



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

		STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com		Investor: 	
Odpov. projektant stavby Ing. David Růža 	Odpov. projektant PS, SO, části Ing. David Růža 	Kontroloval Ing. Tomáš Chaloupka 	Vypracoval Lukáš Harvan DiS. 		
Stavba Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa			Místo stavby: Lovosice - Česká Lípa		
			Stupeň	PDPS	
Objekt Zásady organizace výstavby			Datum	08/2020	
			Formát	-	
Příloha Technická zpráva			Měřítko	-	
			Část B.8	Příloha 1	

OBSAH

1.	Stručný popis stavby	2
2.	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot.....	3
3.	Charakteristika staveniště.....	3
4.	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	11
5.	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	12
6.	Dočasné a trvalé zábory pro staveniště	14
7.	Požadavky na úpravy stávajících bezbariérových tras	14
8.	Produkovaná množství a druhy odpadů, jejich likvidace	15
9.	Bilance zemních hmot.....	25
10.	Ochrana životního prostředí při výstavbě.....	25
11.	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	27
12.	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	27
13.	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby	28
14.	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	36
15.	Postup výstavby	37
16.	Požadavky na výluky veřejné dopravy	45

Příloha č.1 – Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Příloha č.2 – Dopravní opatření včetně návrhu objízdných tras a dopravního značení

Příloha č.3 – Staveništní nákladní doprava

Příloha č.4 – Přehled odpadů z jednotlivých PS/SO

1. Stručný popis stavby

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je umístěna na tělese stávající železniční trati Lovosice – Česká Lípa, která prochází katastrálním územím Lovosice, Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany u Litoměřic, Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Ploskovice, Býčkovice, Horní Nezly, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice u Litoměřic, Dolní Chobolice, Trnoblany, Zimoř, Úštěk, Starý Týn, Ličenice, Dubičná, Lukov u Úštěku, Blíževedly, Kravaře v Čechách, Stvolínky, Holany, Zahrádky u České Lípy, Sosnová u České Lípy, Česká Lípa, Okřešice u České Lípy. Železniční trať mezi Lovosicemi a Českou Lípou prochází historicky významnými a turisty navštěvovaným městy Litoměřice a Úštěk. Trať je vedena mezi chráněnými krajinnými oblastmi Kokořínska a Českého středohoří. Trať před vjezdem do obce Žalhostice překonává řeku Labe. Tato železniční trať zajišťuje propojení hromadnou dopravou mezi Ústeckým a Libereckým krajem. Trať prochází nebo se částečně dotýká zastavěného území obcí Lovosice, Žalhostice, Litoměřice, Trnovany, Ploskovice, Horní Řepčice, Liběšice, Úštěk, Dusičná, Blíževedly, Kravaře v Čechách, Stvolínky, Zahrádky u České Lípy a Česká Lípa.

V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce ŽST Žalhostice a komplexní rekonstrukce vybraných částí úseku Žalhostice – Liběšice. Jedná se o úseky trati, kde přínos z rekonstrukce – zvýšení rychlosti bude využitelné vzhledem k zastavování:

- úsek ŽST Žalhostice (včetně) – zast. Litoměřice cihelna (včetně)
- úsek ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ŽST Liběšice (mimo)

Kompletní rekonstrukce bude zahrnovat rekonstrukci železničního svršku včetně vybudování nového odvodnění. V traťovém úseku ŽST Liběšice – zast. Zahrádky u České Lípy dojde k rekonstrukci kolejového roštu pouze v místech vybraných rekonstruovaných mostů a propustků. V ŽST Žalhostice dojde k rekonstrukci kolejiště a proběhne zde realizace nových nástupišť, nástupištních přístřešků a přístupů k těmto nástupišťům. Zastávky Litoměřice cihelna, Ploskovice a Horní Řepčice nebudou rekonstruovány, dojde zde pouze k rektifikaci nástupní hrany nástupiště ve vztahu k nové GPK. V rámci stavby dojde k rekonstrukci zastávky Trnovany u Litoměřic, kde dojde k rekonstrukci nástupiště, výstavbě nového nástupištního přístřešku, k vybudování nového venkovního osvětlení a k osazení nového rozhlasu. V úseku ŽST Žalhostice (včetně) – Litoměřice h.n. (mimo) - Liběšice (mimo) bude realizováno nové zabezpečovací, sdělovací zařízení a silnoproudá technologie.

V úseku trati mezi ŽST Žalhostice a ŽST Liběšice bude též provedena rekonstrukce 15 kusů železničních přejezdů, u kterých dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. V úseku Liběšice – Česká Lípa bude realizováno zabezpečení 6 kusů přejezdů, kde jsou trvalá omezení rychlosti z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů. V rámci stavby dojde mezi železničními stanicemi Žalhostice a Česká Lípa k přestavbě, případně celkové rekonstrukci 23 kusů stávajících propustků a 5 kusů mostů ve špatném technickém stavu. Jeden most bude demolován.

V rámci stavby dojde též k rekonstrukci stávajícího softwaru zabezpečovacího zařízení v ŽST Lovosice.

Revitalizací trati Lovosice – Česká Lípa dojde ke zvýšení traťové rychlosti napříč celého dotčeného úseku. Zvýšení traťové rychlosti se pohybuje od 50 km/h až do 100 km/h.

2. Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Potřeby a spotřeby rozhodujících hmot a médií v rámci stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká – Lípa“ vycházejí z PS zabezpečovacího zařízení a SO železničního svršku a spodku.

Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot stavby:

• odtěžený štěrť z kolejiště	30 316 m ³
• výkopová zemina - odkop	81 950 m ³
• vložení nových výhybek S49 II. generace	5 ks
• vložení nových kolejí 49E1 (S49)	16 598 m
• vložení nového a recyklovaného štěrku	43 121 m ³
• zřízení konstrukčních vrstev žel. spodku	35 052 m ³
• gabionové zdi	1 153 m ³
• trativody	9 810 m
• elektronické stavědlo 3. kategorie	1 ks
• dálkové ovládání ŽST	2 ks
• TZZ 3. kategorie	4 úseky
• PZS třídy PZS 3SBI	8 ks
• PZS třídy PZS 3ZBI	7 ks
• PZS třídy PZS 3SBL	5 ks
• PZS třídy PZS 3ZBL	1 ks
• světelná návěstidla	18 ks
• výstražníky bez závory	26 ks
• výstražník se závorou	20 ks
• technologický domek, betonový	18 ks

3. Charakteristika staveniště

Stavba je charakterizována jako liniová. Staveniště se nachází na jednokolejném železničním trati mezi stanicemi Lovosice a Česká Lípa. Stavební práce o největším objemu budou probíhat v traťových úsecích ŽST Žalhostice (včetně) - ŽST Litoměřice h. n. a ŽST Litoměřice h. n. (mimo) - ŽST Liběšice (včetně).

Odvodnění staveniště

Staveniště se nachází na stávajícím drážním tělese. V rámci stavby „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“ budou rekonstruované traťové úseky, železniční stanice a zastávky odvodněny pomocí nově zřizovaných podélných a příčných trativodů a nezpevněných či zpevněných drážních příkopů vyvedených buď do přilehlých propustků nebo přímo na svah drážního tělesa.

Během realizace stavby bude nejprve voda odváděna z prostoru stavby pomocí stávajícího odvodňovacího zařízení. Po zřízení nového odvodňovacího zařízení bude prostor staveniště odvodňován pomocí tohoto nově vybudovaného odvodňovacího zařízení.

S výstavbou nějakého provizorního odvodňovacího zařízení zajišťujícího odvod vody z prostoru staveniště se v rámci stavby nepočítá.

Zařízení staveniště

V celém úseku stavby bude možné využít 15 ploch pro zařízení staveniště (dále jen ZS). Poloha jednotlivých ploch ZS byla navržena s ohledem na dostupnost k vlastnímu staveništi, jejich poloze vůči hlavním stavebním pracím a také z hlediska využití stávajících ploch ležících na drážních pozemcích. Plochy ZS jsou převážně umístěny v místech stávajících zastávek či železničních stanic. Umístění ploch ZS je zakresleno ve výkresu přehledné situace, příloha č. B.8.2 a podrobněji v příloze č.1 této technické zprávy.

Seznam jednotlivých ploch ZS:**1. ZS v km 412,540 – 412,740 (trať. úsek Velké Žernoseky – Litoměřice město)**

- Z části zpevněná plocha a z části zatravněná plocha ležící přímo v prostoru žst. Velké Žernoseky., podél pravé strany kolejiště. Plocha ZS je oddělena budovou skladu.
- Plocha o rozloze 3420 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici II/261 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- Tato plocha byla navržena z důvodu nedostatečného množství ploch vhodných pro možnost využití zařízení staveniště ležících na traťovém úseku mezi Žalhosticemi a Litoměřicemi h.n. Možnost využití i jako montážní a demontážní základnu i jako mezideponii pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu, případně také k uskladnění materiálu využívaného při rekonstrukci žst. Žalhostice a přilehlého traťového úseku.

2. ZS v km 412,235 – 412,750 (trať. úsek Velké Žernoseky – Litoměřice město)

- Část kolejiště ležící v ŽST Velké Žernoseky. Jedná se o manipulační kolej č. 5 a prostor po zrušené koleji č.7
- Plocha 4670 m², drážní pozemek

Zásady organizace výstavby

- Přístup přes silnici II/261 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- Tato plocha byla navržena z důvodu nedostatečného množství ploch vhodných pro možnost využití zařízení staveniště ležících na traťovém úseku mezi Žalhosticemi a Litoměřicemi h.n. Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku.

3. ZS v km 40,350 – 40,420

- Zpevněná plocha a z části štěrková plocha (po demontované koleji č.4) ležící v prostoru ŽST Žalhostice. Plocha ZS je umístěna podél pravé části kolejiště, mezi výpravní budovou a skladem.
- Plocha 693 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici II/261 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- Tato plocha bude využita zejména z hlediska umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel, skladování materiálu v souvislosti s rekonstrukcí ŽST Žalhostice a přilehlých SO přejezdů a propustků.

5. ZS v km 47,200

- Nezpevněná obhospodařovaná polní plocha ležící podél pravé strany koleje.
- Plocha 65 m², mimodrážní pozemek (Státní pozemkový úřad)
- Přístup od silnice I/15, přes stávající sjezd a dočasně vybudovanou provizorní přístupovou komunikaci
- ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustku ležícího v ev. km 47,200 (buňkoviště, skladování materiálu).

6. ZS v km 47,940

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, před železničním přejezdem v ev. km 47,949
- Plocha 60 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici I/15, přes stávající sjezd
- ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustků ležících v ev. km 47,936 a 47,961 (buňkoviště, skladování materiálu).

7. ZS v km 50,070

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, mezi silnicí I/15 a náspem železniční trati.
- Plocha 280 m², mimodrážní pozemek (Státní pozemkový úřad)
- Přístup přes silnici I/15
- ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 50,058 (buňkoviště, skladování materiálu).

