

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

Investor:



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

Vedoucí sdružení:



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. PAVEL LANGER

Garant profese:

-

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ	ING. PAVEL LANGER	ING. PAVEL LANGER	ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU
OLDŘICHOV U DUCHCOVA – BÍLINA**

Číslo smlouvy:

13-261-201

Projektový stupeň:

PD

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

04 / 2014

Číslo části:

B.1

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. Souhrnná technická zpráva

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace

Obsah:

1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE	3
1.1	ZDŮVODNĚNÍ VÝBĚRU STAVEBNÍHO POZEMKU	3
1.2	ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ	3
1.3	ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	3
1.4	ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	4
1.4.1	Železniční zabezpečovací zařízení (D.1)	4
1.4.2	Železniční sdělovací zařízení (D.2, E.1.5)	5
1.4.3	Technologie transformačních stanic a stanic 6 kV (D.3.5 a D.3.6)	7
1.4.4	Železniční spodek a svršek (E.1.1)	8
1.4.5	Nástupiště (E.1.2)	10
1.4.6	Mosty a inženýrské objekty (E.1.4)	11
1.4.7	Potrubní vedení (E.1.6)	15
1.4.8	Pozemní komunikace (E.1.8)	16
1.4.9	Pozemní stavební objekty (E. 2)	17
1.4.10	Trakční vedení (E.3.1)	18
1.4.11	Ohřev výměn (E.3.4)	19
1.4.12	Rozvody VN, NN osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů (E.3.6)	19
1.4.13	Ukolejnění vodivých konstrukcí (E.3.7)	23
1.4.14	Vnější uzemnění (E.3.8)	23
1.5	ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	23

1.6	ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU; ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO PRŮZKUMU	24
1.7	VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU	24
1.8	PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ	24
1.8.1	Přeložky inženýrských sítí	24
1.8.2	Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady	24
1.8.3	Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území	25
2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY	25
2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH	25
2.1.1	Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech	25
2.1.2	Použité geodetické a mapové podklady	26
2.2	ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH	26
2.2.1	Dosavadní dotčená ochranná pásma	26
2.2.2	Chráněná území	27
2.2.3	Kulturní památky	28
2.2.4	Stanovení nových ochranných pásem	28
2.2.5	Údaje o chráněných ložiskových územích	28
2.3	POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ	28
2.4	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL	29
2.5	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	29
2.6	ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH	30
2.7	ÚDAJE O BILANCÍCH ZEMNÍCH PRACÍ	30
2.8	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	31
2.9	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	31
2.10	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	31

1 Popis stavby a její koncepce

1.1 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, což je zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati.

Stavební pozemek je definován místem stavby a to je rekonstrukce stávající železniční trati v mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova (od vjezdového návěstidla ze směru Řetenice, km 21,823) – Bílina (po vjezdové návěstidlo ze směru Oldřichov u Duchcova, km 33,440) na trati Ústí nad Labem hl. n. – Most – Cheb.

1.2 Zhodnocení staveniště

Hlavní staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Toto se týká především lokality:

- železniční stanice Oldřichov u Duchcova, kde jsou nová technologická zařízení umístěna v prostoru či návaznosti na stávající výpravní budovu. Dále se to bude týkat přesunutí nástupišť a přístupových komunikací pro cestující na bílinské zhlaví železniční stanice a vytvoření zastávky Jeníkov-Oldřichov
- zastávek Duchcov, Želénky a Chotějovice, kde jsou opět mimo dnešní kolejiště umístěna nástupiště a přístupy pro cestující
- kde budou umístěny plochy zařízení staveniště a přístupové cesty pro staveništní dopravu

Charakter stavby rovněž ovlivňuje to, že její jednotlivé části budou realizovány (a uváděny do provozu) v závislosti na navržených stavebních postupech (viz část dokumentace B. 12. – Organizace výstavby).

1.3 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Z hlediska krajinného rázu a začlenění stavby do krajiny nedochází k podstatným změnám oproti dnešnímu stavu, neboť vlastní železniční trať bude upravena ve stávající poloze.

Jde tedy o rekonstrukci:

- kolejového roštu a odvodňovacích zařízení
- trakčního vedení
- nástupišť v zastávkách včetně jejich osvětlení
- mostních objektů

Výše uvedené stavební úpravy nemění umístění, tvar ani barevné řešení stávajících staveb.

Za novostavby lze považovat:

- přístřešky pro cestující v zastávkách Želénky a Chotějovice. Zde dochází k demolici stávajících zděných přístřešků, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu a jsou prostorově značně naddimenzované. Tyto budou nahrazeny novou železobetonovou prefabrikovanou konstrukcí. Jedná se běžné typové řešení používané např. i pro MHD
- zastřešení výstupu z podchodu a přístřešky pro cestující v zastávce Duchcov. Dnešní ocelová konstrukce zastřešení nástupiště (vlaštovka) je ve špatném technickém stavu a s ohledem na výhledovou frekvenci cestujících je značně naddimenzovaná. Proto bude ocelová konstrukce zastřešení nástupiště i ocelová konstrukce zastřešení výstupů z podchodu odstraněna a nahrazena novou konstrukcí. Nová konstrukce zastřešení bude lehká s použitím tenkostěnných uzavřených ocelových profilů s krytinou z trapézového plechu a opláštěná ze tří stran (zadní, boční) hustě perforovaným plechem. Nové konstrukce bude umístěna na obou nástupištích a bude společnou plnit funkci zastřešení výstupu z podchodu a přístřešku pro cestující. Oproti původnímu zastřešení bude nová konstrukce výrazně menší.

- nástupiště a zastřešení výstupů z podchodu v nové zastávce Jeníkov-Oldřichov. Stávající nástupiště a zastřešení nástupiště v ŽST Oldřichov u Duchcova budou demontovány a nástup cestujících bude přemístěn na bílinské zhlaví železniční stanice. Nespornou výhodou tohoto řešení je přiblížení nástupního místa cestující veřejnosti. Nová vnější nástupiště budou umístěna blíže obytné zastávce a nový podchod pod tratí, mimo přístupů na nástupiště, umožní bezpečný průchod pod tratí i obyvatelům Oldřichova. Zastřešení výstupů z podchodu na nástupiště i směrem k obci bude řešeno železobetonovou, po stranách otevřenou konstrukcí.

Nové konstrukce budou tvarově i barevně přizpůsobeny tak, by při zachování své funkce co nejvíce korespondovaly se svým okolím (pohledové členění, ozelenění,...).

1.4 Zásady technického řešení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V následujícím je popsána koncepce technického řešení po jednotlivých profesích.

1.4.1 Železniční zabezpečovací zařízení (D.1)

PS 10-01-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, SZZ

PS 11-01-01 Oldřichov u Duchcova – Bílina, TZZ

ŽST Oldřichov u Duchcova bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, elektronickým stavědlem. Toto zařízení v plném rozsahu nahrazuje dnešní zabezpečovací zařízení. Nové zařízení bude s třífázovými elektromotorickými přestavíky, se světelnými návěstidly, s kolejovými obvody 275 Hz a s přenosem kódu VZ na určených kolejích. V části kolejiště budou zřízeny počítače náprav. Ovládání ŽST Oldřichov u Duchcova bude zajištěno místně ze zálohovaného pracoviště JOP z dopravní kanceláře v Oldřichově. Současně bude zařízení připraveno na dálkové ovládání. Vnitřní část SZZ bude umístěna ve stávající výpravní budově v nově adaptovaných prostorách, základní napájení bude zajištěno z drážního rozvodu 6 kV / 50 Hz.

Traťový úsek Oldřichov u Duchcova – Bílina bude zabezpečen novým obousměrným elektronickým trojznakým automatickým blokem s kolejovými obvody 75 Hz a s přenosem kódu VZ. Napájení a vnitřní výstroj automatických bloků bude soustředěna do přilehlých ŽST.

Nové staniční i traťové zabezpečovací zařízení bude připraveno pro pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS). Všechny nové kolejové obvody v oblasti stavby musí nejen splňovat podmínky obou norem ČSN 34 2613 a ČSN 34 2614, ale musí splňovat i aktuální podmínky TSI včetně národního doplnku TSI a podmínky zásad modernizace vydané SŽDC s.o., které upřesňují potřebné technické parametry nových kolejových obvodů na tratích interoperabilní sítě. Mezní hodnoty šuntové citlivosti a odolnosti proti rušivým proudům musí být u kolejových obvodů do doby definitivního schválení závazně stanoveny a potvrzeny SŽDC.

Nové staniční i traťové zabezpečovací zařízení bude vybaveno diagnostikou a bude zajištěn výstup diagnostických informací do intranetu SŽDC. Všechny nové kabely budou plněné. Pokládka nových zabezpečovacích kabelů je navržena do společných tras se sdělovacími kabely. Součástí stavby budou kompletní demontáže stávajícího a nepotřebného zabezpečovacího zařízení v úseku stavby.

Po dobu přestavby ŽST Oldřichov u D. zůstane v činnosti stávající RZZ, které bude v jednotlivých stavebních postupech upravováno, aby vyhovělo přestavbě ŽST. Úpravy budou prováděny zejména ve vnější části zařízení, ve vnitřní části RZZ budou úpravy minimální. Pro zabezpečení nového předsunutého zhlaví směrem na Bílinu, pro zabezpečení výhybny v traťovém úseku Oldřichov – Bílina a pro zabezpečení vlastního traťového úseku Oldřichov – Bílina budou zřízeny dva provizorní kontejnery s mobilním elektronickým stavědlem a integrovaným provizorním TZZ. První kontejner bude umístěn v ŽST Oldřichov u Duchcova na předsunutém bílinském zhlaví v km 23,927 dle nové kilometráže, druhý kontejner se bude nacházet před zastávkou Chotějovice (v km 31, 415 dle nové kilometráže - v místě provizorní výhybny). Volnost celého traťového úseku, výhybny i předsunutého zhlaví v ŽST Oldřichov bude zjišťována počítači náprav. Provizorní mobilní elektronické stavědlo bude 3. kategorie s ústředním stavěním jízdních cest a s obousměrným provozem, ovládání bude zajištěno z provizorního JOP v dopravní kanceláři ŽST Oldřichov. Mezi stávajícím RZZ a provizorním mobilním elektronickým stavědlem bude ve spojovacích kolejích zřízena jednoduchá vazba, zejména výluky protisměrných jízdních cest. Pro

provizorní mobilní elektronické stavědlo bude zřízena provizorní kabelizace, v potřebném rozsahu bude zřízena provizorní kabelizace i pro stávající RZZ v Oldřichově. Ovládaní ŽST Oldřichov i mobilního elektronického stavědla bude zajišťovat jeden výpravčí a to ze stávajícího ovládacího pultu RZZ a z provizorního JOP. Aktivace provizorního elektronického stavědla a provizorního TZZ bude provedena před zahájením stavebních prací. Aktivace definitivního SZZ a TZZ bude naopak provedena až po ukončení všech stavebních prací.

PS 10-01-02 ŽST Oldřichov u Duchcova – Řetenice, úprava ZZ

Traťový úsek Oldřichov u Duchcova – Řetenice zůstane zabezpečen stávajícím traťovým zabezpečovacím zařízením s tím, že se provede výměna stávajících kolejových obvodů 50 Hz za nové s frekvencí 75 Hz s napájením a vnitřní výstrojí soustředěnou do ŽST Oldřichov u Duchcova. Pro tyto nové kolejové obvody platí stejné podmínky jako pro kolejové obvody v úseku Oldřichov – Bílina, bude se jednat i o stejný typ. Přenos kódu VZ bude zajištěn ve správném směru. Mezi stavědlovou ústřednou v ŽST Oldřichov u Duchcova a stávajícími RD u St.2 v Řetenicích bude položena nová kabelizace. Tato kabelová trasa je náhradou za stávající kabely a nové kabely budou umístěny v trase dnešních kabelů. Ve vnitřní části EMZZ v Řetenicích se provedou potřebné úpravy, vyplývající z úzké vazby stávajícího EMZZ Řetenice a nového elektronického stavědla v Oldřichově. Úpravy v Řetenicích budou prováděny na stávajících stojenech a příslušným způsobem budou upraveny i kolejové desky.

U PZS v km 21,341 se provede výstavba nového reléového domku a zřídí se zde nová logika PZS. Stávající výstražníky se vymění za nové, zůstane však zachován stávající počet výstražníků a přejezd bude i nadále bez závor. Reléová skříň stávajícího PZS se demontuje.

PS 12-01-01 ŽST Bílina, úprava SZZ

V ŽST Bílina zůstává v činnosti stávající RZZ, do kterého se provede zavázání nového elektronického automatického bloku. U stávajícího RZZ se provede výměna vjezdových návěstidel a v souvislosti s tím se potřebným způsobem upraví i kabelizace RZZ.

Kromě úvazky nového TZZ na stávající RZZ bude v Bílině také provedeno částečné soustředění vnitřní výstroje nového autobloku z traťového úseku do Oldřichova. Vnitřní část úvazky a soustředění elektronického automatického bloku bude umístěno ve stávající stavědlové ústředně RZZ. Pro napájení úvazky a soustředění elektronického autobloku bude v místnosti rotačních měničů a v sousední místnosti zřízen nový univerzální napájecí zdroj. Příslušným způsobem se upraví vnitřní kabelizace ve stavědlové ústředně a v místnosti rotačních měničů, u stávajícího RZZ se provedou na stávajících stojanech veškeré potřebné úpravy vnitřní části.

Od vjezdových návěstidel do stavědlové ústředny bude položena nová kabelizace pro úvazku a soustředění elektronického automatického bloku. Nové kabely jsou náhradou za dnešní kabelizaci a budou umístěny převážně v trase dnešních kabelů. Ovládací a indikační prvky nového elektronického autobloku budou zřízeny na stávajícím ovládacím stole RZZ.

Dále budou v rámci tohoto PS upraveny všechny kolejové obvody RZZ Bílina respektive bude zajištěna jejich větší odolnost a to dosazením elektronických fázově citlivých přijímačů. Pro napájení takto upravených kolejových obvodů bude nově sloužit již uvedený univerzální napájecí zdroj. Při úpravách staničních kolejových obvodů bude počítáno s částečnou výměnou stykových transformátorů a lanových propojení.

PS 10-01-03 Úprava PZS směr Duchcov n.n.

Ve směru do nákladového nádraží Duchcov se nacházejí dvě PZS typu VÚD (km 24,760 a km 26,560), u nichž je nutné zajistit přenos indikačních a nouzových ovládacích prvků do ŽST Oldřichov respektive do nově zřizovaného JOP. Z těchto důvodů bude k oběma PZS položena potřebná vazební kabelizace. Kabely budou umístěny v bezprostřední blízkosti koleje = ve stezce. Ve vnitřní části PZS se provedou potřebné úpravy tak, aby obě PZS předávala potřebné indikace a tyto indikace bylo možné přenést do JOP v Oldřichově. Všechny vnitřní úpravy PZS budou prováděny uvnitř stávajících reléových skříní. U PZS v km 24,760 se dále doplní stávající kolejové obvody o spínací bodové prvky a vymění se výstražníky za nové, rozsah a způsob zabezpečení přejezdu zůstane zachován stávající.

