný ráz určují území člověkem nejvíce pozměněná, kde jsou přírodní poměry zásadně negativně ovlivněny, zejména zástavbou, průmyslem a zemědělstvím.

Vzhledem k blízké stavbě dálnice nebude krajinný ráz stavbou mostu významně narušen. Vliv stavby na krajinný ráz bude v další stupni projednán s OOP.

NATURA 2000

Natura 2000 (def. zák. č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

V dotčené CHKO České středohoří se nachází několik evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Samotná trať prochází níže uvedenými EVL:

EVL 2822 Lovoš

– Trať vytváří hranici EVL na severním úpatí Lovoše od km cca 30- 31,8.

Předmětem ochrany jsou lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; lokalita přástevníka kostivalového; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích; chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů; bučiny asociace *Luzulo-Fagetum*; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*.

EVL Porta Bohemica

– hranice EVL se nachází u ŽST Radejčín ve vzdálenosti cca 1,5 km. Mezi řešenou železniční tratí a hranici EVL se nalézá těleso dálnice.

Předmětem ochrany jsou vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); středoevropské silikátové sutě; vápnité sutě pahorkatin a horského stupně; lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; lokalita bobra evropského a lososa obecného.

Ochranná opatření:

Železnice je stavbou, která je již dnes v krajině stabilizována, navíc díky menšímu provozu, než je na většině silničních komunikací nepředstavuje tak fatální překážku pro průchod krajinou. Vzhledem k tomu, že u existujících mostů (a většiny propustků) nebude docházet k zásadním změnám jejich parametrů, nedojde tak k zásadnímu zlepšení či zhoršení migračních parametrů v souvislosti s liniovým charakterem trati.

Mimolesní zeleň

Kácení zeleně je nutno provést z důvodu:

- Zajištění průjezdného profilu trati
- Odstranění náletové vegetace na svahových kuzelech stávajících mostů a nového mostu
- Zajištění nájezdu techniky na železniční trať
- Umístění ZS
- Zajištění rozhledových poměrů na železničních přejezdech

Mimolesní zeleň na plochách stavby bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě poškození ošetřena dle ČSN 18 920.

Dřeviny, které bude nutné před zahájením stavby odstranit, budou uvedeny v dendrologickém průzkumu. Dendrologický průzkum bude zpracován v navazujícím stupni dokumentace. Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru dočasného záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Akustická studie

Na trati nedojde k nárůstu hluchnosti v bezprostředním okolí železnice vlivem odstranění propadu rychlosti, neboť se nemění charakter trati ani provozu. Naopak vzhledem ke zkvalitnění svršku a možnému nasazení nových vozidel dojde ke snížení hlukové zátěže klidnějším chodem a plynulou jízdou vozidel.

Vliv provádění stavby na životní prostředí

Oblasti surovinových zdrojů

Záměr prochází v prostoru nad obcí Prackovice nad Labem chráněným ložiskovým územím Litochovice ID: 09450000 (stavební kámen).

V blízkosti trati se nalézá těžný dobývací prostor Dobkovičky ID: 70336, který není uvažovanou stavbou dotčen a výhradní plocha ložiska ID: 3021200 Dobkovičky (stavební kámen, tavné horniny)

Pro stavbu musí být získáno vyjádření Báňského úřadu na základě výskytu území chráněných zák. č.44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

POVRCHOVÁ VODA

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je řeka Labe.

Povodím III. řádu jsou:

- 1-13-05 Labe od Ohře po Bílinu
- 1-14-01 Bílina

VODNÍ ZDROJE, OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ

Část stavby se nalézá v CHOPAV Severočeská křída (úsek od km cca 29,3 – 29,8). Od km cca 29,8 po km cca 33,2 je hranice CHOPAV ve vzdálenosti cca 50 m od trati, případně trať vytváří hranici CHOPAV.

Ochrana vodních zdrojů

Ochrana jednotlivých vodních zdrojů je zajištěna stanovením jejich ochranných pásem. V převážné části území má většina zdrojů ochranná pásma stanovená. Podél trasy se nacházejí stávající ochranná pásma vodních zdrojů prostých vod, určená k ochraně vydatnosti, jakosti zdravotní nezávadnosti vodního zdroje. Trať v km cca 23,0 -23,7 prochází ochranným pásmem II. stupně - Trnoblany, Prackovice zářezy – vyhlášeno ONV Litoměřice rozhodnutím Vod/326/630/84. V km cca 25,3-32,85 prochází trať I. a II. pásmem. Malé Žernoseky – zářezy vyhlášeno 15.1.1985 Vod 2/7/1983. II. vnější pásmo zahrnuje celé hydrologické povodí Milešovského potoka.

Přírodní zdroje

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů.

Ochrana čistoty vod po dobu výstavby

Na plochách zařízení staveniště v pásmu ochrany vod budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitách určených k těmto účelům. V pásmu ochrany vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy, rovněž zde není přípustné parkování vozidel. Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo pásmo ochrany vod.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržáním následujících bezpečnostních opatření:

- pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů,
- instalace záchytných nádob (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) pod stojící stavební mechanismy k zachycení úkapů,
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů, při doplňování provozních hmot budou použity záchytné vany,
- zásobní pohonné hmoty budou na ploše ZS skladovány pouze v nezbytně nutném množství a budou uskladněny zabezpečeným způsobem (např. barely se záchytnou jímkou),
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty,
- na ploše ZS bude k dispozici vodotěsná mobilní havarijní souprava s kapacitou 2 x 200 l, sorpční materiál, výstražnou pásku, ochranné rukavice, nářadí, apod.,
- veškerá údržba nebo případné opravy mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště (s výjimkou denní údržby),
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků,
- v případě úniku ropných a jiných závadných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a bude postupováno dle schváleného Havarijního plánu, zpracovaného v souladu s platnými právními předpisy.

Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijní plán.

Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracovaném a projednaném Povodňovém plánu.

Vliv na kvalitu ovzduší

Imisní zatížení je dáno rozptylovými podmínkami území a zdroji znečištění ovzduší.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytiženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti klopením,
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokřým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště.

Odpadové hospodářství

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.

Problematika odpadového hospodářství bude podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace. Dokumentace bude zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č.185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek a nařízení vlády. V následujícím stupni dokumentace bude provedeno terénní šetření formou pochůzky na určení kontaminovaných míst.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy.

4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY

4.1 Stručný popis stavby

Dne 7. června 2013 došlo mezi obcemi Dobkovičky, Velemín a Litochovice nad Labem v Českém středohoří k velkému sesuvu půdy, který těžce poškodil železniční trať a v té době nedokončenou stavbu dálnice D8.

Sesuv strhl část zařízení lomu (buňky, nádrž na vodu, část kanceláří zůstala nad sesuvem) a větší objem kameniva, přerušil železniční trať Lovosice - Teplice v úseku Úpořiny - Chotiměř (kolejový svršek byl ve staničení km 24,200 až 24,400 posunut o cca 20 - 50 m a zcela vyplnil odřez pro dálnici D8.

Provoz vlaků je od té doby vyloučen, a v úseku Lovosice – Radejčín přepravu osob zajišťuje náhradní autobusová doprava.

Předmětem řešení je železniční trať SŽDC, s.o. č.539A Řetenice – Lovosice v úseku Úpořiny – Lovosice. Železniční trať SŽDC s.o. (dle č. JŘ č. 097 Lovosice – Teplice v Čechách, dle TÚ 0651 Úpořiny – Lovosice) je tratí regionální, je jednokolejná, neelektrizovaná. Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na trati podle předpisu SŽDC D1. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/hod, zábrzdná vzdálenost 400 m. V úseku Lovosice – Radejčín přepravu osob zajišťuje náhradní autobusová doprava.

Z důvodu sesuvu půdy je v úseku ŽST Chotiměř – zast. Radejčín dlouhodobá výluka dle ROV 73013. Je zde trvale prováděna kontrolní činnost dle předpisu SŽDC S2/3. V ŽST Chotiměř je výluka dopravní služby dle ROV 75001.

V místě sesuvu byla železniční trať stržena v délce cca 200 m a původní niveleta se nachází v nejvyšším místě cca 6 až 8 m nad stávajícím terénem. Na základě závěrů z použitých podkladů je dále uvažováno se sanací místa sesuvu přemostěním.

Záměr projektu řeší stavebně pouze místo sesuvu, nikoliv celý neprovozovaný úsek. Vzhledem k tomu, že na tomto úseku trati je 6 let vyloučen provoz a na trati je několik míst s nestabilitou železničního tělesa, je přílohou záměru projektu vyčíslení nákladů nutných na uvedení vyloučené části trati do způsobilého a bezpečného stavu. Tento výpočet je uveden v Dokladové části pod názvem M.1 „Podmiňující akce“.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:

Ústecký kraj, jako objednatel veřejné dopravy i nadále počítá s tím, že se na trať 097 vrátí vlaky. Trať je součástí plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

Železniční trať nabízí dopravní trasu se silným turistickým potenciálem po celé období roku, zejména v turistické sezoně na ní dochází k nárazovým vysokým frekvencím cestujících.

4.2 Požadavky na technické řešení

Výhledová dopravní technologie

Krajský úřad Ústeckého kraje požaduje obnovení železničního provozu v celé trati Řetenice – Lovosice v původním rozsahu provozu - tedy 8 párů Os vlaků a jednoho páru Os vlaků v úseku Řetenice – Žalany zastávka.

K dosažení tohoto cíle je potřeba provést, při efektivním využití investičních nákladů a jejich minimalizaci, následující úpravy:

- obnovit sesutou část tratě, což vyžaduje nový mostní objekt se žel. svrškem, obnovit kabelové propojení v tomto místě a sanovat dva propustky,
- změnit organizování a řízení drážní dopravy v úseku Úpořiny – Lovosice podle předpisu SŽDC D3 (dirigující dispečer bude umístěn v ŽST Lovosice),
- obnovit PZZ přejezdů P2070, 2071, 2072,
- upravit SZZ ŽST Lovosice (úprava SW),

Výpravčí ŽST Lovosice bude plnit současně i funkci dirigujícího dispečera pro trať D3. Pokud by se na řízení ŽST Lovosice podílelo více výpravčích (traťových dispečerů), musí ZDD (PNDOZ) stanovit kompetence a povinnosti výpravčího ŽST Lovosice při sjednávání jízdy vlaku na trať D3 s dirigujícím dispečerem (ať už pomocí telefonu nebo schválenou provozní aplikací a technickým zařízením určeným a schváleným k tomuto účelu).

- změnit ŽST Chotiměř na dopravnu D3,
- změnit Nz Žalany na dopravnu D3 (důvodem je možnost vykřižování Os vlaku se speciálními vozidly SŽDC OR při údržbě a opravách trati - vzdálenost ŽST Úpořiny od dopravní D3 Chotiměř je cca 17,6 km).

Požadavky na inteligentní dopravní systémy

V případě tratě D3 nelze doplnění a rozvoj IDS předpokládat.

4.3 Bezbariérové užívání stavby

Stavbou se nemění veřejně přístupný prostor.

4.4 Požární ochrana

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb bude provedeno hodnocení stavby jako celku. Do tohoto hodnocení budou zahrnuty všechny upravované pozemní objekty. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů bude řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834, a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z vyhlášky č. 246/2001 Sb. a vyhlášky č. 23/2008 Sb.

4.5 Civilní ochrana

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné zařízení civilní ochrany (CO). Stavba nevyžaduje žádných opatření civilní ochrany.