8. ZS v km 50,320

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, mezi silnicí I/15 a náspem železniční trati.
- Plocha 1910 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici I/15, přes stávající sjezd
- Tato plocha bude z větší části (plocha cca 1500 m²) využita z hlediska umístění mobilní recyklační linky a s tím spojené části recyklovaného materiálu. Zbývající recyklovaný materiál bude přesouván do prostoru plochy ZS 9. Zbývající část plochy ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 50,306 (buňkoviště, skladování materiálu).

9. ZS v km 50,340 – 50,570

- Z části zpevněná živičná a z části nezpevněná zatravněná plocha ležící v prostoru zast. Ploskovic. Plocha ZS je umístěna podél levé strany koleje, v prostoru od stávajícího mostu v ev. km 50,306 až k stávající výpravní budově.
- Plocha 4780 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici I/15 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově.
- Tato plocha bude z větší části (plocha cca 4200 m²) využita z hlediska umístění recyklovaného materiálu pro účely mobilní recyklační linky umístěné v prostoru ZS 8. Zbývající část plochy ZS bude možné využít k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu.

10. ZS v km 51,320 – 51,367

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél pravé strany koleje, podél paty drážního náspu, v prostoru od stávajícího mostu ev. km 51,311 až po propustek ležící v ev. km 51,367.

- Plocha 260 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnice I/15, III/26010 a III/26112
- ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 51,311 (buňkoviště, skladování materiálu, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel).

11. ZS v km 55,200 – 55,345

- Z části zpevněná kamenitá a z části nezpevněná zatravněná plocha ležící v prostoru zast. Horní Řepčice. Plocha ZS je umístěna podél levé strany koleje, v prostoru od stávajícího přejezdu v ev. km 55,163 až k stávající výpravní budově.
- Plocha 1305 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnice I/15 a III/24067 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově.
- Tuto plochu bude možné využít k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu, případně pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu.

12. ZS v km 57,700 – 57,970

- Jedná se s velké části o prostor stávajícího kolejíště v ŽST Liběšice a také o část zpevněné plochy ležící podél pravé strany koleje č.2, za boční rampou, využití za výluky žel. dopravy (mimo staveništní)
- Plocha 4260 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnice I/15 a II/240 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku a také jako plochu k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu.

13. ZS v km 69,380

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany kusé manipulační koleje, u budovy skladu, v ŽST Blíževedly.
- Plocha 370 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnice III/2605 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce PZZ železničního přejezdu v ev. km 67,487, případně může být využita pro potřeby SO železničního svršku a

spodku v úsecích Úštěk - Blíževedly a Blíževedly – Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).

14. ZS v km 71,200

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, za železničním přejezdem v ev. km 71,197
- Plocha 30 m², drážní pozemek
- Přístup po místní komunikaci vedoucí do prostoru zast. Kravaře v Čechách a dále po nezpevněné komunikaci vedoucí přes přejezd v ev. km 71,197
- ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustku ležícího v ev. km 71,230 (skladování materiálu). Dále může být tato plocha využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly – Zahrádky u České Lípy.

15. ZS v km 73,990

- Zpevněná živičná plocha ležící podél levé strany koleje, u výpravní budovy v zast. Stvolínky.
- Plocha 215 m², drážní pozemek
- Přístup I/15 a po místní komunikaci vedoucí z obce Stvolínky k výpravní budově
- ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce PZZ železničních přejezdů v ev. km 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012, případně může být využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly – Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).

16. ZS v km 79,000 – 79,150

- Zpevněná plocha ležící v prostoru ŽST Zahrádky u České Lípy. Plocha ZS je umístěna podél levé části kolejiště (podél koleje č.5), v prostoru budovy skladu.
- Plocha 1820 m², drážní pozemek
- Přístup přes silnici I/15 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově
- ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce železničního propustku v ev. km 78,732 a také může být využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly - Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).

Napojení zařízení staveniště na sítě

Elektrická energie: V prostoru železničních stanic a zastávek bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů. V traťových úsecích bude přívod elektrické energie zabezpečen pomocí elektrocentrál.

Voda a kanalizace: Kanalizační přípojky nebudou. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami. Pitná voda bude zajištěna z drážních objektů. Pro potřebu stavby bude hygiena na pracovišti zajištěna pomocí mobilních chemických toalet a sanitárních přívěsů se sociálním a hygienickým zařízením, které budou v průběhu stavby umístěny v prostoru daných ZS.

Telefon: V převážné většině budou pro komunikaci použity mobilní telefony a případně i vysílačky.

Plyn: Plyn jako energetické médium nebude na stavbě využito vůbec (výjimku tvoří plyn na svařování).

Prostřednictvím ploch ZS bude stavba zabezpečena z hlediska parkování osobních automobilů a stavební mechanizace. Vybrané plochy ZS bude možné využít jako montážní a demontážní základny pro demontáž vyzískaného a montáž nového materiálu (např. železničního svršku), případně jako mezideponie pro krátkodobé uložení vytěženého materiálu pro jeho následné uložení na příslušné skládce nebo také jako prostor k umístění mobilní recyklační linky.

Přístupy na staveniště

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích nebo je pro ně zajištěn dočasný zábor. Pozemkové požadavky a možnosti pro přístupy jsou uvedeny v dokladové části dokumentace, příloha č. 1 Doklady a dokumenty pro stavební úřad – Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů.

Vjezdy na staveniště a ke kolejišti pro přístup stavební mechanizace budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, v místech ploch ZS ležících v prostoru zastávek a železničních stanic a také zřízením, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací.

V km 47,200, podél pravé strany koleje dojde k vybudování provizorní přístupové komunikace. Tato komunikace bude zajišťovat přístup k ploše ZS, která bude zřízena pro potřeby přilehlého rekonstruovaného propustku. Provizorní přístupová komunikace bude napojena na silnici I/15.