1.4.2 Železniční sdělovací zařízení (D.2, E.1.5)

D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů

PS 09-02-01 Řetenice - Oldřichov u Duchcova, TK

PS 10-02-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, MK
PS 11-02-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, DOK a TK
PS 11-02-02 Oldřichov u Duchcova - Bílina, úpravy stávajících kabelů SŽDC s.o.
PS 11-02-11 Oldřichov u Duchcova - Bílina, přenosový systém
PS 12-02-01 ŽST Bílina, MK

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

PS 10-02-31 ŽST Oldřichov u Duchcova, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 10-02-61 ŽST Oldřichov u Duchcova, EZS
PS 10-02-71 ŽST Oldřichov u Duchcova, ASHS
PS 12-02-31 ŽST Bílina, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

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

PS 10-02-21 Zast. Jeníkov-Oldřichov, rozhlasové zařízení
PS 10-02-22 Zast. Jeníkov-Oldřichov, informační zařízení
PS 10-02-51 Zast. Jeníkov-Oldřichov, kamerový systém
PS 11-02-21 Zast. Duchcov, rozhlasové zařízení
PS 11-02-22 Zast. Želénky, rozhlasové zařízení
PS 11-02-23 Zast. Chotějovice, rozhlasové zařízení

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 11-73-01 Ochrana telekomunikačních sítí jiných operátorů

Smyslem této stavby je vyměnit zastaralou technologii a přizpůsobit topologii žst Oldřichov u Duchcova a traťového úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina současným potřebám. Pro tak krátký úsek trati nelze, bohužel, u sdělovacího zařízení uvažovat s dispečerským řízením. Nicméně sdělovací technologie navržená touto stavbou, by toto měla umožnit bez velkých úprav. I z tohoto důvodu se uvažuje technologicky propojit tuto stavbu se stavbou „Revitalizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“, tj. uvažovat o společných centrálních blocích s tím, že tyto se vybudují v rámci té z obou staveb, která bude vybudována jako první a v rámci stavby realizované jako druhé v pořadí by byly připraveny k využití.

Z dotčených železničních stanic se navrhuje v žst Oldřichov u Duchcova vyměnit stávající sdělovací zařízení komplexně. Navrhuje se zde vybudovat integrovaný terminál výpravčího, tj. terminál s maximální ergonomicky a ekonomicky přijatelnou kumulací funkcí. V žst Bílina se navrhuje zřídit pouze základní přenosovou infrastrukturu, která umožní ovládání rozhlasu v železničních zastávkách Želénky a Chotějovice, což je spojené s výměnou zastaralého zapojovače. Ostatní systémy, jako je rozhlas, radiové systémy, EZS, ... se navrhuje zachovat, pouze rozhlasovou ústřednu se navrhuje upravit pro ovládání z nového zapojovače.

Stručně lze problematiku sdělovacího zařízení řešeného touto stavbou charakterizovat následujícími body:

- Položení optického kabelu o 36 vlákních SM v celém úseku železniční trati Oldřichov u Duchcova - Bílina
- Doplnění nového metalického traťového kabelu o profilu 10XN0,8.
- Úprava místní kabelizace v návaznosti na novou polohu návěstidel a ostatních prvků zab.zař.
- Připložit traťového kabelu a dvou trubek HDPE do kabelové trasy zab.zař. do žst Řetenice
- Připložit traťového kabelu a dvou trubek HDPE do kabelové trasy zab.zař. ve směru na Osek
- Výše uvedená kabelová vedení jsou náhradou za stávající dožívající kabeláž
- Doplnění místního optického kabelu mezi nástupištěm v zast. Jeníkov-Oldřichov a výpravní budovou žst Oldřichov u Duchcova
- Propojení osvětlovacích věží v oblasti žst. Oldřichov u Duchcova s hlavním rozvaděčem nn a rozvaděč nn s místností sdělovacího zařízení místními optickými kabely a vybavení koncových bodů tzv. ring switchi

- Doplnění překryvného přenosového systému SDH o kapacitě STM 4 v relaci Bílina – Oldřichov u Duchcova, pokud tento již nebude vybudován stavbou „Zvýšení trakčního výkonu TNS“. V souvislosti s výstavbou přenosového systému SDH je nutné uvažovat s následným napojením SDH přenosového systému SDH Louka u Litvínova – Litvínov a současně s napojením na přenosový uzel SDH Ústí n.L., řešené přes dálkový optický kabel ČDT, kde má SZDC vyhrazené tři páry vláken.
- Doplnění datové technologické sítě TCP/IP kompatibilní, a to v obou dotčených železničních stanicích. To znamená vybudovat v obou žst přístupové datové přepínače, které budou sloužit pro napojení nově budovaných sdělovacích systémů jak v žst, tak i na zastávkách, neboť dostupnost technologické sítě TCP/IP se navrhuje u této stavby řešit až do úrovně zastávek. Napojení zastávek na sousední žst se navrhuje řešit optickým kabelem s použitím mediapřevodníků či SFP optických modulů. Obdobně se navrhuje napojit přes místní optický kabel i zařízení na nástupišti v zast. Jeníkov-Oldřichov
- Úprava rozhlasových systémů, s cílem vybudovat IP kompatibilní rozhlasové systémy včetně ozvučení železniční stanice Oldřichov u Duchcova a zastávek. Součástí stavby je i doplnění informačních tabulí, popřípadě informačních monitorů v žst Oldřichov u Duchcova a vybudovat nový informační server ve sdělovací místnosti žst Oldřichov u Duchcova.
- Vybudování nových telefonních zapojovačů s cílem umožnit IP ovládání dopravních MB okruhů v obou železničních stanicích. Důvodem použití IP technologie je umožnit následné začlenění do dispečerského řízení a umožnit individuální hlášení na železničních zastávkách. Telefonní zapojovač v žst Bílina sice přesahuje rámec stavby, nicméně jeho použitím se umožní ovládání rozhlasu na zastávkách Želénky a Chotějovice. K tomu je zapotřebí konstatovat, že stávající telefonní zapojovač v žst Bílina je daleko za svou životností.
- Úprava rádiového systému TRS, spočívající v novém uspořádání stávajícího zařízení TRS a výměně koaxiálních svodů.
- Úprava rádiového systému MRS v žst Oldřichov u Duchcova, čímž se umožní základnovou rdst MRS ovládat z terminálu výpravčího budovaného v rámci telefonního zapojovače.
- Zabezpečení požární ochrany zab.zař. v žst Oldřichov u Duchcova systémem ASHS
- Zabezpečení ochrany opuštěných objektů či místností, tzn. výstavba systémů EZS vč. dálkového dohledování, tj. napojení na integrační koncentrátor.
- Výstavba kamerového systému na nástupišťích zast. Jeníkov-Oldřichov s cílem umožnit výpravčímu v žst Oldřichov u Duchcova dohled nad novými nástupišti, respektive umožnit výpravčímu sledovat prostory pro cestující, a to hlavně v době průjezdu vlaků
- Zachování připojení telefonních účastníků žst Oldřichov u Duchcova a žst Bílina.
- Vybudování integračního koncentrátoru v žst Oldřichov u Duchcova včetně napojení ovládaných podsystémů tj. ohřevu výměn, ovládání osvětlení, hlídání EZS a ASHS. Napojení ovládaných podsystémů na budované koncentrátoře řešit přes IP technologickou síť.

1.4.3 Technologie transformačních stanic a stanic 6 kV (D.3.5 a D.3.6)

PS 10-03-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, TS 10/0,4 kV, technologie

Technologie TS 10/0,4 kV, bude instalována do nového prefabrikovaného betonového domku v žst Oldřichov. V rámci technologického zařízení TS bude instalován rozvaděč VN 22 kV, 50 Hz v provedení skříňovém, izolované plynem SF₆, pro montáž do vnitřního prostředí, sestaven ze 2 polí – 1 pole přívodní s odpínačem P1 a 1 pole vývodní V1 s odpínačem a pojistkou na transformátor TR1 10/0,4 kV o výkonu 400 kVA. Vyvedení výkonu transformátoru je do přívodního pole skříňového rozvaděče ozn. RH-P1. Na vstupu od transformátoru je osazen jistič s nadproudovou distribuční ochranou. Přívodní jistič je vybaven motorovým pohonem (230 V-AC) pro možnost dálkového ovládání (přes povelová relé) z dispečinku.

Veškeré vývody nn z transformovny 10/0,4kV SŽDC se doplní o měření, které bude provedeno v souladu s platnými Technickými podmínkami připojení SŽE Hradec Králové, osazeny schválené typy elektroměrů SŽE se zařízením na přenos naměřených dat na energetický dispečink SŽE Hradec Králové“.

Vlastní spotřeba transformovny:

Rozvaděč ATN bude v provedení skříňovém. Bude instalován v místnosti společně s rozvaděči RH, RC, DŘT, RDD. Jedná se o UPS sestavenou z proudového zdroje 110 V DC a ze střídače s převodem 110 V DC na 230 V AC, jako záloha je využito napětí 230 V připojené přes statický spínač (by-pass) z rozvaděče RH. Signalizace stavu bude zavedena do systému dálkového dohledu. Tyto signály jsou dále přes optopřevodníky zavedeny do DŘT optickou smyčkou. Vývody z rozvaděče jsou střídavými jednopólovými jističi. Vývody jsou spodem do kabelového prostoru

PS 10-03-02 ŽST Oldřichov u Duchcova, STS 6 kV, technologie

Technologie STS 6 kV, 50 Hz bude instalována do nového prefabrikovaného betonového domku v žst Oldřichov. V rámci technologického zařízení STS bude instalován rozvaděč VN 6 kV, 50 Hz v provedení skříňovém, izolované plynem SF₆, pro montáž do vnitřního prostředí, sestaven ze 3 polí – 2 pole přívodní P1 a P2 a 1 pole vývodní V1 na transformátor TZ1 6/0,4 kV. Kompenzace kapacitního proudu kabelu 6 kV - je realizována vzduchovými stavitelnými tlumivkami, které jsou instalovány v kobkách. Rozvaděč NN zajištěná síť RZS 400 V AC je v provedení oceloplechovém, skříňovém sestaven ze dvou polí. Hlavní přívod je z transformátoru TZ 6/0,4 kV a druhý z rozvaděče distribuce nn 400 V AC. Prioritní napájení lze určit mezi napájením z TZ anebo z distribuce nn. Přepínání mezi TZ a distribucí nn je možné navolit v režimu automatickém anebo místním. Vývodní jističe pro napájení UNZ zdrojů pro zabezpečovací zařízení musí být vybaven napěťovou vypínací cívkou pro možnost odepnutí napájecího napětí v případě nebezpečí v prostoru technologie zabezpečovacího zařízení. Vývod pro zabezpečovací zařízení a další předem dohodnuté vývody budou osazeny měřením spotřeby elektrické energie. Rozvaděč stejnosměrného napětí 24 V DC RU – rozvaděč je v provedení oceloplechovém skříňovém sestaven z jednoho pole. Rozvaděč je napájen z RZS a je určen pro napájení ovládacích a signalizačních obvodů technologického zařízení STS.

1.4.4 Železniční spodek a svršek (E.1.1)

SO 10-10-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, železniční svršek

SO 10-11-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, železniční spodek

Stavební objekty řeší úpravy stávajícího železničního svršku a spodku v ŽST Oldřichov u Duchcova v rámci přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina". Začátek stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina" začíná ve stávajícím km 21,823 a končí ve stávajícím km 33,440.

Rychlost v hlavních kolejích v ŽST Oldřichov u Duchcova je navržena na 120 km/h, napojení odbočující tratě na Litvínov je navrženo na rychlost 80 km/h a napojení směrem na Teplice - Lesní bránu na rychlost 60 km/h.

Spojky hlavních traťových kolejí na řetenickém zhlaví jsou navrženy z výhybek tvaru 1:11-300 pro rychlost 50 km/h. Na bílinském zhlaví jsou spojky z výhybek tvaru 1:14-760-I pro rychlost 80 km/h. Odbočení na Litvínov z 2. TK je řešeno pomocí výhybky 1:18,5-1200-I pro rychlost 80 km/h.

Do předjízdových kolejí č. 3 a 4 je navržena rychlost 60 km/h. Zbývající dopravní koleje č. 5, 6, 8 budou pojížděny rychlostí 50 km/h. Stávající manipulační koleje jsou navrženy na rychlost 40 km/h.

Dopravní kolej č. 4 bude na řetenickém zhlaví prodloužena do koleje č. 4a, pro případné obnovení osobní dopravy ve směru na Teplice – Lesní bránu. Tato kolej bude ukončena železobetonovým zarážedlem typu Sudop.

Napojení vlečkového kolejiště starého nádraží Duchcov je řešeno na bílinském zhlaví napojením koleje vlečky do staniční koleje č. 1. Napojení je řešeno pomocí výhybky 1:11-300, pro rychlost 40 km/h.

Ve stanici budou bez náhrady zrušeny stávající kolej č. 7 a 10, bude odstraněno propojení stávajících kolejí č. 8a, 10b a 8 pomocí výhybky č. 20, stávající koleje č. 9 (nově 101); 10b (nově 10) se ukončí zemním zarážedlem, bez náhrady bude zrušeno propojení liché skupiny směrem na Teplice – Lesní bránu, stávající výhybka č. 10 bude zrušena a nahrazena kolejovým polem, vznikne tedy kusá kolej č. 103a, která bude ukončena zemním zarážedlem.

Návrh konstrukce pražcového podloží je proveden dle platného předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek. Pro hlavní a předjízdne koleje jsou požadované hodnoty únosnosti na zemní pláni $E_o=30$ MPa a na pláni spodku 50 MPa, pro ostatní koleje pak $E_o=15$ MPa a na pláni spodku 30 MPa.

Na základě provedeného průzkumu pražcového podloží a návrhu nového pražcového podloží, bude v celém úseku zřízena konstrukční vrstva ze ŠD fr. 0/32 v tl. 200 mm.

V ŽST Oldřichov u Duchcova je ve stávajícím stavu navrženo odvodnění trativodním systémem. Tyto trativody jsou funkční a budou zachovány pod nerekonstruovanými kolejemi. Nově navržené koleje budou odvodněny novým trativodním systémem, který se napojí do stávajících vodotečí. Na bílinském zhlaví je systém odvodnění doplněn o otevřený příkop zaústěný do místní vodoteče. Z důvodu sklonu dopravních kolejí v ŽST do 2,5 ‰, jsou trativody a svodná potrubí řešeny v minimálním sklonu 3 ‰ od rozvodí v km 23,355. Svodné potrubí je dimenzováno i na zachycení srážkových vod z dopravních a manipulačních kolejí, které nejsou nyní dotčeny rekonstrukcí a je řešeno tak, aby umožnilo bezproblémové napojení případných dalších částí. Trativody nacházející se nad svodným potrubím jsou v případě dostatečné hloubky svodného potrubí řešeny přednostně ve sklonu 5 ‰.