4.6 Ochrana a zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí v kolejišti bude provedena izolací podle čl.412.1, kryty nebo překážkami dle čl.412.2 nebo zábranou dle 412.3 ČSN 33 2000-4-41, případně kombinací těchto ochr. U živých částí v reléových skříních bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorách přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 412.3N3 ČSN 33 2000-4-41 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře přístrojových skříní musí být uzamčeny a opatřeny bezpečnostními tabulkami podle ČSN 34 2600.

4.7 Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena malým napětím SELV dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41, použitím prvků a zařízení třídy ochrany II. dle čl. 413.2 ČSN 33 2000-4-41 nebo uzemněním v síti IT dle čl. 413.1.5 ČSN 33 2000-4-41 s doplňkem dle čl. 5.4 ČSN 34 2600, případně kombinací těchto ochr.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorách reléových skříní se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc bude ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5 ČSN 33 2000-4-41.

Ochrana neživých částí uvnitř objektů se zabezpečovacím zařízením je shodná jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc je ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl.413.5 ČSN 33 2000-4-41 a použitím napětí SELV pro některé obvody dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41.

Neživé části vnitřních napájecích obvodů PZS před místem galvanického oddělení od rozvodné sítě se chrání například některým z následujících způsobů:

- Použitím zařízení třídy ochrany II., nebo rovnocennou izolací;
- Samočinným odpojením vybraných částí obvodů od zdroje v síti IT s využitím ustanovení podle ČSN 34 2600;
- Ochranou elektrickým oddělením;
- Ochranou malým napětím SELV

U neživých částí výstražníků a pohonů závor se provádí ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí podle použitého způsobu ochrany dle předchozích odstavců a)-d).

Neživé části obvodů zabezpečovacího zařízení budou chráněny zemněním v síti s izolovaným nulovým bodem podle ČSN 34 2620. Dále bude použita ochrana oddělením obvodů a ochrana pomocí bezpečného napětí. Z hlediska ochrany před dotykovým napětím musí být:

- veškeré venkovní zařízení namontováno dle platných montážních výkresů dodavatele zařízení
- závorové stojany a výstražníky chráněny bezpečným napětím
- návěstidla v kolejišti budou chráněna izolací

4.8 Majetkoprávní vztahy

Připravovaná stavba se nachází v ústeckém kraji na katastrálních územích 653349 – Chotiměř, 604691 - Bílý Újezd, 711411 – Oparno, 681431 - Lhotka nad Labem, 690589 - Malé Žernoseky, 687707 - Lovosice.

Předmětem šetření majetkoprávních vztahů byly pozemky, které jsou dotčeny stavbou. Podkladem pro šetření majetkoprávních vztahů byly zákresy záborů provozních souborů a stavebních objektů do katastrálních map v měřítku 1: 1 000.

Vlastní stavba se nachází především na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o. a ČD a. s. Zásah do dalších dotčených pozemků bude řešen trvalým zábořem (pouze u pozemku 438/3 KÚ Dobkovičky cca 10 m², LČR, s.p.) a dočasným zábořem pro zařízení staveniště a přístupové cesty v další přípravě stavby.

Tab. č.1 Pozemky dotčené stavbou:

Katastrální území	Číslo kat. území	Číslo parcely	Druh pozemku	Způsob využití	Číslo LV	Vlastník	Právo hospodařit
Lovosice	687707	1200/18	ostatní plocha	dráha	4989	ČR	SŽDC, s.o.
Lovosice	687707	1619/1	ostatní plocha	ostat. komunikace	4989	ČR	SŽDC, s.o.
Lovosice	687707	1619/4	ostatní plocha	ostat. komunikace	1	Město Lovosice, Školní 407/2, 41002 Lovosice	
Lovosice	687707	1636	ostatní plocha	ostat. komunikace	870	Jeníkovský Antonín, Lovošská 347/8, 41002 Lovosice Paurová Marcela, Mírové náměstí 2970, 41501 Teplice	
Lovosice	687707	1704/7	ostatní plocha	ostat. komunikace	1	Město Lovosice, Školní 407/2, 41002 Lovosice	
Malé Žernoseky	690589	1353/1	ostatní plocha	dráha	288	ČR	SŽDC, s.o.
Chotiměř	653349	583/1	ostatní plocha	dráha	406	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	
Chotiměř	653349	583/4	ostatní plocha	dráha	65	ČR	SŽDC, s.o.
Chotiměř	653349	596	ostatní plocha	ostat. komunikace	1	Obec Chotiměř, č. p. 66, 41002 Chotiměř	
Dobkovičky	653331	440/1	trvalý travní porost		242	Lengál Jiří Ing., Mikulčická 1073/10, Slatina, 62700 Brno Šmatlák Miroslav, Dobkovičky 2, 41002 Velemín	
Dobkovičky	653331	441/1	trvalý travní porost		242	Lengál Jiří Ing., Mikulčická 1073/10, Slatina, 62700 Brno Šmatlák Miroslav, Dobkovičky 2, 41002 Velemín	
Dobkovičky	653331	667/1	ostatní plocha	dráha	65	ČR	SŽDC, s.o.
Dobkovičky	653331	438/3	lesní pozemek		101	ČR	LČR, s.p.
Litochovice n.L.	685411	600/2	trvalý travní porost	trvalý travní porost	105	Hulzer Petr, Hulzerová Marcela, Dobkovičky 14, 41002 Velemín	
Litochovice n.L.	685411	1199	ostatní plocha	dráha	12	ČR	SŽDC, s.o.

Trvalé a dočasné záboř pozemků ze ZPF a PUPFL

Pro stavbu jsou předpokládány pouze dočasné záboř pozemků ZPF a PUPFL. V případě potřeby bude proveden odkup pro trvalý zábor cca 10 m² u pozemku 438/3 KÚ Dobkovičky, LČR, s.p.). Pro trvalý zábor části pozemku 438/3 KÚ Dobkovičky bude získáno stanovisko orgánu ochrany přírody v další přípravě stavby.