V km 57,550, podél pravé straně koleje dojde ke zřízení provizorní přístupové komunikace do prostoru stavby. Tato komunikace bude zajišťovat propojení mezi přilehlou místní komunikací vedoucí z ŽST Liběšice do obce Dolní Chobolice se staveništěm.

Případné potřebné přejezdy přes traťové nebo staniční koleje budou umožněny instalací provizorních přejezdů. Nákladově jsou provizorní přejezdy zahrnuty do SO přejezdů, příp. žel. spodku.

Zásady organizace výstavby

Výjezdy ze stavby budou doplněny svislými značkami např. snížení rychlosti, práce na silnici apod. Značení musí být umístěno včas, po dobu využití výjezdu udržováno ve funkčním stavu a po uplynutí doby stanovené ve správním řízení i včas odstraněno. Dopravní značení je nákladově zahrnuto do příslušných SO a PS, kterých se týká.

Jednotlivé navrhované přístupy na staveniště jsou ve výkresu přehledné situace (příloha č. B.8.2) vyznačeny šipkou a doplněny kilometráží.

Využití dopravy pro stavbu

Jedním ze dvou hlavních způsobů dopravy v rámci stavby bude **doprava silniční**. Vlastní stavba má dobré napojení na stávající silniční síť. Pro všechny části stavby jsou zde v těsné blízkosti páteřní silnice II. třídy č.261 vedoucí z Ústí nad Labem přes Žalhostice do Litoměřic, č. 247 spojující Libochovice s Litoměřicemi a zejména silnice I. třídy č. 15 vedoucí z České Lípy přes Litoměřice do Lovosic. Tyto silnice vedoucí podél celého dotčeného traťového úseku budou zejména využívány při dopravě materiálu, výrobků a stavební mechanizace do a z prostoru staveniště. Z výše uvedených silnic budou přímo napojeny na stavbu v místech úrovnových křížení I/15 s tratí, v prostoru železničních přejezdů ležících v km 47,949, 55,751 a 67,487.

V rámci stavby vznikne určité množství odpadů (zeminy, kolejového lože, sutě atd.). Tento vyzískaný materiál bude přímo odvážen na určené skládky. Stavba počítá s recyklací stávajícího kolejového lože pomocí *recyklační mobilní linky*. Kolejové lože bude možné odebrat pomocí kolejové mechanizace určené k rekonstrukci kolejového lože (SČ) a tímto strojem odváženo do prostoru železniční zastávky Ploskovice (ZS 8 a 9), kde je uvažováno umístění recyklační linky a recyklovaného materiálu. Tato činnost bude prováděna přímo na drážním tělese, čímž dojde k úspoře času a s tím spojené celkové doby nepřetržité výluky železničního provozu a také k menšímu zásahu do životního prostředí v okolí stavby.

Místo určené pro umístění mobilní recyklační linky bylo navrženo s ohledem na jeho dostupnost vůči stavbě, na jeho rozlohu a také s ohledem na jeho polohu vůči obydleným oblastem.

Předpokládá se, že 50% recyklovaného materiálu bude použito zpětně na zřízení kolejového lože, 30% recyklovaného materiálu bude využito do podkladních vrstev a 20% recyklovaného materiálu bude možné využít v rámci stavby nových nástupišť v ŽST Žalhostice případně bude odvezeno na příslušnou skládku.

Při odvozu odpadu na jednotlivé skládky budou zejména využívány následující silnice.

Seznam skládek ležících v blízkosti stavby a jejich dostupnost:

skládka Vrbičany – spol. EROSUP, s r.o. (silnice II/ 247, II/261 a III/2611)

skládka Nučnický (areál závodu Glarea)– spol. Kraun s r.o. (silnice I/15, II/ 608, II/261, III/2611 a II/24056)

skládka Lukavec – LADEO Lukavec, s r.o. (silnice II/ 247, II/261, III/2611 a III/24712)

skládka Čížkovice Úpohlavy – spol. SONO Plus,s.r.o. (silnice II/ 247, II/261, III/2611, III/2476 a III/23750)

Zásady organizace výstavby

Při dopravě materiálu kameniva z kamenolomů případně štěrkopískoven budou zejména využívány následující silnice.

Seznam kamenolomů a pískoven ležících v blízkosti stavby a jejich dostupnost:

kamenolom Libochovany – spol. EUROVIA kamenolomy, a.s. (silnice II/261, III/2611 a I/15)

štěrkopískovna GLAREA, Nučnický – Lubomír Krunc (silnice I/15, II/ 608, II/261, III/2611 a II/24056)

kamenolom Těchlovice – spol. ČNES, dopravní stavby, a.s. (silnice II/260, II/240 a I/15)

Druhým hlavním způsobem dopravy v rámci stavby bude **doprava železniční**. Odvoz přebytečného, vyzískaného materiálu a dovoz nového materiálu (např. kamenivo kolejového lože, kolejový rošt atd.) bude odvážen a dopravován do prostoru staveniště po navazujícím traťových úsecích ŽST Litoměřice hl. n. – ŽST Ústí nad Labem Střekov – ŽST Ústí nad Labem západ – ŽST Ústí nad Labem hl. n. Pro demontáž a montáž kolejových polí byly navrženy prostory stávajícího kolejiště v železničních stanicích Liběšice a Velké Žernoseky.

V příloze č.3 této technické zprávy (Staveništní nákladní doprava) jsou vyznačeny hlavní trasy staveništní nákladní dopravy.