Všechny nové výhybky budou II. generace na betonových pražcích, v hlavních kolejích se žlabovými pražci, koleje č. 1 a 2 budou mít svršek tvaru 60E2 z nového materiálu s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích, předjízdna kolej č.4 a částečně i kolej č. 3 a kolejiště obou zhlaví mimo hlavní koleje č. 1 a 2 bude mít svršek z nového materiálu tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích. Následné napojení zhlaví do stávajících kolejí bude přednostně řešeno z vyzískaného materiálu tvaru S49 s podkladnicovým tuhým upevněním na betonových pražcích, nebo v případě nedostatku užitého materiálu jako nové 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců bude jednotné „u“.

V ŽST bude zrušeno stávající ostrovní nástupiště a budou vybudovány nová vnější nástupiště na bílinském zhlaví.

SO 11-10-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, železniční svršek

SO 11-11-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, železniční spodek

Stavební objekty řeší úpravy železničního svršku a spodku v traťovém úseku mezi ŽST Oldřichov u Duchcova a ŽST Bílina v rámci přípravné dokumentace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina".

Rychlost v traťových kolejích V/V130/V150/VK je navržena od 120/120/120/120 po 130/140/145/160 km/h v závislosti na směrových poměrech a využitelnosti rychlostí dle dynamického průběhu grafu rychlosti. Tento rekonstruovaný traťový úsek je rozdělen na dvě části nerekonstruovanou střední částí, v níž se počítá s přeložkou trati, kterou bude řešit jiná investiční akce. Staničení úseku se naváže na staničení z předchozího objektu, na konci úprav prvního úseku se novým staničením přestaničí ponechávaný úsek a na jeho konci se provede skok staničení km 31,3+100 = km 31,306 jako začátek úpravy druhého úseku. Na konci druhého úseku se staničení naváže na stávající stav. Staničení druhé části je tedy zpětně dopočteno od konce úprav druhého úseku.

Rekonstruovaný úsek je řešen v původní stopě trati.

V délce tohoto SO se nacházejí 3 zastávky. Odvodnění je řešeno odřezem zemního tělesa náspu a odtokem vody po terénu, v zářezu obnovením stávajících příkopů a v zastávkách vnějšími trativody pod konstrukcí nástupiště, vyústěnými následně na okolní terén. Sklon odvodnění kopíruje sklon nivelety kolejí, min však 5 ‰.

Návrh konstrukce pražcového podloží je proveden dle platného předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek. Pro hlavní kolej jsou požadované hodnoty únosnosti na zemní pláni $E_o=30$ MPa a na pláni spodku 50 MPa.

V celém úseku se předpokládá zřízení konstrukční vrstvy ze ŠD fr. 0/32 v tl. 200 mm.

Svršek v obou kolejích v rekonstruované části bude tvaru 60E2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích.

SO 11-15-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, vystrojení trati

Tento SO bude v následujícím stupni projektové dokumentace řešit rozmístění tabulových staničníků, hektometrovníků, sklonovníků, rychlostníků (N a "3") a jejich předvěstníků, zajišťovacích značek a jiných návěstí (posun zakázán, konec nástupiště...), potřebných při provozování dráhy v řešeném úseku trati, včetně demontáže stávajícího vystrojení tratě. Součástí tohoto SO nebudou informační tabule s názvem

stanice / zastávky umístěvané před vjezdem do stanice / zastávky. Tyto tabule budou součástí SO orientačních systémů jednotlivých SO zastávek / stanic.

1.4.5 Nástupiště (E.1.2)

SO 10-14-01 Zast. Jeníkov-Oldřichov, nástupiště

SO 10-14-02 ŽST Oldřichov u Duchcova, demolice nástupiště

V obvodu železniční stanice se nově zřídí zastávka Jeníkov-Oldřichov. Ta bude tvořena 2 vnějšími nástupišti délky 120 m pro relaci Ústí nad Labem – Most/Litvínov u kolejí č. 1 a 2 a jedním vnějším nástupištěm délky 64 m u kusé koleje č. 4a pro případ obnovení osobní dopravy přes Teplice - Lesní bránu. Začátek 1. nástupiště u k. č. 1 se nachází v km 23,625 a jeho konec je v km 23,746. Začátek 2. nástupiště u k. č. 2 se nachází v km 23,657 a jeho konec je v km 23,777. Začátek 3. nástupiště u koleje č. 4a se nachází v km 23,590 a jeho konec v km 23,654. 1. Nástupiště se nachází na vnitřní straně oblouku $R = 1120$ m, 2. nástupiště se nachází na vnější straně oblouku $R = 1125$ m, 3. nástupiště se nachází na vnější straně oblouku $R = 1130,1$ m. Kolej u 1. a 2. Nástupiště je v převýšení $D = 55$ mm. Kolej u 3. nástupiště je bez převýšení.

Konstrukce nástupišť je navržena s pevnou hranou z H prefabrikátů z důvodu kolejí v převýšení. Výška nástupiště nad TK je 0,55 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je u nástupišť 1,680 m. Základní šířka nástupiště č. 1 a 2 činí 3,00 m a nástupiště č. 3 2,5 m. Nástupiště bude vybaveno vodíci prvky pro nevidomé a zbývající plocha bude vydlážděna pomocí zámkové dlažby. Sklon nástupišť je 2 % směrem od koleje, u nástupišť č. 1 a 2 v délce výstupů z podchodu se zřídí šterbinový žlab, vyústěný do odvodnění železničního spodku. Za výstupem z podchodu u nástupiště č. 1 se zřídí zpevněný příkop z tvárnic TZZ4, který zajistí odvod vody ze zastřešení výstupů z podchodu a přiléhající místní komunikace. Příkop bude ukončen uliční vpustí na konci nástupiště, která bude vyústěna do drážního příkopu za přístupovým chodníkem na nástupiště. Konec nástupiště u koleje č. 2 bude vybaven zábradlím, pro nasměrování cestujících do podchodu. Nástupiště budou ukončena L(H) prefabrikáty osazenými kolmo k ose koleje.

Přístup na nástupiště je řešen pomocí bezbariérových chodníků, které řeší SO 10-31-01.

V železniční stanici se zdemoluje stávající ostrovní nástupiště v km 22,761 – 23,000. Konstrukce nástupiště bude ubourána v celé hloubce pevných podkladních vrstev, a pochozí vrstvy včetně nástupní hrany a jejího založení. Demolice podchodů a zastřešení včetně základů je součástí jiných SO.

SO 11-14-01 Zast. Duchcov, nástupiště

V zastávce Duchcov se provede rekonstrukce stávajících nástupišť. Zřídí se 2 vnější nástupiště délky 200 m u kolejí č. 1 a 2.

Začátek nástupišť se nachází v km 26,375 a jejich konec v km 26,575. Obě nástupiště se nachází ve směrové přímé. Koleje u nástupišť jsou bez převýšení.

Konstrukce nástupišť je navržena typu SUDOP s nástupní hranou z konzolových desek KS 230, které jsou již z výroby opatřeny slepeckým pruhem, nástupištními tvárnicemi TISCHER a úložnými bloky U85. Výška nástupiště nad TK je 0,55 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je u nástupišť 1,670 m. Základní šířka nástupiště č. 1 a 2 činí 3,00 m. Nástupiště bude vybaveno vodíci prvky pro nevidomé a zbývající plocha za konzolovými deskami bude vydlážděna pomocí zámkové dlažby. Sklon nástupišť je 2 % směrem od koleje, v místě výstupů z podchodu a přístřešků se zřídí šterbinový žlab vyústěný na terén.

Přístup na nástupiště je řešen pomocí bezbariérových chodníků, které řeší SO 11-31-01.

V zastávce se zdemolují stávající vnější nástupiště v km 26,320 – 26,582. Konstrukce nástupiště bude ubourána v celé hloubce pevných podkladních vrstev, a pochozí vrstvy včetně nástupní hrany a jejího založení. Demolice podchodů a zastřešení včetně základů je součástí jiných SO.

SO 11-14-02 Zast. Želénky, nástupiště

V zastávce Želénky se provede rekonstrukce stávajících nástupišť. Zřídí 2 vnější nástupiště délky 120 u kolejí č. 1 a 2.

Začátek nástupišť se nachází v km 28,555 a jejich konec v km 28,675. Obě nástupiště se nachází ve směrové přímé. Koleje u nástupišť jsou bez převýšení.

Konstrukce nástupišť je navržena typu SUDOP s nástupní hranou z konzolových desek KS 230, které jsou již z výroby opatřeny slepeckým pruhem, nástupištními tvárnicemi TISCHER a úložnými bloky U85. Výška nástupiště nad TK je 0,55 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je u nástupišť 1,670 m. Základní šířka nástupiště č. 1 a 2 činí 3,00 m. Nástupiště bude vybaveno vodícími prvky pro nevidomé a zbývající plocha za konzolovými deskami bude vydlážděna pomocí zámkové dlažby. Sklon nástupišť je 2 % směrem od koleje, v místě před přístřeškem pro cestující se zřídí šterbinový žlab vyústěný na terén pro odvod vody z nástupiště a prostoru pod přístřeškem.

Přístup na nástupiště je řešen pomocí bezbariérových chodníků, které řeší SO 11-31-02.

V zastávce se zdemolují stávající vnější nástupiště z konzolových desek v km 28,482 – 28,648.

SO 11-14-03 Zast. Chotějovice, nástupiště

V zastávce Chotějovice se provede rekonstrukce stávajících nástupišť. Zřídí 2 vnější nástupiště délky 120 u kolejí č. 1 a 2.

Začátek nástupišť se nachází v km 31,930 a jejich konec v km 32,050. Obě nástupiště se nachází ve směrové přímé. Koleje u nástupišť jsou bez převýšení.

Konstrukce nástupišť je navržena typu SUDOP s nástupní hranou z konzolových desek KS 230, které jsou již z výroby opatřeny slepeckým pruhem, nástupištními tvárnicemi TISCHER a úložnými bloky U85. Výška nástupiště nad TK je 0,55 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je u nástupišť 1,670 m. Základní šířka nástupiště č. 1 a 2 činí 3,00 m. Nástupiště bude vybaveno vodícími prvky pro nevidomé a zbývající plocha za konzolovými deskami bude vydlážděna pomocí zámkové dlažby. Sklon nástupišť je 2 % směrem od koleje, v místě před přístřeškem pro cestující se zřídí šterbinový žlab vyústěný na terén pro odvod vody z nástupiště a prostoru pod přístřeškem.

Přístup na nástupiště je řešen pomocí bezbariérových chodníků, které řeší SO 11-31-03.

V zastávce se zdemolují stávající vnější nástupiště z konzolových desek v km 28,482 – 28,648.

1.4.6 Mosty a inženýrské objekty (E.1.4)

SO 10-20-01 Železniční most v ev. km 22,899, zrušení podchodu pro cestující

Vzhledem k rušení dnešních nástupišť v ŽST Oldřichov u Duchcova stávající podchod pozbude funkci a bude zrušen. Stropní konstrukce bude ubourána min. 1,60 m pod niveletou TK a vnitřek zbývající části konstrukce vyplněn hutněným zásypem ze zeminy vhodné do násypů. Ubourána budou také výstupní schodiště u výpravní budovy a na nástupiště. Čelo podchodu bude uzavřeno nepropustnou betonovou stěnou (součást úprav budovy – SO 10-40-01).

SO 10-20-02 Železniční most v ev. km 22,923, zrušení zavazadlového tunelu

Vzhledem k rušení dnešních nástupišť v ŽST Oldřichov u Duchcova zavazadlový tunel pozbude funkci a bude zrušen. Stropní konstrukce bude ubourána min. 1,60 m pod niveletou TK a vnitřek vyplněn hutněným zásypem ze zeminy vhodné do násypů. Čelo tunelu bude uzavřeno nepropustnou betonovou stěnou (součást úprav budovy – SO 10-40-01). Demontáž výtahu v budově a zabetonování výtahové šachty do úrovně podlahy bude součástí SO 10-40-01. Demontáž výtahu na nástupiště včetně nástavby výtahové šachty je součástí SO 10-45-01.

SO 10-20-03 Železniční most ve st. km 23,730, podchod pro cestující

Nový podchod pro cestující v nové zastávce Jeníkov-Oldřichov. Železobetonová rámová konstrukce. Šířka podchodu je navržena 3,0 m a schodišť a ramp 2,0m. Rampy i schodiště jsou navrženy přímé a zastřešené konstrukcí z monolitického železobetonu - šikmou pultovou střechu skloněnou směrem od koleje s odkapem do vrstvy kačírku na zadní straně nástupiště. Zastřešení rampy podél koleje ve směru k Ústí n/L a schodiště podél koleje ve směru Bílina je protaženo o 5,0 m a slouží jako přístřešky pro cestující. Podchod je opatřen izolací proti tlakové vodě a odvodnění podlahy podchodu je zajištěno pouze žlábkem svedeným do šachty pro přenosné čerpadlo. Povrch podlahy podchodu i ramp bude navržen z litého asfaltu.

SO 10-20-04 Železniční most v ev. km 23,963

Stávající kamenná klenba o světlosti 3,80 m a tl. 60 cm, přes vodoteč, pod traťovými kolejemi a kamenné opěry, po stranách byl most v minulosti rozšířen pod kolejemi vleček - vpravo konstrukcí ze ZBN na kamenné spodní stavbě a římsovým žb nosníkem na betonové spodní stavbě a vlevo pouze římsovým ŽB nosníkem na betonové spodní stavbě. Poruchy kamenné klenby a opěr: prosakování, protékání a vápenné výluhy, jednotlivé kameny popraskané nebo prasklé, stav mostu dle revize 2010 – K2, S2. Zatížitelnost kamenné klenby > 1,50 ZUIC.

Konstrukce ze ZBN bude nahrazena ŽB klenbovou konstrukcí. Bude navržena sanace kamenného zdiva – hloubkové spárování, případně plomby nebo přezdění. Dojde i k výškovému posunu kolejí – nová výška přesypávky klenby cca 1,4 – 1,60 m. Nad novou i stávající klenbu bude navržena rubová izolace ukončená příčnými drenážemi, která bude navázána na izolaci mostovky. Rozšíření římsovým nosníkem vpravo bude zbouráno a na ponechanou spodní stavbu bude zřízena římsa se zábradlím. Líc křídel bude očištěn a za rubem horní hrany křídel bude provedena kamenná dlažba v šířce 0,5 m.