5 ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

Celková koncepce stavby

Cílem stavby je obnovení provozu na trati Řetenice – Lovosice s minimálními investičními náklady. K dosažení tohoto cíle je navrženo organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3 a s původním rozsahem dopravy. Cílem stavby je obnova trati v km 24,200 – 24,400 a obnovení provozu. Pro obnovení provozu na trati Lovosice – Řetenice je nutné obnovení železničního svršku a spodku v místech sesuvu a dále zabezpečení na přejezdech P 2070, P2071 a P2072. Obnova železniční trati v místě sesuvu v km 24,200 – 24,400 je dle rozhodnutí odpovědných pracovníků objednatele navržena přemostěním.

6 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A UKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení stavby: 2023

Předpokládané ukončení stavby: 2025

7 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

7.1 Zadání investora

Zadání je podrobně popsáno ve „Zvláštních technických podmínkách pro zpracování projektové dokumentace“.

7.2 Závazné podklady pro zpracování

Mezi vyjmenovanými závaznými podklady pro zpracování záměru projektu je Technicko-ekonomické studie „Obnovení provozu a zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice“ z roku 2018.

7.3 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum

V rámci záměru projektu byly použity geologické a geotechnické podklady, které byly předány objednatelem.

7.4 Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury

Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury se provádí obhládkou správců dotčených inženýrských sítí. Průběh stávajících sítí technické infrastruktury je zakreslen v koordinační situaci stavby, doložen bude v dalších výstupech projektové dokumentace.

7.5 Geodetické a mapové podklady

V rámci projekčních prací na dokumentaci byly použity následující podklady:

- Mapové podklady (1:10 000, 1:50 000)
- Mapové podklady katastru nemovitostí a údaje KÚ o vlastnictví nemovitostí (SŽG, 07/2013)
- Mapové WMS servery - veřejné (www.cenia.cz)

7.6 Použité normy a předpisy

Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky:

- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb., v platném znění
- Zákon č. 286/1995 Sb., lesní zákon, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 77/1996 Sb., v platném znění
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění včetně nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, včetně prováděcích vyhlášek č. 376/2001 Sb., č. 381/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb. a č. 294/2005 Sb., v platném znění
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 450/2005 Sb., zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 428/2001 Sb., v platném znění
- zákon č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmy a o její nápravě, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění
- Zákon č. 350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích, v platném znění
- Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění
- Vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- Zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění
- Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a právní předpisy vydané k jeho provedení
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění
- Vyhláška č. 230/2012 Sb., , kterou se stanoví podrobnosti vymezení předmětu veřejné zakázky na stavební práce a rozsah soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění; metodický návod odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- Vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění,
- Vyhláška MD č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění,
- Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění,

- Směrnice č. V-2/2012, upravující postupy MD, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu,
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.
- Vyhláška č.503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvě a územního opatření

7.7 Technické normy:

ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6320	Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
Komentář	Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6311	Navrhování kolejí ve stanovištích a dopravních celostátních drah
TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky ČD
TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení - Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

7.8 Interní předpisy, směrnice a vzorové listy:

- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 20/2004 – Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Prováděcí opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění včetně všech dodatků
- Směrnicemi SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice SŽDC č.42 – Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění.
- Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb.

- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.34 – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 32 – Zásady pro rekonstrukci regionálních drah, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků

7.9 Ochranné pásmo dráhy

Dle zákona č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní:

- vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

7.10 Ochranná pásma vodních zdrojů

V oblasti stavby nebo její blízkosti se nachází ochranná pásma, která budou popsána v dalším stupni v kapitole - Popis vlivů stavby na životní prostředí.

7.11 Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

7.12 Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

- a) ochranné pásmo křížujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
- b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- bezpečnostní pásma plynovodů
 - 10 m regulační stanice vysokotlaké
 - 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm
 - 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
 - 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. ČSN 38 0820
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

V oblasti stavby se vyskytují inženýrské sítě ve vlastnictví mimodrážních subjektů/správce. Seznam těchto subjektů včetně jejich vyjádření bude součástí samostatné části dokumentace H - Doklady.

Při realizaci kabelových tras touto stavbou dochází ke křížení nebo souběhu s těmito sítěmi. Tyto sítě budou před zahájením prací řádně vytyčeny a dále bude postupováno v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

7.13 Navrhovaná nová ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy se realizací stavby nezmění. Nově vzniknou ochranná pásma nových nebo překládaných sítí technické infrastruktury.

8 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI STAVBAMI

Záměr projektu byl koordinován s dalšími stavbami SŽDC, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽDC, a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

Mezi podmiňující akce patří stavba „Rekonstrukce ŽST Řetenice“ (bude stavebně dokončena 08/2020) a stavba „GSM-R Ústí nad Labem - Oldřichov u Duchcova/Úpořiny - Most - Karlovy Vary – Cheb“. Stavba „GSM-R Ústí nad Labem - Oldřichov u Duchcova/Úpořiny - Most - Karlovy Vary – Cheb“ byla v průběhu projekčních prací rozdělena na dvě stavby „GSM-R Chomutov – Cheb“ a „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“. V současné době probíhá veřejná obchodní soutěž na realizaci stavby „GSM-R Chomutov – Cheb“. Druhá stavba je vyprojektována ve stupni DUR a získávají se ÚR.

Další podmiňující akce na vyloučeném úseku trati jsou vyjmenovány a oceněny v Dokladu č.1, který je součástí záměru projektu.

9 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU HLAVNÍCH PS A SO

Zabezpečovací zařízení

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení:

V ŽST Úpořiny je SZZ 3. kategorie typu RZZ vz. SSSR z roku 1968.