V přiloženém výkresu přehledné situace (příloha č. B.8.2.) jsou vyznačeny rekonstruované úseky, stanice, zastávky a mosty, dále vodní toky, zařízení staveniště, aktivní zóny záplavového území stoleté vody a jednotlivé přístupy na staveniště. Staveniště se nenachází v záplavovém území stoleté vody. Z tohoto důvodu není nutné zpracovávat povodňový plán.

4. Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Při provádění stavby budou využívány okolní komunikace za účelem dopravy materiálu z a do prostoru staveniště. Bude se jednat o silnice 1., 2. a 3. třídy, komunikace místní, komunikace účelové a polní a lesní cesty. Stavba je povinná tyto udržovat ve sjízdném stavu, případně čistit a průběžně opravovat. Na konci stavby komunikace uvede do původního stavu nebo se s majitelem (většinou obecními úřady) dohodne o ponechání úpravy, která sloužila staveništní dopravě. Největší objem nákladní dopravy se očekává v prostoru stávající železniční zastávky Ploskovice, kde bude umístěna mobilní recyklační linka určená k recyklaci vyzískaného kolejového lože.

V místě polohy recyklační linky lze očekávat zvýšené hodnoty znečištění okolního ovzduší. Provoz recyklační linky, bude probíhat v rámci jedné stavební sezóny v roce 2021, přičemž se uvažuje s provozem recyklační linky pouze v prvních třech měsících stavební sezóny. Celkové předpokládané množství materiálu (štěrku) určeného k recyklaci je přibližně 33 000 m³, tj. 60 000 t.

Dle závěru rozptylové studie bude nutné při provozu recyklační linky dodržovat následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

- Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení, kterým bude prašnost eliminována. Skrápění materiálu bude probíhat před i v průběhu zpracování.
- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 16 hod.), mimo neděle a svátky.
- Recyklační linka bude v provozu pouze za příznivých rozptylových a povětrnostních podmínek.
- Pojezdová rychlost bude v areálu recyklační stanice a na stavbě (po provizorních komunikacích) omezena na 10 km/h.
- Provozní doba recyklačního zařízení nepřekročí 8 hod/den a 100 tun zpracovaného materiálu za hodinu.
- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby

Dle výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že realizací stavby dojde k zatížení ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami, avšak významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním se nepředpokládá. Při striktním dodržování navržených opatření bude možné záměr v dané lokalitě realizovat.

Z hlediska hlukové zátěže z procesu výstavby jsou pro okolí staveniště nejvýznamnější zemní práce na kolejovém loži, práce na kolejišti (dynamický stabilizátor, podbíječka), provoz nákladní dopravy a provoz recyklační linky. Dle vyhodnocení hlukové studie u žádných výše uvedených zdrojů hluku k překročení hygienických limitů.

5. Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

Stavba nevyžaduje ani nezahrnuje žádnou asanaci (žádné opatření sloužící k ozdravení životního prostředí).

Bourací (demoliční) práce

Součástí stavby jsou nezbytné demoliční práce spojené s kolidujícími prvky řešené stavby. Bourací práce jsou specifikovány v rámci příslušných PS a SO. Před započítím stavebních prací budou v předstihu upraveny příp. ochráněny kabelové trasy a vytyčeny veškeré inženýrské sítě. V rámci SO žel. svršku a spodku se jedná o kompletní rekonstrukci stávajícího žel. svršku ve vybraných úsecích. V nich bude demontován stávající kolejový rošt. V místech nově vkládaného kolejového roštu bude odtěženo šterkové lože a provedeny odkopávky do úrovně projektované zemní pláně pro realizaci sanačních prací a nového odvodnění.

Zásady organizace výstavby

V rámci SO nástupišť budou vybourána všechny stávající nástupiště v ŽST Žalhostice a v místě zast. Trnovany a nahrazeny novými nástupišti. Ostatní konstrukce nástupišť na trati budou ponechány.

V rámci SO přejezdů, kde bude rekonstruována přejezdová konstrukce dojde k odstranění jejich konstrukce, která je tvořena asfaltovým krytem, betonovými nebo pryžovými panely.

V rámci stavby dojde k úplné demolici železničního mostu v ev. km 83,475 (SO 14-20-07). U ostatních SO mostních objektů dojde k demoličním pracím pro potřeby navrhovaných úprav. Jedná se o částečné ubourání stávajících konstrukcí při přestavbě na propustek nebo demolice celých nosných konstrukcí, které budou nahrazeny novou.

Další demoliční práce proběhnou v rámci SO propustků. U některých propustků proběhne jejich komplexní rekonstrukce náhradou za novou konstrukci a stávající propustek bude celý vybourán, u propustků, které budou sanovány dojde pouze k částečnému ubourání stávající konstrukce.

V rámci SO pozemních objektů dojde k demolici stavědla 2 v ŽST Litoměřice h. n. Objekt stavědla po realizaci této stavby, ve které se zřídí TZZ v přilehlých úsecích, svůj účel a nebude již obsazeno výhybkáři. Objekt stavědla 2 je navíc v kolizi s nově zřizovaným přístupovým chodníkem a musí být proto odstraněn. K dalším drobným demoličním pracím dojde v souvislosti s úpravou VB v ŽST Žalhostice, kde budou upraveny prostory pro umístění technologických zařízení. Dále budou prováděny některé bourací práce v prostoru ústředního stavědla v ŽST Lovosice, kde dojde k vybudování nového sociálního zázemí a šaten pro potřeby nové dopravní kanceláře.

Kácení porostů

Kácení dřevin rostoucích mimo les podle §8 odst. 1 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, přesněji pro případ této stavby výřez křovin, se předpokládá pouze ojediněle (náletové dřeviny), podél trati tam, kde bude nutná úprava tvaru železničního spodku zejména z důvodu úpravy sklonů drážních svahů a při realizaci nového odvodnění. Další místa výřezu křovin se vztahují k přejezdům, kde je nutné zabezpečit rozhledové poměry, kolem rekonstruovaných mostů a propustků pro provedení prací nebo v místech ploch zařízení stavenišť.