SO 11-20-01 Železniční most v ev. km 25,911

Stávající šikmá desková konstrukce – železobetonový rozpěrák přes původní jednokolejnou trať, kolmé rozpětí 15,80m. Prostorové uspořádání na mostě je vyhovující, dvojmadlové zábradlí vlevo 2.77, vpravo 2.80 m od osy koleje. Přechodnost pro D4 ověřena přepočtem a vyhoví. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 - K1, S1. Návrh obnovení izolace mostovky a následná sanace betonu nosné konstrukce a spodní stavby sanačními hmotami. Původní žlaby na římsách pro umístění kabelů možno opatřit HDPE chráničkami a vzhledem ke zvýšení nivelety koleje římsy přibetonovat. Na římsu bude navrženo nové zábradlí a přechod z uzavřeného na otevřené šterkové lože zajištěn úhlovými zídkami.

Líc křídel bude očištěn, horní hrana křídel ve shodě s ČSN 73 6201 bude opatřena ocelovým zábradlím a za rubem horní hrany křídel bude provedena kamenná dlažba v šířce 0,5 m.

SO 11-20-02 Železniční most v ev. km 26,190

Stávající přesýpaná betonová klenba světlosti 8,0 m – přes vodoteč Klášterecký potok. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 - K1, S2. Most vykazuje následující poruchy: výluhy z betonu prasklinami, vyklonění křídel a protékající voda dilatačními spárami. Dle IGP (rešerše IG sond) je most založen na pevných až tuhých jílech a samotná křídla na 300 mm podsypu ze šterkopísku. Vyklonění křídel bude sledováno správcem objektu prostřednictvím osazených sádrových terčů, zda se nezvětšuje.

Na římsy bude navrženo nové zábradlí, na mostě v přesýpávce bude navržena v rámci žel. spodku nepropustná vrstva – např. z minerálního betonu, vyvedená příčným sklonem na svah tělesa. Za rubem římsy bude pod dlažbu vložena drenáž odpádovaná min. 1% od mostu a vyvedená před líc křídel. Stabilizace vykloněných křídel mostu řešena zemními kotvami. Sanace betonu nebude navrhována.

SO 11-20-03 Železniční most v ev. km 26,286

Stávající předpjatá konstrukce z prefabrikovaných nosníků tvaru I spojených petlicovým stykem do komorového průřezu, o rozpětí 17,8 m, přes silnici II/254 - Teplice – Duchcov. Prostorové uspořádání na mostě je vyhovující - vlevo 2.76m, vpravo 2.62m od osy koleje. Přechodnost pro D4 ověřena přepočtem. Poruchy betonu spodní stavby vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 – K2, S2.

Navržena obnova izolace, osazení odv. žlabu z kompozitů včetně svodu, sanace betonu spodní stavby - CHRL, voda. Stávající římsa bude nadbetonována na 50 mm nad nový povrch šterkového lože. Na římsu bude navrženo nové zábradlí a přechod z uzavřeného na otevřené šterkové lože zajištěn novými úhlovými zídkami.

Orezlá ložiska budou repasována. Pro nazdvihnutí konstrukce pro přístup k ložiskům bude zbudována podpůrná konstrukce PIZMO před opěrami. Po jeho demontáži budou obnoveny drenáže v krajnici komunikace podél opěr a do nich zaústěn prostřednictvím šachty i svod odvodnění mostu. Stávající chodník i zábradlí bude obnoven v rámci SO přístupů na nástupiště.

Líc křídel bude očištěn, horní hrana křídel ve shodě s ČSN 73 6201 bude opatřena ocelovým zábradlím a za rubem horní hrany křídel bude provedena kamenná dlažba v šířce 0,5 m. Rub křídel bude odvodněn vrtý vystrojenými drenážní trubicou vyústěnou před líc křídel. Terén pod odkapem drenáží bude zpevněn drceným kamenivem. Povrch křídel nebude sanován.

SO 11-20-04 Železniční most v ev. km 26,366, podchod pro cestující

Stávající rámový podchod sv. šířky 3,95 m vede z výpravní budovy v zast.Duchcov na 1. a 2. nástupiště, kde jsou umístěna výstupní schodiště a na budovu podchod navazuje rampou ve sklonu cca 12%. Nemůže tak sloužit pro bezbariérový přístup cestujících na nástupiště, který bude zajištěn po chodnicích vedoucích na nástupiště a spojených přes chodník pro pěší pod mostem ev. km 26,286.

Na základě úpravy výšky nivelety koleje a nástupištní hrany je nutné upravit i schodiště – přidáním 3 stupňů (celkový počet stupňů v horním rameni tak bude 15 místo 12) a odspádováním navazující plochy nástupiště. Podchod i schodiště bude vybaven novým zábradlím včetně spodního madla podle požadavků TSI. Horní deska podchodu bude vybavena novou izolací včetně příčných drenáží zaústěných do trativodů nového odvodnění železničního spodku. Schodiště směr Oldřichov budou zrušena zabetonováním.

SO 11-20-05 Železniční most v ev. km 28,440

Trojpolová, staticky určitá stávající konstrukce (Gerberův nosník) přes silnici III. třídy a trasu středotlakého plynovodu procházející těsně podél pilíře P2, samostatná pod každou kolejí, o rozpětí 10,4 + 20 + 10,4 m. Předpjatá konstrukce ve středním poli, s převýšenými konci do krajních polí, krajní pole ze železobetonu - tvar TT uložená na převýšeném konci prostřednictvím vrubového kloubu. Svislá spára vrubového kloubu vykazuje masivní zatékání vlivem nefunkční izolace a poruchy betonu vlivem koroze výztuže. Podhled nosné konstrukce a římsy vykazuje také rozsáhlé poruchy betonu vlivem koroze výztuže od zatékání kvůli nefunkční izolaci. Z důvodu kolize s kotvami přepínacích kabelů konstrukce středního pole nelze opatřit svislou spáru vrubových kloubů vodotěsným mostním závěrem a zabránit dalšímu poškození výztuže vrubových kloubů. Proto je navrženo dnešní nosnou konstrukci nahradit konstrukcí novou.

Nová nosná konstrukce navržena jako ocelová, se spřaženou železobetonovou mostovkou v uspořádání jako spojitá o rozpětí 16 + 20 + 16 m, uložená na stávajících pilířích, které budou sanovány a opatřeny novým stativem a nových opěrách, založených na vrtaných pilotách. Nové opěry budou zbudovány za rubem stávajících. Piloty budou zhotoveny pomocí hluchého vrtání z úrovně pláň železničního spodku. Nová nosná konstrukce má oproti stávající vyšší konstrukční výšku a vyžaduje zdvih nivelety koleje o cca 300 mm. Dle IGP je podloží mostu tvořeno navážkami a proto bude před zpracováním dalšího stupně PD doplněn podrobný IGP. Desky ložisek budou navrženy zdvojené pro možnost rektifikace v případě nerovnoměrného poklesu některé části spodní stavby.

SO 11-20-06 Železniční most ve st. km 28,739, podchod pro cestující

Nový podchod pro cestující v zast. Želénky je navržen rámový šířky 2,5m, podchozí výšky 2,70m. Povrch chodníku v propustku je navržen z litého asfaltu, v příčném sklonu 2% a se žlábkem podél stěny šířky 250mm. Křídla v místě čel propustku jsou navržena z gabionů. Římky propustku budou osazeny ocelovým zábradlím.

SO 11-20-07 Železniční most v ev. km 29,212, zrušení

Šikmá stávající rámová konstrukce o kolmé světlosti 7,0 m přes bývalou důlní vlečku dolu Fučík – dnes pod mostem neveřejná cesta. Konstrukce má výšku přesypávky cca 11,0 m a vykazuje rozdílné sedání jednotlivých segmentů a rozevírání dilatačních spar až na šířku 100 mm s vysypáváním zeminy z rubu konstrukce a poruchy betonu vlivem koroze výztuže od nefunkční izolace rubu. Stav mostu dle revize 2010 – K2, S2.

Od vlastníka navazujících pozemků – Palivový kombinát Ústí s.p. získán souhlas se zrušením mostu. Čela mostu leží na pozemku, který není ve vlastnictví SŽDC. Proto nebudou zrušena, pouze opatřena zábradlím na římsu. Mostní otvor bude vyplněn zalitím popílkobetonem.

SO 11-20-08 Železniční most v ev. km 31,446

Stávající jednopolová konstrukce z předpjatých komorových nosníků KT o rozpětí 24,0 m přes silnici III. třídy. Konstrukce nevykazuje výrazné poruchy kromě zatékání do spáry mezi NK a závěrnou zídou, kde je dobetonování čel nosné konstrukce u přepínacích kotev nasáklé vodou. Konstrukce má nevyhovující šířkové uspořádání – vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 2.20m, vpravo 2.0m. Přechodnost pro D4 ověřena přepočtem. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 – K2, S1.

Návrh obnovení izolace mostovky, osazení odv. žlabu z kompozitů včetně svodu a sanace betonu sanačními hmotami. Po demontáži stávajících zábradlí a nadvýšení povrchu říms nadbetonováním je navrženo oboustranné rozšíření ocelovou vzpěradlovou konstrukcí osazenou pochozími rošty z kompozitů a zábradlím vzd. od osy koleje min. 2625 mm. Přechod z uzavřeného na otevřené štěrkové lože bude zajištěn novými úhlovými zídками.

SO 11-20-09 Železniční most v ev. km 31,591

Stávající železobetonová desková konstrukce o dvou polích o rozpětí 8 + 12 m, staticky určitá, s vrubovým kloubem v kratším poli, přes vlečkové koleje elektrárny Ledvice. Konstrukce má nevyhovující šířkové uspořádání – vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 2.23, vpravo 2.22m. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 – K2, S1. Podhled nosné konstrukce a římsy vykazuje také rozsáhlé poruchy betonu vlivem koroze výztuže od zatékání kvůli nefunkční izolaci. Místo vrubového kloubu vykazuje masivní zatékání s korozí výztuže.

Navržena sanace stávající konstrukce, která má přechodnost pro D4 dostačující. Návrh obnovení izolace mostovky a sanace betonu sanačními hmotami. Stávající tl. šterku pod pražcem pouze 150 mm (na základě zaměření spodní hrany mostu) – nutný zdvih nivelety koleje pro dodržení min. tl. šterkového lože na mostě. Po demontáži stávajících zábradlí a nadvýšení povrchu říms nadbetonováním je navrženo oboustranné rozšíření ocelovou konstrukcí konzolovitě zavěšenou na boku nosné konstrukce osazenou pochozími rošty z kompozitů a zábradlím vzd. od osy koleje min. 2625 mm. Přechod z uzavřeného na otevřené šterkové lože bude zajištěn novými úhlovými zídkami.

SO 11-20-10 Železniční most v ev. km 31,707, zrušení

Stávající jednopolová konstrukce z předpjatých komorových nosníků KT o rozpětí 24,0 m přes zrušené vlečky – dnes volný terén, a podzemní trasa vodovodu ve vlastnictví Severočeských dolů a.s. Most má nevyhovující šířkové uspořádání – vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 2.20m, vpravo 2.0m. Konstrukce nevykazuje výrazné poruchy kromě zatékání do spáry mezi NK a závěrnou zídkou, kde je dobetonování čel nosné konstrukce u přepínacích kotev nasáklé vodou.

Most je navrženo zrušit – demontovat nosné konstrukce a po provedení kolektoru pro vodovod zřídit místo mostu zemní těleso. Vlastník vodovodu souhlasí se zrušením mostu a převedením vodovodu kolektorem v novém náspu.

SO 11-20-11 Železniční most v ev. km 31,834

Stávající desková konstrukce – železobetonový rozpěrák přes místní komunikaci, rozpětí 15,50m. Prostorové uspořádání na mostě je nevyhovující, zábradlí vlevo 2.25, vpravo 2.19 m od osy koleje. Přechodnost pro D4 ověřena přepočtem. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 – K2, S2.

Návrh obnovení izolace mostovky a sanace betonu sanačními hmotami. Po ubourání stávajících říms navrženo oboustranné rozšíření novou římsou osazenou zábradlím vzd. od osy koleje min. 2625 mm. Římsa bude vyztužena kotvenou lepenou výztuží do stávající nosné konstrukce a opěr. Přechod z uzavřeného na otevřené šterkové lože bude zajištěn úhlovými zídkami.

SO 11-20-12 Železniční most v ev. km 32,588

Stávající trámová železobetonová šikmá dvojpilová konstrukce (prosté nosníky) přes místní komunikaci a železniční jednu kolej trati Bílina – Ústí n/L západ, rozpětí polí cca 22,2 a 14,9 m. Prostorové uspořádání na mostě je nevyhovující, zábradlí vlevo 2.13, vpravo 2.19 m od osy koleje. Přechodnost pro D4 ověřena přepočtem. Poruchy betonu vlivem zatékání, stav mostu dle revize 2010 – K2, S2.

Návrh obnovení izolace mostovky a sanace betonu sanačními hmotami. Po demontáži stávajících zábradlí a nadvýšení povrchu říms nadbetonováním je navrženo oboustranné rozšíření ocelovou konstrukcí konzolovitě zavěšenou na boku nosné konstrukce osazenou pochozími rošty z kompozitů a zábradlím vzd. od osy koleje min. 2625 mm. Přechod z uzavřeného na otevřené šterkové lože bude zajištěn novými úhlovými zídkami.

SO 10-21-01 Propustek v ev. km 22,259

Do stávajícího trubního propustku DN 1000 mm zaústěno odvodnění přilehlé části stanice Oldřichov, proto je nutné jej zachovat. Dle hydrotechnického výpočtu nutná přestavba na DN 1200 mm. Stávající trouby budou vybourány a do výkopu osazeny nové betonové patkové DN 1200 mm, se šikmým čelem na vtoku, zaústěny do kanalizační šachty.

SO 11-21-01 Propustek v ev. km 24,804

Stávající trubní propustek DN 1000 mm převádí stálou vodoteč mezi dvěma rybníky a navazuje na propustek pod přilehlou komunikací, proto je nutné jej zachovat ve stávající poloze. Dle hydrotechnického výpočtu nutná přestavba na min. DN 1200 mm. Vzhledem k nízké výšce nadnásypu stávajícího propustku nutné navrhnout propustek rámový 900/ 2000 mm. Vodoteč bude dočasně převedena do HDPE trouby DN 600 mm v odsunutě poloze, která bude po dobudování propustku zrušena vyplnění popílkobetonem.

SO 11-21-02 Propustek v ev. km 25,430

Stávající propustek DN 1000 mm převádí občasnou vodoteč, poměrně vodnatou, proto je nutné jej zachovat. Dle hydrotechnického výpočtu nutná přestavba na DN 1200 mm. Stávající propustek bude zbourán po dobudování propustku z trub betonových patkových DN 1200 mm, se šikmým čelem, v nové poloze cca 5,0 m od stávajícího.