V traťovém úseku Chotiměř – Lovosice je TZZ se zajištěním volnosti traťového úseku integrované do ES ŽST Lovosice. V traťovém úseku včetně 1. koleje ŽST Chotiměř může být pouze jediný vlak.

V ŽST Lovosice je SZZ 3. kategorie typu ESA44 vybudované v rámci stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST Lovosice“.

V ŽST Chotiměř je 1. staniční kolej součástí ES ŽST Lovosice. Výhybky jsou uzamčeny výměnovými zámky. Výsledný klíč je zapevněn v elektromagnetickém zámku u výpravní budovy. Klíč uvolňuje výpravčí ŽST Lovosice.

V traťovém úseku Úpořiny – Radejčín se v současné době jízdy vlaků zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání mezi výpravčími ŽST Úpořiny a ŽST Lovosice jako jízdy vlaků z ŽST Úpořiny do km a zpět do ŽST Úpořiny.

V traťovém úseku se nachází n.z. Žalany a n.z. Žim.

Nákladíště Žalany je zabezpečeno mechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými krycími návěstidly. Výhybky jsou uzamčeny výměnovými zámky. Jejich klíče jsou zapevněny v ústředním zámku v DK. Do ústředního zámku se vkládá TK, který si obsluhující četa přiveze z Úpořin. obsluha nákladíště se dnes již neprovádí.

Nákladíště Žim již bylo fakticky zrušeno. Odbočné výhybky byly opatřeny upínačem háku pro jízdu do přímého směru a odstraněny jazyky do odbočného směru. Není je tudíž možno přestavovat. Z dopravního a zabezpečovacího hlediska neexistují. Žim je pouze zastávkou na širé trati. V původní dopravní kanceláři je stanoviště závoráře, který obsluhuje mechanická přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdů P2060 a P2061. Na toto stanoviště byly také přeneseny kontrolní prvky přejezdů P2052 a P2055.

V traťovém úseku Úpořiny – Chotiměř jsou přejezdy P2052 a P2055 zabezpečeny PZS 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 vzor SSSR z roku 1965 a 1962. Tato PZS nesplňují podmínky ČSN 34 2650 ed.2, nemají indikaci bezanulačního stavu. Indikace odpovídající době výstavby jsou umístěny na stanovišti závoráře v Žimi, mají měření mezní doby anulace.

Přejezdy P2053 a P2054 jsou zabezpečeny PZS 2. kategorie typu VÚŽ z roku 1985 s přejezdnicí. Jejich náhradu novým přejezdovým zařízením v současné době připravuje OŘ.

Přejezdy P2060 a P2061 jsou zabezpečeny mechanickými závorami PZM1 obsluhovanými ze závorářského stanoviště v Žimi.

Přejezd P2063 je zabezpečen PZS 3ZLNI typu AŽD 71. Jeho rekonstrukce včetně zřízení nového reléového domku byla provedena v roce 1999. Přejezd měl před sesuvem indikace v ŽST Chotiměř. Spojení je díky přetrženému kabelu v místě sesuvu trati přerušeno. Navíc je osazen přejezdnicí. Ostatní přejezdy v tomto traťovém úseku jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži.

V ŽST Chotiměř a v traťovém úseku Chotiměř – Lovosice byl zastaven pravidelný provoz.

Přejezd P2073 do depa je zabezpečen uzamykatelnými zábranami.

Přehled přejezdů:

P 2051 km 11,405
P 2052 km 12,079
P 2053 km 13,677
P 2054 km 14,215
P 2055 km 14,722

N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
PZS 3SNI – PZS typu SSSR se starými KO 50 Hz z roku 1965
PZS 2SNLI – PZS typu VÚŽ 76 z roku 1985.
PZS 2SNLI – PZS typu VÚŽ 76 z roku 1985
PZS 3ZNI – PZS typu SSSR se starými KO 50 Hz z roku 1962

P 2056 km 15,682	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2057 km 16,208	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2058 km 18,223	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2059 km 18,548	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2060 km 19,133	PZM 1 obsluhované ze závorářského stanoviště v Žimi
P 2061 km 19,272	PZM 1 obsluhované ze závorářského stanoviště v Žimi
P 2062 km 19,643	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2063 km 21,685	PZS 3ZNLI - PZS typu AŽD 71 rekonstruované v roce 1999
P 2064 km 23,140	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2065 km 25,515	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2066 km 25,712	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P2067 km 26,183	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2068 km 26,565	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2069 km 27,212	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2070 km 32,837	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2071 km 33,871	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2072 km 34,168	N - Přejezd zabezpečený výstražnými kříži
P 2073	Uzamykatelné zábrany

Navržený stav - Obnovení provozu a zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice

Hlavním cílem je obnova železniční trati v místě hornivého sesuvu (km 24,2 – 24,4) včetně nezbytných úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Zabezpečovací zařízení v úseku Úpořiny – Lovosice při řízení provozu dle předpisu SŽDC D3

V případě zavedení řízení provozu v předmětném úseku dle předpisu SŽDC D3 bude z hlediska úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení provést následující opatření.