Dendrologický průzkum byl stěžejním podkladem pro žádosti o povolení kácení dřevin dle §8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. pro stromy dosahující či přesahující limitní rozměr obvodu kmene 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí a pro zapojené porosty dřevin celkovou kácenou plochou přesahující 40 m². Povolení kácení dřevin dle §8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. je součástí dokladové části projektové dokumentace.

Stanovené náhradní výsadby budou jako nedílná součást stavby řešeny v dalších stupních přípravy stavby, vč. případného upřesnění lokalizace a druhového složení na základě dohody s orgány ochrany přírody, které náhradní výsadby uložíly.

Rozsah kácení porostů a náhradní výsadby včetně souvisejících nákladů jsou stanoveny v jednotlivých stavebních objektech železničního spodku.

Dendrologický průzkum a navržený rozsah kácení jsou součástí Dokladové části, přílohy č. 2 Podklady pro vypracování dokumentace.

6. Dočasné a trvalé zábory pro staveniště

V rámci stavby dojde pouze na dvou místech k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) pro využití ploch zařízení staveniště. Týká se to parcel ležících v místě ploch ZS 5 a ZS 7.

V místě plochy ZS 5 se dočasný zábor týká parcely č. 258 ležící v k. ú. Trnovany u Litoměřic o celkové rozloze 11468 m². Vlastník pozemku je Státní pozemkový úřad. Výměra záboru je 64 m².

V místě plochy ZS 7 se dočasný zábor týká dvou parcel. Jedná se o parcelu č. 229/2 ležící v k. ú. Ploskovice o celkové rozloze 3253 m². Vlastník pozemku je Státní pozemkový úřad. Výměra záboru je 141 m². Dále se dočasný zábor nachází na parcele č. 268/2 ležící v k. ú. Ploskovice o celkové rozloze 46 m². Vlastník pozemku je Státní pozemkový úřad. Výměra záboru je 46 m².

Podrobnější informace jsou uvedeny v dokladové části dokumentace – příloha č. 1 Doklady a dokumenty pro stavební úřad, část 5 – Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů.

7. Požadavky na úpravy stávajících bezbariérových tras

Přepravní zařízení pro cestující jsou objekty veřejné přepravy osob a vyžadují splnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Z hlediska drážní legislativy musí být splněny požadavky Vzorových listů žel. spodku, zejména SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích.

Navržené stavební úpravy v rozsahu stavby umožňují bezbariérové užívání staveb pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Rekonstruované nástupiště budou výšky hrany 550 mm nad TK pro zajištění bezbariérového přístupu do vozidel. Bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn přístupovými chodníky ze stávajících přilehlých komunikací a ploch. Povrch nástupišť, přístupových chodníků a zpevněných ploch bude proveden z barevně a hmatově odlišné dlažby s vyznačením varovných a vodicích pásů. Řešení nástupišť bude v souladu s Vzorovým listem žel. spodku SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích.

Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7.

Přejezdy s rekonstruovaným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, kde je pohyb chodců, budou vybaveny prvky pro nevidomé. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno dle vyhlášky č. 577/2004 Sb. (o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé.), kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Orientační systém v rekonstruované stanici ŽST Žalhostice a v prostoru zastávky Trnovany u Litoměřic bude vybaven vizuálními prvky pro bezpečné navedení osob s omezenou schopností pohybu.

Informační systém v ŽST Žalhostice bude doplněn hlásičem pro nevidomé. Jedná se o doplnění informačních tabulí elektronickým reproduktorem pro převod textových informací v databázi do zvukové podoby. Zařízení je doplňkem vizuálních informačních systémů, které napomáhá ke zlepšení informovanosti slabozrakých a nevidomých občanů. Zároveň bude v ŽST Žalhostice v rámci nového informačního systému vybudován nový orientační hlasový majáček (OHM), který bude umístěn na prvním rohu VB směrem od obce.

8. Produkovaná množství a druhy odpadů, jejich likvidace

Při revitalizaci trati bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy v odpadovém hospodářství. Jedná se zejména o následující právní předpisy:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a právní předpisy vydané k jeho provedení
- Vyhláška MŽP č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů
- Vyhláška č. 437/2016 Sb., o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě
- Vyhláška MŽP č. 384/2001 Sb., o nakládání s polychlorovanými bifenyly, polychlorovanými terfenyly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyldichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg (o nakládání s PCB)
- Vyhláška MŽP č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadu na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- Vyhláška č. 341/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady a o změně vyhlášky č. 294/2005 Sb., a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb.

V rámci stavby vznikne určité množství odpadů (zeminy, kolejového lože, suti atd.). Tento vyzískaný materiál bude přímo odvážen na určené skládky. Stavba počítá s recyklací stávajícího kolejového lože pomocí **recyklační mobilní linky** umístěné v prostoru ZS 8 a 9 (v blízkosti zastávky Ploskovice).

Předpokládá se, že 50% recyklovaného materiálu bude použito zpětně na zřízení kolejového lože, 30% recyklovaného materiálu bude využito do podkladních vrstev a 20% recyklovaného materiálu bude možné využít v rámci stavby nových nástupišť v ŽST Žalhostice případně bude odvezeno na příslušnou skládku.

Seznam jednotlivých druhů odpadů vychází z plánovaných prací při revitalizaci železnice. Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná a nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolice, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další.

Odpad byl zařazen dle katalogu odpadů pod katalogová čísla a kategorizován na kategorie odpadu O – ostatní a kategorie odpadu N – nebezpečný.