SO 11-21-03 Propustek v ev. km 27,309

Stávající trubní propustek DN 1000 mm převádí patní příkopy po levé straně násypu, zaústěné na vtoku do kalníku na pravou stranu tělesa, proto je nutné jej zachovat. Dle hydrotechnického výpočtu nutná přestavba na DN 1000 mm. Je navržen z trub betonových patkových DN 1000 mm, s úpravou kalníku na vtoku a ukladňovací šachty na výtoku.

SO 11-21-04 Propustek v ev. km 28,710, zrušení

Stávající propustek slouží pro odvedení vody z jedné strany tělesa na druhou nekrytým příkopem a pro průchod cestujících k přílehlé zastávce Želénky, po betonovém chodníku šířky 1,30 m se zábradlím. Konstrukce je z rámových prefabrikátů světlé šířky 2,0m. Podchozí výška je min. 2,150 m. Vzhledem k tomu, že dispozice propustku neumožňuje jeho využití pro bezbariérový přístup cestujících k nástupišťům v normových parametrech (min. podchozí výška 2,50m), bude v nové poloze navržen nový podchod ve st. km 28,739 a stávající propustek je navrženo zrušit vyplněním otvoru popílkocementem, s ubouráním říms a zasypaním čel.

SO 10-22-01 Silniční nadjezd v ev. km 22,228 (ochranné sítě)

Trojpolový nadjezd převádí silnici III. třídy přes koleje umístěné ve středním poli. Stávající ochranné sítě proti dotyku jsou umístěny v celém středním poli a polohově vyhovují i pro upravenou polohu kolejí pod mostem. V krajním poli umístěno nové zesilovací vedení TV, proto navrženy ochranné sítě i nad ním.

SO 11-22-01 Silniční nadjezd v ev. km 25,050 (ochranné sítě)

Trojpolový nadjezd převádí silnici III. třídy přes koleje umístěné ve středním poli. Ochranné sítě proti dotyku dnes zcela chybí. Budou doplněny.

SO 10-26-01 Návěstní lávka v ev. km 21,650

Nově navržená ocelová typová návěstní lávka přes dvě traťové koleje, s osovou vzdáleností stojek 11,25 m. Základové patky navrženy z monolitického betonu, založené v otevřených výkopech, s pažením podél provozovaných kolejí štetovnicemi.

SO 10-26-02 Návěstní lávka ve st. km 23,575

Nově navržená ocelová typová návěstní lávka přes tři staniční koleje, s osovou vzdáleností stojek 16,80 m. Základové patky navrženy z monolitického betonu, založené v otevřených výkopech, s pažením podél provozované koleje č.1 štetovnicemi.

SO 10-26-03 Návěstní lávka ve st. km 23,786

Nově navržená ocelová typová návěstní lávka přes tři staniční koleje, s osovou vzdáleností stojek 16,80 m. Základové patky navrženy z monolitického betonu, založené v otevřených výkopech, s pažením podél provozované koleje č.1 štetovnicemi.

SO 11-26-01 Návěstní lávka ve st. km 25,188

Nově navržená ocelová typová návěstní lávka přes dvě traťové koleje, s osovou vzdáleností stojek 11,25 m. Základové patky navrženy z monolitického betonu, založené v otevřených výkopech, s pažením podél provozované koleje č.1 štetovnicemi.

SO 11-26-02 Návěstní lávka ve st. km 25,450

Nově navržená ocelová typová návěstní lávka přes dvě traťové koleje, s osovou vzdáleností stojek 11,25 m. Základové patky navrženy z monolitického betonu, založené v otevřených výkopech, s pažením podél provozované koleje č.1 štetovnicemi.

1.4.7 Potrubní vedení (E.1.6)**SO 10-70-01 ŽST Oldřichovice u Duchcova, přeložka dešťové kanalizace**

Střecha stávající budovy správy tratí je odvodněna pomocí svodů do kanalizace. Tato kanalizační přípojka podchází koleje na nádraží a posléze je vyústěna na terén. Vzhledem k tomu, že se během terénního průzkumu nepodařilo tuto přípojku nalézt, není známa ani její hloubka uložení.

Vzhledem k tomu, že se v dané ŽST budou v rámci rekonstrukce budovat nové trativody a nová kanalizace, je pravděpodobné, že by v rámci stavby mohlo dojít s touto stávající přípojkou ke kolizi. Proto se stávající dešťová přípojka zruší a dojde k jejímu následnému zaústění do Š12 což je startovací šachta nové

kanalizace.(viz situace). Na samotné přeložce přípojky budou vybudovány dvě kontrolní plastové šachty DN 600.

Přípojka od dešťových svodů navrhujeme žebrované plastové PP DN 200, SN 10 kN/m², s vnitřní stěnou ve světlé barvě. Při realizaci se nevylučuje ani použití jiného trubního materiálu, včetně uložení, dle nabídky dodavatele za předpokladu souhlasu zadavatele a budoucího správce.

Potrubí kanalizace DN 200 je uvažováno z plastu PP SN 10 kN/m² dle DIN 16961. Bude uloženo do štěrkopískového lože a se štěrkopískovým obsypem.

Na trase přeložky budou umístěny dvě revizní plastové šachty DN 600. V místě napojení Š1 na původní přípojku a v místě lomu Š2. Šachta v místě lomu Š2 bude s kalovým prostorem pro možnost usazení nečistot.

Přípojka dešťové kanalizace od budovy správy tratí bude napojena do nově vybudované kanalizace. Ta bude napojena do stávající kanalizační šachty poblíž recipientu.

Nedochází k žádnému ovlivnění podzemních vod v lokalitě.

SO 11-70-01 Zast. Duchcov, zrušení přípojky vodovodu v km 26,445

Pro nově rekonstruované nádraží Duchcov již nemá stávající vodovodní přípojka využití. Z tohoto důvodu bude zrušena. Vodovodní přípojka je napojena na vodovod SŽDC. Přípojka zásobuje veřejné umyvadlo na nádraží. Délka přípojky je 40m.

Žádost o zrušení odběru vod je potřeba na základě platné smlouvy projednat s SČVK.

Vodovodní přípojka musí být odstraněna (rušena) v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Vlastníkem přípojek je dle zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích vlastník pozemku nebo stavby připojené na vodovod.

SČVK jako provozovatel, provede fyzické odpojení přípojek od veřejného řadu současně s odebráním vodoměru na náklady žadatele. Pokud si odpojení vyžádá odstávku v dodávce vody, projednání výluky zajistí SČVK opět na náklady uživatele v zákonné lhůtě minimálně 30dní předem.

Žadatel dále v předstihu zajistí výkopové povolení, případně pažený výkop.

SO 11-71-01 přeložka vodovodu v km 31,707

Stávající vodovod k elektrárně Ledvice kříží, železniční trať v místě mostního objektu, který bude v rámci rekonstrukce trati zrušen. Z tohoto důvodu bude v těchto místech vybudován kolektor, do kterého bude stávající vodovod přeložen.

Kolektor je veden jako samostatný stavební objekt SO 11-20-10. Stávající vodovod je z materiálu PE DN 200. Je ho stávající trasa je vedena pod mostem, který je určen ke zrušení. Na místě stávajícího mostu bude vybudován kolektor SO 11-20-10 do něhož bude vodovod přeložen.(viz situace).

Materiál (Polyetylen) i dimenze DN 200 zůstanou zachovány. Přeložka bude navržena pro pracovní tlak PN 16. Na konci kolektoru je vybudována jímka pro přenosné čerpadlo, zde bude na vodovodu umístěn vypouštěcí ventil umožňující odkalení vodovodu (kalník).

Za vyústěním z kolektoru je potrubí vyvedeno blíže k terénu cca 1,2 m pod stávající terén, v těchto místech (lom) bude umístěn automatický vzdušník pro odvzdušnění potrubí.

Na začátku - před zaústěním do kolektoru - bude umístěno šoupě v zemní soupravě pro možnost uzavření přívodu vody do kolektoru.

Celková délka přeložky je 95m. Potrubí je uvažováno z trub HDPE , PN 16, DN 200.

Vodovod přejde do správy Severočeské doly a.s.

1.4.8 Pozemní komunikace (E.1.8)

SO 10-31-01 Zast. Jeníkov-Oldřichov, přístupové komunikace

Tento SO řeší napojení nástupiště z SO 10-14-01 do úrovně stávajících komunikací pro pěší v prostoru obce Jeníkov. Jedná se o 3 chodníky šířky 2,0 m se zvýšeným obrubníkem o min 6 cm nad úroveň dlažby. Chodník u koleje č. 1 na konci nástupiště a chodník u koleje č. 4a na začátku nástupiště bude ještě doplněn o třímadlové trubkové zábradlí výšky 1,1 m na straně u koleje, sloužící jako přirozená vodící linie pro nevidomé a zábrana proti přebíhání chodců přes kolejiště. Chodníky budou tvořeny zámkovou dlažbou tl. 80 mm, uloženou do drtě fr. 4/8 mm, na konstrukční vrstvě štěrkodrti tl. 200 mm. V části navazující k nástupišti bude chodník vybaven signálním pásem navazujícím na signální pás nástupiště, na opačném konci bude chodník ukončen kontrastním varovným pásem, z důvodu, že navazuje na vozovku. Podélný

sklon chodníků činí max. 8,33 %, jejich délka je 21, 15 a 54 m. Příčný sklon chodníku je 0 %, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Na styku chodníku a nástupiště u koleje č. 1 bude zřízen šterbinový žlab, s výtokem na terén směrem k uliční vpusti v příkopu za nástupištěm. Chodník u koleje č. 2 bude spádován směrem k vozovce.

SO 11-31-01 Zast. Duchcov, přístupové komunikace na nástupiště

Tento SO řeší úpravu stávajícího napojení nástupišť z SO 11-14-01 do úrovní stávajících komunikací pro pěší v prostoru před zastávkou Duchcov. Jedná se o chodníky šířky 2,0 m se zvýšeným obrubníkem o min 6 cm nad úroveň dlažby na straně ke koleji doplněný třímadlovým trubkovým zábradlím výšky 1,1 m na straně vzdálenější od koleje, sloužící jako přirozená vodící linie pro nevidomé. Chodník bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 80 mm, uloženou do drtě fr. 4/8 mm, na konstrukční vrstvě šterkodrti tl. 200 mm. V části navazující k nástupišti bude chodník vybaven signálním pásem navazujícím na signální pás nástupiště. Podélný sklon chodníků činí max. 8,33 %, jejich délka je 127 a 65 m. Příčný sklon chodníku je 0 %, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. V rámci tohoto SO dojde k demolici stávajících přístupových komunikací včetně stávajícího zábradlí a schůdků ve stávajícím km 24,600.

SO 11-31-02 Zast. Želénky, přístupové komunikace na nástupiště

Tento SO řeší úpravu stávajícího napojení nástupišť z SO 11-14-02 do úrovní stávajících komunikací pro pěší v prostoru před zastávkou Želénky. Jedná se o chodníky šířky 2,0 m se zvýšeným obrubníkem o min 6 cm nad úroveň dlažby na straně ke koleji. Chodník přiléhající ke koleji č. 1 je doplněný třímadlovým trubkovým zábradlím výšky 1,1 m na straně vzdálenější od koleje, sloužící jako přirozená vodící linie pro nevidomé. Chodník bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 80 mm, uloženou do drtě fr. 4/8 mm, na konstrukční vrstvě šterkodrti tl. 200 mm. V části navazující k nástupišti bude chodník vybaven signálním pásem navazujícím na signální pás nástupiště. Podélný sklon chodníků činí max. 8,33 %, jejich délka je 105 a 64 m. Příčný sklon chodníku je 0 %, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. V rámci tohoto SO dojde k demolici stávajících přístupových komunikací včetně stávajícího zábradlí.

SO 11-31-03 Zast. Chotějovice, přístupové komunikace na nástupiště

Tento SO řeší úpravu stávajícího napojení nástupišť z SO 11-14-03 do úrovní stávajících komunikací pro pěší v prostoru před zastávkou Chotějovice. Jedná se o chodníky šířky 2,0 m se zvýšeným obrubníkem o min 6 cm nad úroveň dlažby na straně ke koleji doplněný třímadlovým trubkovým zábradlím výšky 1,1 m na straně vzdálenější od koleje, sloužící jako přirozená vodící linie pro nevidomé. Chodník bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 80 mm, uloženou do drtě fr. 4/8 mm, na konstrukční vrstvě šterkodrti tl. 200 mm. V části navazující k nástupišti bude chodník vybaven signálním pásem navazujícím na signální pás nástupiště. Podélný sklon chodníků činí max. 8,33 %, jejich délka je 97 a 95 m. Příčný sklon chodníku je 0%, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. V rámci tohoto SO dojde k demolici stávajících přístupových komunikací včetně stávajícího zábradlí.

1.4.9 Pozemní stavební objekty (E. 2)

SO 10-40-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, stavební úpravy výpravní budovy

Tento SO řeší úpravy stávající výpravní budovy v železniční stanici Oldřichov u Duchcova v návaznosti na zrušený podchod a zavazadlový tunel. Sklepní prostory v místě výstupů z podchodů budou zality betonem. Horní povrch betonové zálivky bude opatřen hydroizolační stěrkou s krystalizační příměsí bránící průniku vody do objektu. Této úpravě bude předcházet demolice rampy uvnitř i vně objektu a dále demolice zděných suterénních stěn.

V místě návaznosti zavazadlového tunelu na výpravní budovu bude ve sklepním prostoru vybetonována stěna ze železobetonu s krystalizační příměsí bránící průniku vody do objektu. Této úpravě bude předcházet odstojení výtahu (řeší SO 10-45-01). V místě výtahu bude vybudována ocelová plošina z porořostu se zábradlím a žebřík pro případnou kontrolu těsnosti nové suterénní stěny. Vnější výtahové dveře budou zdemolovány a nahrazeny novými ocelovými dveřmi s větracími mřížkami. Spodní dojezd výtahu bude zabetonován hubeným betonem po úroveň podlahy suterénu.

Dále je v tomto SO řešena úprava výpravní budovy pro umístění technologie. Přívod kabelů do výpravní budovy bude na straně kolejí novým přístavkem ze železobetonu s dveřmi pro snadnou manipulaci s kabely. Kabely budou ústít do kabelové místnosti a místnosti trafostanice. Kabelová místnost bude mít nabetonovanou podlahu a dále budou kabely vedeny na roštech pod stropem. Místnost trafostanice bude mít dvojitou podlahu. Místnosti s nabetonovanou a dvojitou podlahou budou mít přístup po nových

schodištích se zábradlím. Po zprovoznění nové releové místnosti bude stávající reléová místnost rozdělena příčkami a bude sloužit jako dílny a sklad (1). Do dílny (1) bude vybudována žb rampa pro závoz technologie k opravě. Pásová okna v technologických místnostech a místnosti skladu (2) budou zazděna. V dílnách a skladu (1) budou ponechány otvory a vyměněna okna za nová plastová s bezpečnostní fólií a mříží. Nová okna s bezpečnostní fólií budou vyměněna i v dopravní kanceláři a navazující kanceláři. Nové technologické místnosti budou mít požární dveře. V rekonstruovaných prostorech technologie, dílen, skladů a dopravní kanceláře bude provedena nová podlaha s antistatickou stěrkou. Podle potřeby budou provedeny nové omítky a malby.