- zřídit pracoviště dirigujícího dispečera v ŽST Lovosice
- provést úpravu elektronického stavědla ŽST Lovosice spočívající v nasazení schválené provozní aplikace a technické zařízení určeného a schváleného k tomuto účelu [viz předpis SŽDC D3]. Z elektronického stavědla bude také vyjmuto zabezpečení traťového úseku Chotiměř – Lovosice a ŽST Chotiměř.
- ŽST Chotiměř bude třeba zabezpečit jako dopravnu D3 pro řízení sledu vlaků. Ze zadávacích podkladů by v této dopravně nemělo docházet k pravidelnému křížování vlaků. Výhybky budou opatřeny výměnovými zámky. Vlaková cesta bude z manipulačních kolejí chráněna prostřednictvím uzamykatelných výkolejek. Ve stanici se zdemontují stávající zneplatněná návěstidla.
- Druhou dopravnou D3 pro řízení sledu vlaků bude stávající n.z. Žalany. Pro úsporu finančních nákladů se ponechá stávající zabezpečovací zařízení s krycím návěstidly. Nákladíště Žalany již po mnoho let neslouží svému účelu.
- přejezdy P2070, P2071 a P2072 v Lovosicích byly před zrušením provozu na této trati zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3. kategorie dle ČSN 34 2650. Po zastavení provozu bylo toto zařízení demontováno. Protože se jedná o přejezdy v obci se špatnými rozhledovými poměry bude třeba tyto přejezdy opět zabezpečit PZS. Použije PZS 3. kategorie se závorami.
- přejezdy P2052, P2053, P2054, P2055, P2060, P2061 jsou zabezpečeny PZS (PZM) které je již za hranici životnosti a spolehlivosti. Zařízení nesplňuje současné platné normy. Tato přejezdová zařízení bude nutno souvisejících akcích nahradit novými s počítači náprav a přejezdníky. Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdů P2053 a P2054 již v současné době připravuje OŘ Ústí n.L. k výměně za nová.
- přejezd P2063 je zabezpečen PZS vzor AŽD 71 s počítači náprav a přejezdníky po rekonstrukci v roce 1999 a proto může být toto zařízení ponecháno.

- pro obnovené PZS tří přejezdů P2070, P2071 a P2072 v Lovosicích bude třeba zajistit nové napájecí přípojky. U ostatních rekonstruovaných PSZ bude třeba posoudit, zda stávající přípojky odpovídají současným platným předpisům
- Související akce výměny přejezdových zabezpečovacích zařízení bude nutno realizovat nejpozději při zahájení provozu v celé délce trati dle předpisu D3.

Sdělovací zařízení

Stávající stav

V tomto úseku je položen stávající metalický dálkový kabel DKP 7XV1,3, který byl vinou sesuvu poškozen. V rámci této části I. „Obnova železniční trati v km 24,200 -24,400“ se provede oprava a zprovoznění výše uvedeného kabelu. Dálkový kabel DKP 7XV1,3 bude v daném úseku naspojován stejnou vložkou kabelu (požadavek správce kabelu TÚDC). Tento dálkový kabel, ale není z hlediska požadavků na nové sdělovací zařízení vhodný pro jakýkoliv přenos dat a informací, než je pouze současný stav. V dalších fázích výstavby/obnovy tratě (není součástí této stavby) je vhodná jeho kompletní náhrada včetně doplnění o diagnostický optický kabel DOK.

V úseku Lovosice – Chotiměř jsou položeny dvě HDPE trubky 40/33 a traťový kabel 15XN0,8.

Navrhovaný stav

Předpokladem pro níže uvedené řešení je realizace stavby „Rekonstrukce ŽST Řetenice“, která realizuje výstavbu HDPE 40/30mm, DOK 48 vláken a TK TCEPKPFLEZE 10XN0,8 v úseku Řetenice – Úpořiny a stavby „GSM-R Ústí nad Labem - Oldřichov u Duchcova/Úpořiny - Most - Karlovy Vary – Cheb“, která v ŽST Úpořiny realizuje nový IP telefonní zapojovač s dotykovým terminálem, přenosový systém IP/MPLS a výstavbu nové IP rozhlasové ústředny při zachování venkovní prvků včetně kabelizace.

Předpokládá se, že trať bude ovládána dirigujícím dispečerem D3, jehož pracoviště bude zřízeno v ŽST Lovosice. Z pohledu sdělovacího zařízení bude provedena úprava a oprava stávající metalické kabelizace (obnova v km 24,2 – 24,4), zajištění přenosové cesty pro komunikaci dispečera D3 (ŽST Lovosice) s výpravčím v ŽST Úpořiny a vybavení dispečera D3 v ŽST Lovosice dotykovým terminálem. Dále bude vybaveno závorářské stanoviště služebním telefonním přístrojem zapojeným do traťového telefonního okruhu (TTO) mezi ŽST Lovosice – ŽST Úpořiny. Pokud bude tento TTO realizovaný prostřednictvím IP technologie, musí telefonní přístroj závoráře, dirigujícího dispečera ŽST Lovosice i výpravčího přílehlé dopravní ŽST Úpořiny umožňovat tzv. oběžníkové volbu nebo konferenční spojení v souladu s předpisem SŽDC T1, čl. 7.9, čl. 9.

Úpořiny – Chotiměř, úpravy DK, TK, HDPE

Stávající DK bude upraven/opraven v místě sesuvu, tj. v km 24,2 – 24,4 a na dalších místech, aby jeho technický stav umožňoval telefonické spojení mezi ŽST Úpořiny, ŽST Žim (závorář) a ŽST Chotiměř a aby byl využitelný pro přenos stavů zab. zařízení (zejména přejezdů). Dále je předmětem úprava traťového kabelu TK 15XN0,8 a HDPE 40/33 úseku Lovosice – Chotiměř. V sanovaném úseku budou položeny dvě HDPE trubky pro budoucí zařazení. U všech nově obnovených PZS budou provedeny výpichy ze stávajícího DK/TK a budou zde osazeny venkovní telefonní objekty (VTO).

Pokud to bude technicky možné a délka kabelů bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou. Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Provizorní kabelizace se navrhuje realizovat „plastovými kabely“, které budou na „tradiční“ kabely napojeny ve venkovních kabelových skříních. Po provedení stavebních prací bude realizována definitivní kabelizace. Definitivní kabelizace bude realizovaná „tradičními“ kabely.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely. Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.

Zhotovitel zpracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení.