Štěrkové lože ze železničního svršku

Podle katalogu odpadů je možno štěrkové lože zařadit pod kat. číslo 17 05 07 - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (kategorie odpadu N) nebo pod kat. číslo 17 05 08 - štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 (kategorie odpadu O).

Štěrkové lože ze železničního svršku kontaminované

(kód odpadu 17 05 07 - Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N).

Pod katalogové číslo 17 05 07 Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné zakategorizovat železniční svršek (štěrk a půdu zasažené škodlivými látkami) z oblastí v železničních stanicích - pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí. Z praktických zkušeností z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů bývá kontaminované štěrkové lože lokalizováno ve výhybkách, přičemž odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku bývá cca 15 m³.

Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (nejčastěji nepolární extrahovatelné látky, polycyklické aromatické uhlovodíky – PAU, polychlorované bifenyly – PCB a těžké kovy - As, Cd, Cr, celk, Hg, Ni, Pb) je možné dekontaminovat na dekontaminační ploše, případně uložit na skládku nebezpečného odpadu.

Celkové množství kontaminovaného štěrku z kolejiště činí cca 812 t.

Štěrkové lože ze železničního svršku nekontaminované

(kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O).

Základní požadavky na vlastnosti a kvalitu kameniva přírodního, recyklovaného a umělého stanovují ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože a Obecné technické podmínky „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ vydané pod č. j. 59 110/2004-O13 dne 23. 8. 2004 ve znění změny 1 vydané pod č. j. 23 155/06-OP dne 31. 7. 2006 s účinností od 1. 8. 2006. V souladu s Obecnými technickými podmínkami by mělo být uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu).

Štěrkové lože nekontaminované je ta část materiálu, jehož zatížení znečišťujícími látkami umožňuje další využití pro stavební účely. Nekontaminované štěrkové lože tvoří objemově významné množství materiálu, který je vhodné zpracovat za účelem následného využití odtěžením a následnou recyklací.

K nejčastěji využívaným postupům dalšího nakládání se železničním svrškem při rekonstrukcích tratí patří opětovné využití frakce 32-63 mm. Frakce 0-10 mm, resp. frakce 0-20 mm, jsou po odtěžení železničního svršku odděleny a obvykle jsou jako odpad odstraňovány. Odstraňování materiálu jako celku (všechny frakce) je méně obvyklý případ. V rámci stavby se uvažuje i s přímým využitím vytěženého štěrkového lože v místě stavby pro zásypy nástupišť.

Štěrk (32-63 mm) může být opětovně využit do nového štěrkového lože. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce (podsítné 0-20 mm) od štěrku, tzv. prosevu - jedná se o prosev, zbytky z čištění železničního svršku obsahující nevyhovující části použité frakce, úlomky štěrku, prach, drobné kovové, organické i anorganické částice. Na tyto složky pak v převážné míře mohou být vázány ropné látky, těžké kovy a jiné kontaminanty obsažené v železničním svršku.

Štěrkové lože nekontaminované se zpravidla nalézá v železničním svršku v mezistaničních úsecích a v průjezdných kolejích. Po oddělení podsítné frakce bude obsahovat zanedbatelná množství ropných látek z úkapů pohonných hmot, mazacích olejů apod.

Z těchto důvodů by měl být materiál, který nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu recyklován a po doplnění o novou frakci opětovně použit v železničním svršku.

Pokud kontaminace štěrkového lože nebude překračovat legislativně stanovená kritéria, bude možno tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek (jde o materiál, který se vzhledem k namrzavosti nehodí pro krycí vrstvy), denní překryvy na skládkách komunálního odpadu, k sanačním pracím, jinak je nutno odstranit tento materiál na příslušné skládce inertních odpadů.

Na stavbě se předpokládá přítomnost mobilní recyklační linky.

Množství nekontaminovaného štěrku z kolejiště bude cca 14 537 t.

Výzisk z recyklace štěrkového lože – podsítné

Zásady organizace výstavby

(kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O).

Jedná se o výzisk z recyklace štěrkového lože, které obsahuje kamenivo nevyhovující frakce. Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění. Pokud kontaminace nebude překračovat legislativně stanovená kritéria, bude možné tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek (jde o materiál, který se vzhledem k namrzavosti nehodí pro krycí vrstvy), denní překryvy na skládkách komunálního odpadu, k sanačním pracím.

Dřevěné pražce a mostnice

(kód odpadu 17 02 04 – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N).

V případě, že použité dřevěné pražce nebudou sloužit opětovnému použití k původnímu účelu, je nutno je zařadit pod katalogové číslo 17 02 04 a nakládat s nimi jako s nebezpečným odpadem. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce, resp. mostnice budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně odpadu.

Dřevěné pražce a dřevěné mostnice nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Celkové množství dřevěných železničních pražců činí 15937 ks, mostnic 49 ks.

Betonové pražce

(kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O).

Použité pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu používány na vedlejších tratích. Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drtícím zařízení.

Celkové množství betonových železničních pražců činí 10473 ks.

Výkopová zemina

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O).

Výkopová zemina vznikne zejména při úpravách a obnově železničního spodku, úpravou a obnovou okolí trati a hloubením odvodňovacích příkopů.

V dalším stupni projektové dokumentace bude navrženo řešení na vhodné ekonomické využití čisté výkopové zeminy pro vlastní účely stavby s provedenou a doloženou koordinací jednotlivých stavebních postupů POV.

Přebytky zeminy mohou být nabídnuty k využití k jinému účelu. V případě návrhu druhotného využití (ze strany zhotovitele) je nezbytné vyjádření příslušného orgánu státní správy.