SO 10-40-02 ŽST Oldřichov u Duchcova, budova rozvodny 6 kV

V rámci tohoto SO se jedná o technologický objekt pro rozvodnu 6kV, stanoviště transformátorů a místnost vlastní spotřeby jako náhradu za nevyhovující prostory ve výpravní budově. Konstrukce objektu bude prefabrikovaná železobetonová buňka. Střechu budou tvořit dřevěné sbíjené vazníky s krytinou z asfaltových šindelů.

SO 11-40-01 Zast.Duchcov, stavební úpravy výpravní budovy

Tento SO řeší bezbariérový přístup do stávající výpravní budovy pomocí vnější rampy. Rampa bude železobetonová umístěná v místě stávajícího schodiště. Před vybudováním rampy bude předcházet zbourání části stávajícího schodiště a betonového květináče. Rampa bude vybavena madlem.

SO 11-41-01 Zast.Duchcov, zastřešení nástupišť

Stávající nevyhovující a předimenzované zastřešení nástupišť bude zdemolováno včetně konstrukce zakrytí výstupů z podchodů. Výstupy z podchodů budou zredukovány ze 2 na každém nástupišti na 1 pro každé nástupiště (stavebně řeší SO 11-20-04). Zastřešení výstupů z podchodů bude nové z ocelových tenkostěnných profilů s krytinou z trapézového plechu opláštěné ze tří stran hustě perforovaným plechem. Konstrukce zastřešení bude uložena na betonové zídky podchodu a betonové patky. Výstupy z podchodů budou zároveň plnit funkci nástupištních přístřešků vybavených mobiliářem dle TSI. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle maximální frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry cca 17,7 x 3,8 m.

SO 11-41-02 Zast.Želénky, nástupištní přístřešky

Stávající přístřešky jsou ve velmi špatném až havarijním stavu. Zároveň jsou tyto přístřešky značně předimenzované pro stávající potřebu cestujících. Je navržena demolice těchto přístřešků a nahrazení menšími železobetonovými prefabrikovanými přístřešky tvaru „U“ v provedení antivandal zaručující delší životnost. Přístřešky budou uloženy na železobetonovou základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle maximální frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,0 x 1,8 m. Přístřešky budou vybaveny mobiliářem dle TSI.

SO 11-41-03 Zast.Chotějovice, nástupištní přístřešky

Stávající přístřešky jsou ve velmi špatném technickém stavu. Rekonstrukce přístřešků by měla dočasný charakter. Zároveň jsou tyto přístřešky značně předimenzované pro stávající potřebu cestujících. Je navržena demolice těchto přístřešků a nahrazení menšími železobetonovými prefabrikovanými přístřešky tvaru „T“ v provedení antivandal zaručující delší životnost. Přístřešky budou uloženy na železobetonovou základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle maximální frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 8,0 x 1,8 m (ve směru na Bílinu) a 12,0 x 1,8 m (ve směru na Oldřichov u Duchcova). Přístřešky budou vybaveny mobiliářem dle TSI.

SO 10-45-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, demolice zastřešení nástupiště

V rámci tohoto SO je řešena demolice stávajícího zastřešení ostrovního nástupiště včetně výtahové šachty nákladního výtahu ze zavazadlového tunelu. Důvodem demolice zastřešení je nové kolejové řešení a přemístění zastávky. Zastřešení nového nástupiště bude vybudováno ze železobetonu, které bude součástí mostní konstrukce v nově navržené zastávce. Dále je součástí tohoto SO odstrojení nákladních výtahů v šachtě na nástupišti a v šachtě ve výpravní budově.

1.4.10 Trakční vedení (E.3.1)

SO 10-60-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, trakční vedení

SO 10-60-02 TM Oldřichov, připojení napájecího vedení

SO 10-60-03 TM Oldřichov, připojení zpětného vedení

SO 11-60-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, trakční vedení

SO 11-60-02 Oldřichov u Duchcova - Bílina, propojení zpětných vedení

Stávající stav :

Celý úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Provedení však odpovídá tehdy platným normám a předpisům, takže jsou ve velké míře použita rozpětí 70 až 75m, což současná sestava vůbec neumožňuje. Také stav základů je nejistý a vyžadoval by úpravy včetně protikorozi ochrany stávajících stožárů.

Navržený stav :

Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 119 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 pro provozní rychlost do 160 km/hod. Při návrhu byly respektovány související stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov“ a "Elektrizace a revitalizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov".

Stavební část:

Podpěry TV jsou kompletně navrženy nové za původní nevyhovující.

Přední hrany stožárů od rekonstruovaných kolejí jsou na trati minimálně 3,00m + delta, ve zvláště stísněných místech, pro provizorní stavy a ve stanici jsou navrženy podle minimální požadované hodnoty dle ČSN 34 1530 ed. 2.

Montážní část:

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 120 Cu a nový trolejový drát 150 Cu. Nad vedlejšími kolejemi bude použita trolej 100 Cu a nosné lano 50 Bz. Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách nové.

Zesilovací vedení není podle energetických výpočtů navrženo.

Výška sestavy na konzolách bude 1,5m, na závěsech na branách 1,5m - 2,0 m.

Projektovaná výška troleje je navržena 5,60 m nad TK nové koleje.

Přístroje: nové odpojovače a odpínače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

Nátěry:

Ochranné a bezpečnostní nátěry podpěr TV jsou navrženy v rozsahu úprav TV.

Trakční vedení - kapacitní údaje:

Stavební úpravy TV 27,8km

Montážní úpravy TV 28,2km

Demontáž stávajícího TV 30,2km

1.4.11 Ohřev výměn (E.3.4)

SO 10-64-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, EOVS

V současné době v ŽST. Oldřichov u Duchcova není EOVS. V novém stavu a v souladu s požadavky dopravní technologie bude zřízen na rekonstruovaném kolejišti elektrický ohřev výhybek za účelem zajištění sjízdnosti hlavních a předjízdových vlakových cest. Celkem je uvažováno osadit EOVS na 24ks výhybek.

Napájení nového EOVS je uvažováno z měřených vývodů nové rozvodny NN. Vzhledem k počtu vyhřívaných výhybek budou na každém zhlaví osazeny 2ks rozvaděčů s vývody pro jednotlivé topné soupravy vyhřívaných výměn. Na zhlavích jeden z rozvaděčů EOVS bude řídicí a jeden podružný.

Řídicí rozvaděče budou vybaveny čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách.

Společná ovládací rozvodnice EOVS+VO se osadí v dopravní kanceláři. Návrh EOVS bude proveden v souladu se směnicí SŽDC E2 z r. 2011 čl. 78.

Odběr EOVS dle navrženého kolejiště je $P_i=184,9\text{kW}$.

1.4.12 Rozvody VN, NN osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů (E.3.6)

SO 10-62-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, úpravy kabel. rozvodu nn a osvětlení

Stávající stav – v současné době je napájení Žst. Oldřichov u Duchcova zajištěno ze stožárové transformovny SŽDC TS 10/0,4kV. Z rozvaděče nn stožárové TS 10/0,4kV jsou položeny 2ks kabelů. 1ks kabelu je ukončen v kabelové skříni KS1 osazené na VB a druhý kabel je položen do rozvaděče RH1, který je situován v rozvodně nn ve VB.

Z kabelové skříně KS1 je přes elektroměrový rozvaděč RE 3 napojena elektroinstalace VB. Z KS1 je dále položen záložní kabel do rozvaděče RH1. Z rozvaděče RH1 jsou napojeny části el. instalace VB, budova TD, osvětlení kolejiště (osvětlovací věže ROV1 – ROV14), osvětlení nástupiště č.1, č.2, osvětlení podchodu a kryté části nástupiště.

Z rozvaděčů osvětlovacích věže ROV1 a ROV14 jsou napojeny ještě osvětlovací stožáry JŽ. V rámci úprav kolejiště budou dotčeny osvětlovací věže ROV3, ROV4, ROV5. (Zbývající osvětlovací věže se využijí pro budoucí stav). Dále budou dotčeny stávající osvětlovací JŽ a parkové osvětlovací stožáry na nástupišťích.

Nový stav, úprava rozvodu nn – stávající stožárová transformovna 10/0,4kV s transformátorem 100kVA nevyhovuje požadavkům zvýšeného odběru, proto v rámci PS 10-03-01 bude nahrazena novou TS 10/0,4kV s transformátorem 400kVA. Z rozvodny nn nové TS 10/0,4kV se napojí stávající KS 1 na výpravní budově, osvětlovací věže, rozvaděče EO V a nový rozvaděč VO v pilířku, který bude situován u nově budovaných nástupišť na zhlaví Bílina.

Nový stav, úprava osvětlení – stávající nedotčené osvětlovací věže (10ks) trubkové konstrukce se ponechají. Rozvaděče u osvětlovacích věží jsou nevyhovující pro budoucí provoz, proto se demontují a nahradí novými v plast. provedení. Světlomety na osvětl. věží se rovněž demontují a nahradí se novými vč. stoupacího vedení. Osvětlení kolejiště bude nutné doplnit osvětlovacími tělesy osazenými na trakčních podpěrách. Napájení osvětlovacích těles na TV se provede z rozvaděčů osvětl. věží.

Osvětlení nově budovaných nástupišť a příchozích chodníků se provede pomocí sklopných stožárků. Napájení je uvažováno z nového rozvaděče, který se osadí v pilířku u nově budovaných nástupišť. Z rozvaděče se na samostatný vývod napojí ještě osvětlení nově budovaného podchodu.

Rozvaděče u osvětlovacích věží a rozvaděč u nástupiště budou osazeny PLC automatem a napojí se optickým kabelem (řeší PS 10-02-01) přes Mediakonvektor do společného rozvaděč EO V+VO, který se osadí v dopravní kanceláři. Ovládání osvětlení je možné zvolit i pomocí fotobuňky.

Spínání jednotlivých větví osvětlení bude probíhat automaticky podle zvoleného režimu spínání a spínání fotobuňky. Nastavené časy spínání bude možné ovlivnit i zásahem dispečera přes dotykovou obrazovku na ovládacím rozvaděči, např. při zpoždění vlaku.

Návrh osvětlení kolejiště a nástupišť je proveden dle požadavku ČSN EN 12464-2 z 07/2008, směrnice. Návrh osvětlení se provede dle rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.

SO 10-62-02 ŽST Oldřichov u Duchcova, DOÚO

V rámci úprav trakčního vedení bude v ŽST. Oldřichov u Duchcova instalováno 9ks odpojovačů s motorovým pohonem. Jedná se o odpojovače č 3A, 4, 5, 6, 13A 401, 402, 411, 412 a 413.

Ovládací pult DOÚO se osadí v rozvodně nn v rozvodně nn.

V prostoru NS Oldřichov budou instalovány odpojovače N101, N102, N111, N112, N113, N213 tyto odpojovače se napojí na ovl., který se osadí ve velínu NS Oldřichov.

SO 10-62-03 Zast. Jeníkov-Oldřichov, osvětlení podchodu

V nově vybudovaném podchodu se instaluje osvětlení pomocí osvětlovacích těles s akumulacním zdrojem. Napojení osvětlení se provede samostatným vývodem z nového rozvaděče, který je osazen v pilířku v rámci SO 10-62-01 u nástupiště. Osvětlení bude navrženo dle požadavku rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.

SO 10-62-05 ŽST Oldřichov u Duchcova, úprava venk. vedení 10kV ČEZ Distribuce a.s.

V ŽST. Oldřichov u Duchcova je v rámci předmětné stavby uvažováno s novým elektrickým ohřevem výhybek, novým zabezpečovacím zařízením a rekonstrukcí osvětlení kolejiště a osvětlením nově budovaných nástupišť. Stávající transformovna SŽDC 10/0,4kV s transformátorem 100kVA nevyhovuje potřebám zvýšeného příkonu. Z těchto důvodů se zruší a nahradí se novou. Nová transformovna bude osazena ve zděném objektu v Žst . Oldřichov u Duchcova. Předmětem tohoto stavebního objektu je

demontáž stávající sloupové transformovny 10/04kV vč. stáv. linky 10kV až k stáv. příhradovému stožáru, který je situován v Žst. Oldřichov u Duchcova. Na stáv. příhradový stožár se osadí nový úsekový odpojovač a provede se kabelový svod do nové TS 10/0,4kV. Kabel se ukončí vstupním poli transformovny. Technologie transformovny je součástí PS 10-03-01.

SO 10-62-06 ŽST Oldřichov u Duchcova světelná návěst

V obvodu ŽST Oldřichov u Duchcova bude instalováno celkem 6ks stožárků návěsti „Stáhni sběrač“ minimálně ve vzdálenosti 50m od dělení trakčního vedení. Ovládací skříň N50 se osadí v místnosti dozorčího NS Oldřichov. Napojení se provede z rozvaděče zajištěné sítě. Automatické ovládání bude závislé na povelch rychlovypínačů, které jsou instalovány v rámci technologie měnírny. Skříň N50 bude napojena na DŘT. Napájení rozvaděče N50 se vybuduje z rozvaděče zajištěné sítě zajištěné sítě ATN

SO 11-62-01 Oldřichov u Duchcova – Bílina, kabel. vedení 6kV 50Hz

Ve výše uvedeném úseku trati je v současné době položen kabel 6kV 50Hz AYKCY 3x50mm² z NS Oldřichov u Duchcova přes STS 6kV 50Hz v ŽST. Oldřichov u Duchcova do STS 6kV 50Hz v žst. Bílina. V předmětném úseku je instalováno celkem 12ks traťových transformoven (TTS). Jedná se o tyto TTS:

TTS č. 2232 NS OLdřichov

TTS 2233	24,290 km
TTS 2234	24,809 km
TTS 2235	25,830 km
TTS 2236	26,928 km
TTS 2237	28,000 km
TTS 2238	29,275 km
TTS 2239	29,955 km
TTS 2240	30,310 km
TTS 2241	31,400 km
TTS 2242	32,073 km
TTS 2243	32,700 km

Stávající trasa kabelu 6kV je převážně situována mimo pozemek SŽDC. Vzhledem k technickému stavu kabelu je uvažováno s výměnou stávajícího kabelu a s jeho nahrazením novým kabelem 6kV AYKCY 3x50mm². Nová trasa kabelu 6kV bude navržena po pozemku SŽDC.

Níže uvedené stávající traťové transformovny se demontují a nahradí novými.

TTS 2233	24,29 km
TTS 2235	25,83 km
TTS 2236	26,928 km
TTS 2237	28,000 km
TTS 2238	29,275 km
TTS 2240	30,310 km
TTS 2242	32,073 km

Níže uvedené stávající traťové transformovny se demontují bez náhrady.