Na tradičních kabelech se navrhuje před zahájením prací provést zkrácené závěrečné měření v jednom směru za provozu a po ukončení manipulace nebo vložení kabelové vložky se navrhuje provést zkrácené závěrečné měření v obou směrech za provozu.

Vybavení dispečera D3 v ŽST Lovosice

Pro spojení dispečera D3 v ŽST Lovosice s výpravčím v ŽST Úpořiny bude pracoviště dispečera D3 vybaveno ovládacím terminálem dopravních okruhů s možností vstupu do služební telefonní sítě a v budoucnu i rádiových sítí, spojení s InS pro zobrazení dat dopravního klienta. Ovládací terminál bude s dotykovou obrazovkou. Připojení do TDS bude pomocí metalického patchpanelu do datové zásuvky/patchpanelu v dispečerském stole.

Spojení bude probíhat po optických kabelech a přenosovém systému v úseku Lovosice – Ústí nad Labem – Řetenice – Úpořiny. V rámci této stavby bude provedena konfigurace tohoto spojení.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Přejezd P2070, Malé Žernoseky, ul. U Vinárny

Přejezd P2071, Lhotka, ul. Lhotecká

Přejezd P2072, Lovosice, ul. Lovošská

V současném stavu jsou přejezdy zabezpečeny výstražnými kříži. Elektrické přípojky byly po demontáži původních PZS odpojeny.

Navrhovaný stav:

S ohledem na stávající stav a navrhované zvýšení příkonu na 2,1 kW bude provedena rekonstrukce pilířů/rozvaděčů na třífázové s jističi pro PZZ 3x20A. Od rekonstruovaných pilířů k přejezdovým zařízením budou přes nové jističe 3x20A připojeny nové napájecí kabely CYKY 5x4. Elektrické přípojky budou obnoveny.

Železniční svršek a spodek

Hlavním cílem je obnova železniční trati v místě horninového sesuvu (km 24,2 – 24,4). Nový železniční svršek a spodek je v souladu se zadáním navržen v km cca 24,000 – 24,750 a to tak, že začátek (km 23,906) a konec (km 24,933) úprav v místě sesuvu je umístěn v přímé. Dále je řešen nový železniční svršek a spodek u rekonstruovaných přejezdů v km 32,837 (P2070), v km 33,871 (P2071) a v km 34,168 (P2072) a v nezbytné míře rovněž v ŽST Chotiměř.

Stávající stav

V současné době je stávající žel. svršek v km 24,0 – 24,8 tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“. Stávající kolej je stykovaná. Poloměry směrových oblouků jsou menší než 300 m (min. 243 m).

V ŽST Chotiměř jsou v současné době kolejnice tvaru S49 nebo T na dřevěných nebo betonových pražcích SB5. Výhybky jsou stupňové, tvaru T na ocelových pražcích. Stávající koleje jsou stykované.

Navrhovaný stav

Sesuv v km 24,2 – 24,4

Směrové řešení v oblasti sesuvu je navrženo s poloměrem směrového oblouku $R=300$ m, který mírně zlepšuje stávající směrové poměry, přitom je nová osa vedena po stávajících pozemcích SŽDC s.o. Před a za sesuvem je v prostoru rekonstrukce (cca od km 24,0 – 24,8) nová osa koleje vedena ve stávající stopě s minimálními zdvihy a směrovými posuny. Rychlost je zachována stávající $V=50$ km/h.

Přemostění úseku sesuvu, bude mít minimální vliv do vodního režimu tohoto území. Nový materiál žel. svršku od km 24,000 do km 24,800 bude tvaru 49E1 na nových betonových pražcích s minimální hmotností 250kg s pružným upevněním a rozdělením „c“. Kolej bude v rozsahu rekonstrukce svařena do BK.

Dle provedeného předběžného geotechnického průzkumu (sondy KS5, KS6 v km 24,450 resp. 24,150) se pod silně znečištěným kolejovým ložem nachází jíl se střední plasticitou (F6/Cl) a jíl písčitý (F4/CS) s hodnotami Redukovaného modulu přetvárnosti $E_{or}=3,2 - 5,4$ MPa. Na základě výše uvedených zjištění bude navržena skladba pražcového podloží: vrstva štěrkodrti 0,25 m a ZZVC v tl. 0,42 m.

V řešeném úseku je navržena sklonění pláň tělesa žel. spodku i zemní pláň. Pražcové podloží je odvodněno pomocí trativodu, případně pomocí zpevněného příkopu nebo odřezem na terén. V úzkých zářezech je z důvodu minimalizace zásahů do stávajících svahů navrženo polozapuštěné kolejové lože s příkopovou tvárnici TZZ4 zachycující vodu stékající ze svahů.

Na násypech je nutné lokálně stávající těleso rozšířit pomocí L zídek (prefabrikát U3).

Most

Překonání místa sesuvu je navrženo mostním objektem. Jako sledovaná výsledná varianta typu mostní konstrukce je uvažovaná spřažená ocelobetonová konstrukce o sedmi prostých polích, každé o rozpětí 20,0 m. Celková délka mostní konstrukce je 163,095 m. Konstrukce se nachází částečně v přímé a v oblouku ($R = 300$ m) s přechodnicemi. S ohledem na vedení GPK je konstrukce navržena konstantní šířky 5,95 m se zohledněním půdorysného vzepětí oblouku. Konstrukce se v příčném řezu skládá ze dvou ocelových nosníků, které jsou spřaženy s železobetonovou deskou, na kterou navazují železobetonové římsy. Celková předpokládaná plocha mostu činí 970 m². Opěry jsou navrženy jako tížné, monolitické s rovnoběžnými křídly založené na velkopřůměrových pilotách. Vnitřní podpory jsou navrženy vždy ze dvou samostatně stojících pilířů, které jsou v patě spojeny základovou deskou uloženou na velkopřůměrových pilotách. Navrženy byly piloty Ø1500 mm o délce 20,0 m. Základy mostu budou proti tlaku zeminy po svahu dolů chráněny kotvenými bárkami blíže popsány níže. Ty zajistí ochranu mostu před vodorovnými deformacemi jak od creepových pohybů svahu tak také v případě aktivace dílčího sesuvu.