TTS 2234	24,809 km
TTS 2239	29,955 km
TTS 2241	31,400 km
TTS 2243	32,700 km

Nové traťové transformovny 6kV (TTS) se osadí vedle stávajících, protože provozovatel OŘ Ústí nad Labem, SEE požaduje zachování provozu rozvodu 6kV po dobu stavby. Při rekonstrukci železničního těles bude dotčen stáv. kabel 6kV v těchto úsecích pro zachování provozu bude nutné provést provizorní přeložky v těchto úsecích:

km.....	28,033 - 27,587
km.....	28,119 - 28,053
km.....	28,900 - 28,255
km.....	30,011 - 28,811
km.....	32,090 - 31,415

Dle požadavku zpracovatele zab. zař. se provede z rozvodu 6kV 50Hz napájení provizorního kontejneru zabezpečovacího zařízení, který bude osazen v km 31,415. Napájení je uvažováno ze stáv. TTS 2241 do kterého se osadí nový transformátor 10 kVA 6/0,4kV.

Napájení zab.zař. v ŽST. Oldřichov u Duchcova bude z nové STS 6/0,4kV a záložní napájení bude zajištěno z distribučního rozvodu žel. stanice.

SO 11-62-02 Přeložka kabelu NN ČEZ Distribuce a.s. v km 24,472

V současné době kříží kolejiště v km 24,472 distribuční kabel NN ČEZ, který bude při rekonstrukci stavbou dotčen. Před zahájením zemních stávající kabel se přeruší a na stáv konce kabelu se naspojkuje nový kabel, který se ve stejné trase založí pod kolejemi do nové chráničky na budoucí stav žel. tělesa.

SO 11-62-03 Přeložka kabelu NN ČEZ Distribuce a.s. v km 25,040

V současné době kříží kolejiště v km 25,040 distribuční kabel NN ČEZ, který bude při rekonstrukci stavbou dotčen. Před zahájením zemních stávající kabel se přeruší a na stáv konce kabelu se naspojkuje nový kabel, který se ve stejné trase založí pod kolejemi do nové chráničky na budoucí stav žel. tělesa.

SO 11-62-04 Zast. Duchcov, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení

Napájení Zast. Duchcov je v současné době zajištěno kabelovou přípojkou nn z distribučního rozvodu ČEZ. Přípojka je ukončena v kabelové skříni KS1, která je osazena na VB. Z kabelové skříň KS1 je napojena elektroměrová rozvodnice RE 2 v 1. patře VB a elektroměr RE1, který je osazen ve vstupním poli skříňového rozvaděče situovaného na chodbě VB. Z druhého pole rozvaděče je napojena elektroinstalace VB a z třetího pole přes stykačové vývody je napojeno venkovní osvětlení nástupišť, osvětlení přístřešků na nástupišťích, osvětlení podchodu a světelných nápisů na nástupišťích č. 1 a 2.

Z kabelové skříň KS1 je dále napojena kabelová skříň KS2, která je osazena na obytném domě č.p. 1276. Kabelová skříň KS2 je ještě napojena samostatným kabelem z distribučního rozvodu ČEZ. V případě poruchy je možné KS1 napájet přes kabelovou skříň KS2.

Hlavní jištění před elektroměrem (pro odběr zastávky) je 80A a za elektroměrem je 63A. V současné době je vytápění výpravní budovy provedeno pomocí elektrokotle $P_i = 36\text{kW}$. OŘ Ústí nad Labem, SEE provedl zdali výkon $P_i = 36\text{kW}$ na vytápění je možné snížit.

V rámci předmětné stavby je uvažováno s rekonstrukcí nástupišť přístřešků na nástupišťích a s výstavbou nových přístupových chodníků k nástupišťím.

Osvětlení nekrytých částí nástupišť se provede pomocí sklopných stožárků. Osvětlení přístřešků bude součástí stavební části jako samostatná složka elektroinstalace. Přístupové chodníky k nástupišťím budou v majetku SŽDC, proto osvětlení se napojí na rozvod SŽDC.

Napájení nově budovaného osvětlení se provede z rozvaděče (součást tohoto SO), který bude osazen v pilířku u VB. Rozvaděč bude osazen podružným měření a vývody pro napájení osvětl. stožárků na prvním a druhém nástupišti, vývodem pro napájení osvětlení přístřešků a přístupových chodníků. Rozvaděč bude dále osazen měřeným vývodem pro odběr sděl. zařízení ($P_i = 1\text{kW}$).

Ovládání osvětlení zastávky bude zapojeno (v rámci PD sděl. zařízení) pomocí PLC automatu do dálkového systému z dispečerského stanoviště.

SO 11-62-05 Zast. Duchcov, osvětlení podchodu

V rekonstruovaném podchodu v zast.Duchcov se upraví stávající osvětlení pomocí nových osvětlovacích těles s akumulacním zdrojem. Napojení osvětlení se provede samostatným vývodem z nového rozvaděče, který je osazen v pilířku v rámci SO 11-62-04 u VB. Osvětlení bude navrženo dle požadavku rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.

SO 11-62-06 Zast. Želénky, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení

V současné době je napájení zastávky Želénky zajištěno z distribučního rozvodu ČEZ. V rámci předmětné stavby je uvažováno s rekonstrukcí nástupišť, přístřešků, podchodu a přístupových chodníků k nástupišťím. Stávající osvětlení bude nahrazeno novým. Nové osvětlení se provede sklopnými stožárky. Rozvaděč s vývody pro osvětlení a PLC automatem bude osazen v pilířku u nástupiště. Ze stáv odběrného bodu ČEZ se položí nový napájecí kabel do nového rozvaděče VO. Nový rozvaděč bude osazen ještě měřeným vývodem pro napojení sděl. zařízení. Ovládání osvětlení zastávky zapojeno (v rámci PD sděl. zařízení) pomocí PLC automatu do dálkového systému z dispečerského stanoviště.

SO 11-62-07 Zast. Želénky, osvětlení podchodu

V nově vybudovaném podchodu se instaluje osvětlení pomocí osvětlovacích těles s akumulacním zdrojem. Napojení osvětlení se provede samostatným vývodem z nového rozvaděče, který je osazen v pilířku v rámci SO 11-62-06 u nástupišť. Osvětlení bude navrženo dle požadavku rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ“ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.

SO 11-62-08 Zast. Chotějovice, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení

V současném stavu napájení zastávky je provedeno kabelovým svodem z venkovního distribučního rozvodu ČEZ.

Kabelový svod z venkovního vedení je zústěn do kabelového pilíře KS1. Z kabelového pilíře KS1 je napojena stávající rozvodnice v pilíři RE. Rozvodnice je osazena elektroměrem a vývody pro stáv. osvětlení nástupišť. V rámci předmětné stavby je uvažováno s rekonstrukcí stávajících nástupišť a přístupových chodníků k nástupišťům.

Osvětlení rekonstruovaných nástupišť a přístupových chodníků se provede pomocí sklopných stožárků. Nový rozvaděč s vývody pro osvětlení, měřeným vývodem pro sděl. zařízení a PLC automatem bude osazen v pilířku u nástupiště. Napájení nového rozvaděče se provede ze stávající přípojky napojené na distribuční rozvod ČEZ. Vedle nového rozvaděče VO se osadí nový elektroměrový rozvaděč s měřením ČEZ. Ovládání osvětlení zastávky bude zapojeno (v rámci PD sděl. zařízení) pomocí PLC automatu do dálkového systému z dispečerského stanoviště.

1.4.13 Ukolejnění vodivých konstrukcí (E.3.7)

SO 10-61-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 11-61-01 Oldřichov u Duchcova - Bílina, ukolejnění vodivých konstrukcí

Ukolejnění je řešeno v samostatných stavebních objektech a bude navrženo podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50 122-1 ed. 2.

1.4.14 Vnější uzemnění (E.3.8)

SO 10-65-01 ŽST Oldřichov u Duchcova, TS 10/0,4 kV a STS 6 kV, vnější uzemnění

V rámci této stavby se provede vybudování společného vnějšího uzemnění pro TS 10/0,4 kV a STS 6 kV. Průřez vodičů zemniče bude volen podle předpokládaného rozdělení poruchového proudu a korozní agresivity půdy. Požadavky na uzemňovací soustavu objektu transformovny 10/0,4 kV a staniční transformovny 6/0,4 kV vyplývají z požadavků na uzemňovací síť jednotlivých technologií a uspořádání napájecího systému jako celku.

Vzhledem k nebezpečí, která mohou vzniknout při přechodových jevech, tj. vznik nebezpečného potenciálu a případné šíření bludných proudů ze stejnosměrné trakce je nutné na vedení zaústěných do technologických objektů z objektů a zařízení mimo společnou uzemňovací síť, provést opatření proti zavlečení nebezpečného potenciálu a šíření bludných proudů podle příslušných norem. Rizika a opatření pro omezení uvedených nebezpečí musí vyplynout z posouzení specializovaného pracoviště SŽDC TÚDC. Následně je pak možné realizovat danou síť dle ČSN EN 50522, ČSN 33 2000-4-41 a 33 2000-5-54. Vzhledem k oblasti se zvýšeným výskytem bludných proudů je dle ČSN 33 2000-5-54 čl. NA 6.3. zemnicí pásek zesílen na průřez FeZn 40x4. Ochranu spojů zemničů na přechodu zemničů a uzemňovacích přívodů mezi různými prostředími před korozi se provede dle ČSN 33 2000-5-54. čl. NA.7. Dimenzování průřezů vodičů zemničů musí plně respektovat předpokládané rozdělení poruchového proudu i míru korozního ohrožení. V případě, že naměřené hodnoty zemního odporu budou větší, než povolené platnou normou, nutno zemní síť doplnit o další hloubkové zemniče.

1.5 Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Navržené řešení splňuje technické požadavky na stavby ve smyslu vyhlášky č. 268/2009 Sb. v platném znění změny 20/2012 Sb.

Navržené řešení splňuje technické požadavky výroby ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. v platném znění.

1.6 Údaje o současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu

Údaje o současném stavu konstrukcí a staveb byly získány z prováděných průzkumů (stavebně technický), podkladů a údajů poskytnutých správcí dotčených zařízení a infrastruktury. Tento stav je zohledněn v technickém návrhu jednotlivých profesních částí dokumentace.

Rozsah průzkumných prací prováděných v rámci geotechnického a stavebně technického průzkumu byl pro jednotlivé objekty stanoven odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden pro mostní objekty se zaměřením na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod. U některých mostních objektů byly použity průzkumy z archivních dokumentací. Dále byl proveden průzkum pražcového podloží obou kolejí, jehož cílem je získat podklady potřebné pro návrh sanace pražcového podloží.

Výsledky a závěry stavebně technického průzkumu jsou dokladovány v části dokumentace H.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování dokumentace a byly použity jako jeden ze základních podkladů pro projektování.

1.7 Využití dosavadního hmotného majetku

Údaje o současném stavu hmotného majetku byly získány z prováděných průzkumů (stavebně technický), podkladů a údajů poskytnutých správcí dotčených zařízení a infrastruktury. Podle technického stavu bylo rozhodnuto o využití stávajících hmotného majetku či o jeho náhradě. Podrobně je toto řešeno u konkrétních PS a SO v technické části dokumentace.

Podklady získané při zjišťování stavu stávajícího hmotného majetku jsou dokladovány v části dokumentace H.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování dokumentace.

1.8 Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

1.8.1 Přeložky inženýrských sítí

Stavba je situována industriálním extravilánu a obytném intravilánu i extravilánu. Z toho vyplývá rozdílná hustota souběžných a křížujících inženýrských sítí (IS) jichž se dotýkají navrhované úpravy.

Přehled správců IS a jejich vyjádření k existenci zařízení ve své správě je uveden v části dokumentace H.1.2 Ověření stávajících inženýrských sítí. Situační zakres z podkladů poskytnutých jednotlivými správci je doložen v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby.

1.8.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“ (investor SŽDC s.o.), v rámci stavby dochází ke stavebním úpravám a elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova ve směru na Litvínov. Tato trať odbočuje na bílinském zhlaví ŽST Oldřichov u Duchcova. Přípravná dokumentace této stavby se zpracovává souběžně s přípravnou dokumentací stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ a technické řešení je důsledně koordinováno.
- „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS, SpS Bílina“ (investor SŽDC s.o.), v rámci těchto staveb dochází ke stavebním úpravám a úpravám technologie TNS i SpS. Je zpracována přípravná dokumentace obou staveb, technické řešení je se stavbou „Zvýšení

traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ zkoordinováno. Je předpoklad, že realizace staveb TNS bude probíhat v předstihu před stavbou „Zvýšení traťové rychlosti ...“

- „Farma větrných elektráren Moldava“ (investor EP Renewables a.s.), jedná se o křížení kabelové trasy s kolejištěm v prostoru nových nástupišť v ŽST Oldřichov u Duchcova. Technické řešení bylo zkoordinováno. Kabelová trasa bude provedena v předstihu protlakem pod dnešním kolejištěm tak, že bude vyhovovat pro cílový stav kolejiště a nástupišť při realizaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti ...“
- „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.

1.8.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území

Realizace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ nenaruší stávající vztah k veřejnému a občanskému vybavení území. Technologie železniční dopravy se oproti současnému stavu nemění. Zlepšením parametrů infrastruktury dojde naopak k jeho zlepšení (zvýšení traťové rychlosti na veřejné železniční trati SŽDC, instalace moderního železničního zabezpečovacího zařízení a tím zvýšení bezpečnosti železničního provozu, ...). Řešenou stavbou není dotčena stávající veřejná doprava.

2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby

2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

2.1.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Archivní průzkumy:

Řešený úsek železniční trati se v celé délce nachází na přeložce vybudované v 60.letech minulého století z důvodu uvolnění dobývacích prostorů pro těžbu hnědého uhlí. Proto existuje a je využita řada archivních podkladů z let 1960-1965. Dále jsou využity archivní průzkumy související s výstavbou a provozem elektrárny Ledvice (složisté popílků, tepelný napáječ,...). V neposlední řadě byly využity archivní průzkumy z dokumentací přeložek silničních komunikací. Úplný výčet použitých archivních průzkumů a posudků je uveden ve zprávě v části dokumentace H.1.1.2 Průzkum pro mostní objekty.

Doplňované průzkumy

Geotechnický a stavebně technický průzkum (01/2014)

- podrobnosti viz část dokumentace:

H.1.1.1 Průzkum železničního spodku

H.1.1.2 Průzkum pro mostní objekty

H.1.1.3 Kontaminace štěrkového lože

Korozní měření

- podrobnosti viz část dokumentace:

H.1.3 Korozní měření

Požadavky na doplnění průzkumů v dalším stupni dokumentace

Z hlediska mostních objektů je nutné v dalším stupni dokumentace doplnit průzkum tam, kde v přípravné dokumentaci byly využity archivní dokumentace. Jde především o potvrzení či aktualizaci hladiny podzemní vody a o ověření skutečných rozměrů mostních konstrukcí včetně úrovně základové spáry.