Přemostění sesuvného území má následující obecné výhody

- Nedojde ke svislému přetížení sesuvných vrstev. Zatížení bude pilotami založení mostu přeneseno do skalního podloží.
- Nedojde ke vzniku významné bariéry proti volnému odtoku podzemní vody v přirozeném směru po svahu dolů.
- Není třeba řešit problém sedání nehomogenního podloží pod náspem.

Ochranné bárky

Každý prvek založení mostu bude proti pohybům a tlaku zeminy chráněn speciální konstrukcí. Navržené řešení bárky bylo vyvinuto pro zajištění pilířů mostu, avšak v propočtu nákladů je počítáno s obdobně nákladným prvkem i pro obě krajní opěry. Bárky jsou navrženy ve formě pilotové stěny tvořící v půdoryse tvar písmene „V“ se špičkou směřující do svahu. Železobetonové vrtané piloty jsou navrženy průměru 1500 mm a hloubky 25 m a jsou rozmístěny s minimální praktickou roztečí podél ramen stěny. V hlavě

budou svázány tuhou železobetonovou převázkou, přes kterou budou pevně zakotveny do skalního podloží trvalými pramencovými předpjatými zemními kotvami. Konstrukce je uspořádána tak, aby její železobetonové prvky byly umístěny v rámci stávajícího drážního pozemku. Trvalé kotvy však budou pod úrovní terénu zasahovat do pozemků sousedních. Při návrhu bárek byly vzaty v úvahy i výpočty stability území provedené pro variantu násep. Bárky budou působit jako účinný statický prvek stabilizující svah a na svou šířku poskytují řádově obdobnou míru odporu proti svahovým pohybům, jako prvky navržené pro zajištění svahu při variantě násep. Avšak vzhledem k poměrně velké rozteči prvků může dojít k pohybu zeminy mezi nimi. Může tedy docházet k pohybům creepovým (dotvarování svahu), avšak bez vlivu na most. Odolnost proti dotvarování svahu pod mostem bude zajištěna tuhou povahou samotného založení mostu.

Příprava území:

Aby byla zajištěna bezpečnost při provádění konstrukcí a snížena celková míra rizika projektu, jsou navrženy následující prvky přípravy území – hloubková drenáž a geotechnický monitoring a Na staveništi bude nutné zhotovit stabilní přístupové cesty ke všem místům výstavby. Ty budou projednány s pověřeným OOP. Těžké práce speciálního zakládání musí probíhat z dostatečně únosných pracovních plošin. V navazujícím stupni dokumentace bude požádáno o souhlas s provedením geologického a geotechnického průzkumu.

Hloubkový drén

Hloubkový drén bude situován ve svahu nad tělesem železniční dráhy. Vzhledem k tomu, že sesuvná oblast v km 24,2 až 24,4 je nejhlubší zhruba v polovině staničení, skládal by se drén ze tří větví. Ve dvou větvích nad dráhou by byla voda sbírána od začátku a konce překonávaného úseku a poté sváděna k nejhlubšímu místu zhruba ve středu staničení. Třetí větev by byla kolmá na trať a převedla by vodu z nejhlubšího místa příčně pod mostem a napojila by se na drén dálnice. Odhadem by bylo třeba vybudovat zhruba 275 m drenáže. V příčném řezu by se jednalo o vybudování rýhy šířky cca 2 m a hloubky až po smykovou plochu sesuvu, tedy zhruba 2 až 7 m. Stěny rýhy by byly dočasně pažené. Na dně rýhy by bylo do lůžka osazeno drenážní potrubí (odhad DN400) probíhající v přímých úsecích mezi mezilehlými šachtami. Následně by byla rýha zasypana propustným hrubozrnným materiálem.

Geotechnický monitoring:

Je navrženo vybudování systému geotechnického monitoring pro sledování odezvy území a chování konstrukcí během výstavby a v dohodnutém časovém rozpětí po uvedení do provozu. Prvky monitoringu je třeba připravit a nulové záměry provést před zahájením výstavby. Lze předpokládat použití následujících prvků:

- Inklinometry pro měření deformací území (sesuvných pohybů)
- Dynamometry pro měření kotevních sil
- Geodetické body pro záměry polohy konstrukcí a náspu

Ostatní zkoušky:

Pro ověření únosnosti klíčového prvku zajištění stability území – trvalých zemních kotev – je navrženo provedení zkušební pole, na kterém bude únosnost kotev ověřena na nesytemových prvcích zatěžovací zkouškou až do porušení.

Organizace výstavby

Z hlediska organizace výstavby bude rozhodující částí stavby přemostění místa horninového sesuvu. K dopravě do tohoto prostoru bude stavba využívat komunikací, zřízených pro stavbu dálnice D8 (v případě delší časové prodlevy bude nutno část komunikací zřejmě zprůchodnit). Stavba přemostění bude zahájena odvodněním nad tratí, zřizováním prvních cca pěti bárek a jejich kotvení. Tato fáze zahrne jednu stavební sezonu (postupné budování odvodnění, prvních cca pěti bárek a jejich kotvení, pod ochranou bárek bude zahájeno zakládání pilířů). V následující stavební sezoně bude dokončena stavba bárek a pilířů. Třetí stavební sezona zahrne stavbu vlastní mostní konstrukce na dříve vytvořených a konsolidovaných základech, práce na železničním spodku a svršku a další provozní soubory a stavební objekty, nezbytné pro obnovu provozu na trati.

9.1 Výjimky z předpisů

Do doby ukončení zpracování tohoto dílčího výstupu záměru projektu nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů pro technické řešení.