Obdobně je navrženo doplnění (zahuštění sond) průzkumu pražcového podloží v dalším stupni tak, aby byly zachyceny případné změny v konstrukci a materiálu násypových těles zřízených v 60.letech minulého století na přeložce trati.

2.1.2 Použité geodetické a mapové podklady

Geodetické doměření bylo vyhotoveno v období 09/2013 – 10/2013 SUDOPem PRAHA a.s. Měření je vztaženo k platnému železničnímu bodovému poli, které bylo převzato od SŽDC s.o, SŽG Praha v 10/2013.

Jedná se o kompletní nové geodetické měření staveb a terénu celé stavby v rozsahu požadovaném projektanty jednotlivých PS a SO, tj. cca 10 m od osy krajní koleje s lokálním rozšířením dle navrhovaného řešení.

Pro další stupeň dokumentace je potřebné geodetické zavěření rozšířit až po hranici drážního pozemku a v lokalitě výhledové přeložky trati v km 30,480 – 31,300.

2.2 Údaje o ochranných pásmech

2.2.1 Dosavadní dotčená ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako 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.

Ochranná pásma pozemních komunikací

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

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

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

Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

a) ochranné pásmo křižujících 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 pásmo 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 zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

f) 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.

Ochranné pásmo lesa

Řešený úsek dnešní železniční trati již leží v ochranném pásmu lesa. Ochranné pásmo lesa činí 50m.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Celá stavba prochází stanovenými ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů.

- V úseku žst. Oldřichov u Duchcova (km trati 21,823 – 23,8) prochází OPPLZ II. stupně (II.A - zóna nejvyšší ochrany proti kontaminaci ropou a ropnými produkty v širším prozatímním ochranném pásmu) Teplice v Čechách.
- V mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina (km staničení 23,8 – 33,1) prochází stavba OPPLZ II. stupně (II.C – širší prozatímní ochranné pásmo – subpásmo 1) Teplice v Čechách
- Úsek stavby (km staničení 33,1 – 33,4) žst. Bílina se nachází v OPPLZ Bílina II. stupně.

Ochranná zóna nadregionálního biokoridoru rovněž není dotčena.

Nejbližší ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru Jezeří – Stříbrný roh je vzdáleno od stavby cca. 2 km.

2.2.2 Chráněná území

Zákres prvků ochrany přírody je proveden v C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí. Problematika je podrobně zpracována v části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

Pozemky plnící funkci lesa

Stavba zasahuje na pozemky plnící funkci lesa a vyžaduje kácení lesní zeleně. Rozsah stavbou dotčených PUPFL je uveden v části I.2 Majetkoprávní část geodetické dokumentace.

Zvláště chráněná území

Nejbližší zvláště chráněné území (Přírodní památka Háj u Oseka) je vzdáleno 1,2 od záměru.

Územní systém ekologické stability

Nadregionální prvky ÚSES stavba nezasahuje, u regionálního stupně dojde ke křížení regionálního biokoridoru RBK 563, který je v bodě střetu s železniční tratí nahrazen biocentrem (podle ÚTP ÚSES regionálním biocentrem, podle územních plánů místních obcí biocentrem lokálním LBC 4). Toto křížení je realizováno v rekultivované zelené ploše sevřené mezi z. Duchcov a z. Želénky. Z lokálních prvků jsou na Ledvickém potoce vymezena lokální biocentra, křížení s tratí formou lokálního biokoridoru je realizováno cca. 1 km severněji (propojení LBK 9 a LBC 6). V oblasti Jeníkova je trať křížena s interakčním prvkem IP 2 (cca. 24,9), v oblasti Oldřichova potom lokálním biokoridorem LBK 3, jež je trasován podél vodoteče

Bouřlivec. Začátek stavby u Oldřichova spadá do lokálního biocentra LBC 9, které je zde vymezeno „přes“ drážní pozemky. Podrobnosti viz část dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Významné krajinné prvky

Z významných krajinných prvků budou dotčeny stavbou křížené vodoteče, popis vlivu je uveden v dokumentaci B.3. Vliv stavby na životní prostředí. Dojde rovněž k plošně omezeným záborům PUPFL, kdy je les „ze zákona“ rovněž za VKP považován.

NATURA 2000

V dotčeném území se nenachází lokality chráněné v rámci NATURY 2000. Nejbližší evropsky významná lokalita „Háj u Oseka“ je od území stavby cca 1,2 km daleko. Nejbližší Ptačí oblast (Východní Krušné hory) je potom vzdálena přes 6,5 km. Podle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje (743/ZPZ/2014/N-1989) nebude mít záměr významný vliv na EVL či PO.

2.2.3 Kulturní památky

Stavbou nejsou dotčeny kulturní památky. Archeologicky významné lokality jsou vyznačeny v příloze C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí.

2.2.4 Stanovení nových ochranných pásem

S ohledem na charakter stavby a řešení jednotlivých stavebních objektů, tj. zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati se stávající stopě, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

Stavbou nevzniknou nové stavby či zařízení, které vyžadují stanovení nových ochranných pásem.

2.2.5 Údaje o chráněných ložiskových územích

Sledovaná trasa stavby prochází s ohledem na historický vývoj poblíž starých či provozovaných důlních děl, kde těženou surovinou bylo hnědé uhlí. Na začátku trasy se nachází severozápadním směrem poddolované území ID 1555 – Verneřice u Hrobu 1, dále v km cca 26,500 – 26,800 severovýchodně od poddolovaného území ID 1552 – Duchcov 1, v km cca 28,600 pak trasa přechází poddolované území ID 1571 – Zabrušany, v úseku km cca 29,400 – 29,900 trasa přechází poddolované území ID 1600 – Želénky 3, a v úseku km cca 30,600 – 31,400 pak trasa prochází východně od poddolovaného území ID 1592 – Chotějovice 2. Ve všech případech se jedná o staré povrchové lomy, které byly v minulosti zasypány a rekultivovány. Předpokládá se, že zeminy jsou již v těchto místech konsolidované, nelze však vyloučit, že v některých místech ještě konsolidace probíhá.

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby zájmová trasa prochází v km 27,400 západně od potenciálního sesuvného území, klíč 5976 (aktualizace záznamu proběhla v roce 1986) a v km 29,600 východně od potenciálního sesuvného území, klíč 5982 (aktualizace proběhla v roce 1987).

V blízkosti žst. Oldřichov u Duchcova je trasa vedena jižně v min. vzdálenosti 50 m od okraje chráněného ložiskového území ID 07820000, s číslem ložiska 3078200 (hnědé uhlí) a severozápadně od chráněného ložiskového území ID 17380000, s číslem ložiska 3173800 (křemenné suroviny). V úseku cca km 26,500 – 27,400 (za zast. Duchcov) trasa prochází těženým dobývacím prostorem ID 30098, s číslem ložiska 3189800 Duchcov – Václav, kde těženou surovinou je oxyhumolit. U konce stavby pak trasa prochází jižně ve vzdálenosti cca 75 m od okraje těženého dobývacího prostoru ID 30049, kde těženou surovinou je hnědé uhlí.

2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Ve stavbě je navržena demolice a zrušení ostrovního nástupiště včetně zastřešení v ŽST Oldřichov a to bez náhrady. Ostatní demolované objekty jsou zastřešení nástupišť a přístřešky pro cestující. Ve všech

případech jde o stavby ve velmi špatném technickém stavu, a proto budou odstraněny a nahrazeny novými stavbami.

V některých lokalitách stavby dojde ke kácení a mýcení zeleně. V drtivé většině se jedná o náletové dřeviny na svazích dnešního tělesa dráhy. Odstranění stromů a keřů bude provedeno v místech s navrženou stavební činností a v lokalitách, kde jsou dřeviny v ochranném pásmu drážních energetických zařízení (trakční vedení včetně zesilovacího vedení).

2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Soupis záborů pozemků ZPF potřebných pro realizaci stavby je uveden v části dokumentace I. – Geodetická dokumentace. Informace jsou zde přehledně tabulkově zpracovány a zábory jsou graficky dokladovány zákresem do mapy KN.

2.5 Územně technické podmínky

Před započítáním hlavních stavebních prací – úpravou stávajícího železničního tělesa a s tím související úprava objektů železničního spodku (mosty, propustky) budou vykonány potřebné práce pro uvolnění staveniště. Jedná se o následující činnosti:

Přeložky a zajištění inženýrských sítí:

V průběhu zpracování dokumentace byl zjišťován stávající stav hmotného majetku a to včetně stávajícího stavu inženýrských sítí. Bylo zjištěno, že v prostoru stavby se nacházejí sítě těchto správců či vlastníků:

AGC Automotive Czech a.s., Sklárna 33, 418 25 BÍLINA

ČD - Telematika a.s., Bílinská 3449/30, 400 01 ÚSTÍ NAD LABEM

Čez Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02 DĚČÍN 4

ČEZ Teplárenská, a.s., Školní 1051/30, 430 01 CHOMUTOV

Město Bílina, Břežanská 50/4, 418 31 BÍLINA

Město Duchcov, Nám. Republiky 5, 419 37 DUCHCOV

Obec Jeníkov, 417 JENÍKOV

Obec Lahošť, Švermova 22, 417 25 LAHOŠŤ

OPTLINE a.s., zast. SITEL, spol. s r.o., Nad Elektrárnou 1526/45, 106 00 PRAHA 10 - SLATINY

Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 430 03 CHOMUTOV

RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 BRNO

Severočeské doly a.s., Boženy Němcové 5359, 430 01 CHOMUTOV

Severočeské vodovody a kanalizace a.s., Přítkovská 1689, 415 50 TEPLICE

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Železničářská 1386/31, 400 03 ÚSTÍ NAD LABEM

SUPTel a.s., Hvoždaňská 3, 148 01 PRAHA 4

Telefónica Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 286/2, 140 00 PRAHA 4

UPC Česká republika, s.r.o., Doubravecká 1615, 415 01 TEPLICE

Vodafone Czech Republic a.s., Vinohradská 3217/167, 100 00 PRAHA 10

TeliaSonera International Carrier Czech Republic, a.s., centrum NAGANO IV,

K červenému dvoru 25a, 130 00 PRAHA 3

ČEZ, a.s. - Elektrárna Ledvice, Bílina č.p. 141, 418 48 BÍLINA

Kácení lesní a mimolesní zeleně:

Pro uvolnění staveniště je rovněž nutno provést kácení mimolesní zeleně a to jednak v ochranném pásmu dráhy (na svazích drážního tělesa), kde budou odstraněny náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě. Dále bude provedeno kácení mimolesní zeleně bránící výstavbě a na plochách zařízení staveniště. Způsob a rozsah kácení na těchto plochách bude proveden na základě dendrologického průzkumu, na jeho základě zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně správního orgánu životního prostředí.

Pokud bude místně správním orgánem životního prostředí nařízena náhradní výsadba, bude tato provedena na náklad stavebníka na v rozhodnutí určeném místě a rozsahu.

Podmiňující, vyvolané a související investice

Jsou uvedeny v kap.A.7 Průvodní zprávy a kap.2.6 Souhrnné technické zprávy.

Likvidace odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části dokumentace B.5 – Odpadové hospodářství podle platných právních předpisů. V dokumentaci je kvantifikován předpokládaný objem vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu. Z charakteru a náplně stavby vyplývá, že převládajícími druhy odpadů budou materiály, vytěžené při úpravách železničního svršku a spodku. Míra jejich znečištění byla stanovena zkouškami v rámci geotechnického průzkumu. S ohledem na zdroje znečištění byly rozhodující odtěžované materiály rozděleny na šterkové lože, zeminu z pražcového podloží pod kolejí s jistým stupněm znečištění a na zeminu bez kontaminace, odtěženou mimo zemní pláš pod kolejí. Přebytek odtěžených zemin bude odvezen na určené skládky, šterkové lože bude recyklováno podle postupu výstavby na recyklační základně na plochách zařízení staveniště. Kontaminovaný odpad po recyklaci bude odvezen na skládku. Demontované technologické zařízení, u kterého nebude předpoklad dalšího využití u SŽDC (či jiného příslušného správce dotčené infrastruktury), ani nebude možnost či zájem o jeho zachování, bude sešrotováno.

2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ má přímou návaznost či souvislost se stavbami:

- „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“ (investor SŽDC s.o.), v rámci stavby dochází ke stavebním úpravám a elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova ve směru na Litvínov. Tato trať odbočuje na bílinském zhlaví ŽST Oldřichov u Duchcova. Přípravná dokumentace této stavby se zpracovává souběžně s přípravnou dokumentací stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ a technické řešení je důsledně koordinováno.
- „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS, SpS Bílina“ (investor SŽDC s.o.), v rámci těchto staveb dochází ke stavebním úpravám a úpravám technologie TNS i SpS. Je zpracována přípravná dokumentace obou staveb, technické řešení je se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ zkoordinováno. Je předpoklad, že realizace staveb TNS bude probíhat v předstihu před stavbou „Zvýšení traťové rychlosti ...“
- „Farma větrných elektráren Moldava“ (investor EP Renewables a.s.), jedná se o křížení kabelové trasy s kolejištěm v prostoru nových nástupišť v zast. Jeníkov-Oldřichov. Technické řešení bylo zkoordinováno. Kabelová trasa bude provedena v předstihu protlakem pod dnešním kolejištěm tak, že bude vyhovovat pro cílový stav kolejiště a nástupišť při realizaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti ...“
- „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.

2.7 Údaje o bilancích zemních prací

Zemní práce ¹		
- výkop	m ³	59 136
- násep	m ³	928

¹ Rozhodující stavební objekty železničního spodku

2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

K realizaci stavby je nutný výkup pozemků a nemovitostí. Přehled bude uveden v části dokumentace I. – Geodetická dokumentace.

2.9 Výjimky z předpisů a norem

Navržené technické řešení jednotlivých PS a SO a stavby jako celku nevyžadují výjimky z platných předpisů a norem.

2.10 Požadavky na další přípravu stavby

Pro zpracování dalšího stupně dokumentace je potřeba provést doměření a průzkumy:

- Aktualizace předkategorizace železničního svršku na celém úseku stavby
- Aktualizace průzkumu znečištění kolejového lože
- Doplnění geodetického zaměření stávajícího terénu a staveb v lokálních místech nad rozsah zaměření provedeném pro přípravnou dokumentaci. Případně doměření stavebních úprav provedených v období mezi zpracováním přípravné dokumentace a projektem stavby
- Doplnění průzkumu pražcového podloží do rozsahu požadovaného v předpisech SŽDC
- Doplnění průzkumu mostních objektů
- Aktualizace stávajícího stavu inženýrských sítí