Pokud nebude nabídka využití zeminy k jinému účelu využita, bude nutno s přebytky nakládat jako s odpadem a přebytečná zemina může uložena na skládce skupiny S – inertní odpad, případně skupiny S – ostatní odpad.

Celkové množství výkopové zeminy (odkopu) bude cca 101638 t.

Kámen z demolic, kamenná suť

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

V případě, že nebude možné kámen nebo kamennou suť využít v předmětné stavbě, bude odvezen do recyklačního střediska, nebo uložen na skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Celkové množství vybouraného kamene činí cca 1750 t.

Stavební suť

(kód odpadu 17 01 02 – Cihly, kategorie O; 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O)

Stavební suť, vzniklá zejména z demolic pozemních objektů, bude přednostně recyklována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů. V případě, že toto využití nebude možné, bude stavební suť uložena na povolené skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad. Před započítáním demoličních prací budou z pozemních objektů odstraněny nebezpečné materiály tak, aby bylo zabráněno kontaminaci stavební suti určené k recyklaci.

Celkové množství stavební suti bude 179 t.

Beton z demolic objektů

(kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O)

Beton z demolic pozemních objektů bude přednostně zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů s následným využitím jako druhotná surovina pro násypy, obkladové vrstvy a obsypy, příp. jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd. V případě, že toto využití nebude možné, bude beton uložen na povolené skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Celkové množství betonu bude cca 1232 t.

Živičný kryt

(kód odpadu 17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O)

Živičný kryt vybouraný při rekonstrukcích železničních přejezdů a úpravách místních komunikací a zpevněných ploch se bude recyklovat v mobilních recyklačních zařízeních, popřípadě vybourané kry živice je možno nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení

a následné využití. V případě, že toto využití nebude možné, bude vybouraný živichý kryt uložen na povolené skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Celkové množství asfaltového betonu bude cca 192 t.

Smýcená dřevní hmota a rostlinné zbytky

(kód odpadu 02 01 03 - Odpad rostlinných pletiv, kategorie O)

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru stavenišť. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo. Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevních štěpků jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v nejbližší kompostárně, lze jej spálit ve spalovně odpadů, popřípadě uložit na skládku skupiny S – ostatní odpad.

Celkové množství smýcené dřevní hmoty bude cca 148 t.

Kovový odpad

(kód odpadu 17 04 01 – Měď, bronz, mosaz, 17 04 05 – železo a ocel, 17 04 07 – Směsné kovy, 17 04 11 Kabely neuvedené pod 17 04 10 - vše kategorie O)

Odpady zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál. Materiál, který se již nehodí pro další upotřebení je využitelný jako druhotná surovina a lze jej odprodat právníkům nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání v oblasti nakládání s kovovým odpadem.

Při nakládání s tímto odpadem se bude nutné řídit směrnici SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Celkové množství železného šrotu (konstrukce, stožáry, kolejnice) bude cca 35 t, šrotu neželezných kovů bude 0 t.

Výhybky znečištěné mazadly

(kód odpadu 17 04 09 – Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami, kategorie N)

Pro nakládání s vyřazenými výhybkami platí obdobná organizační opatření jako při nakládání s pražci a kolejemi. V případě, že se výhybky pro své opotřebení a nevyhovující technické vlastnosti nebudou hodit pro potřeby železnice, budou využitelné jako druhotná surovina a je možné je odprodat společností, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu.

Předpokládá se 7 ks znečištěných výhybek.

Znečištěná zemina

(kód odpadu 17 05 03 - Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N)

Znečištěná zemina bude odstraněna na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě dekontaminována na dekontaminační ploše.

Předpokládá se 0 t kontaminované zeminy.

Stavební odpady obsahující azbest

(kód odpadu 17 06 05 – Stavební materiály obsahující azbest, kategorie N)

Pokud bude v rámci demolic pozemních objektů (zejména při odstraňování střešní krytiny) zjištěn odpad s obsahem azbestu, bude při nakládání s tímto odpadem nutno respektovat povinnosti uvedené v § 35 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a v § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (jedná se o povinnost dodavatele stavby ohlásit orgánu ochrany veřejného zdraví příslušnému podle místa činnosti, že budou prováděny práce, při nichž budou zaměstnanci exponováni vlákny azbestu a toto hlášení učinit nejméně 30 dnů před zahájením práce).

Aby bylo zabráněno uvolňování azbestových vláken do ovzduší, je nutné střešní krytinu z demolovaných objektů vyjmout bez poškození a přímo na stavbě vložit do utěsněných obalů označených nápisem upozorňujícím na obsah azbestu. Takto zajištěný odpad s obsahem azbestu je nutné odstranit na skládce skupiny S – nebezpečný odpad.

Předpokládá se 0 t stavebních odpadů s obsahem asbestu.

Ostatní odpady

Pryžové podložky (kód odpadu 07 02 99 – Odpady blíže neurčené, kategorie O), vyřazená elektronická zařízení a přístroje (kód odpadu 16 02 14 – Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O), porcelánové izolátory (kód odpadu 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O), polyetylenové podložky (kód odpadu 17 02 03 – Plasty, kategorie O).

V případě, že výše uvedené materiály a zařízení nebudou nadále využitelné pro potřeby dráhy, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno na základě požadavků platné legislativy v odpadovém hospodářství.

Předpokládá se cca 10 t pryžových podložek, cca 5,2 t plastů z interiérů rekonstruovaných objektů a cca 5 t polyetylenových podložek.

Souhrnný přehled odpadů ze stavební činnosti je uveden v příloze č. 4 této technické zprávy.

Přehled zařízení k využívání nebo odstraňování odpadů v blízkosti stavby

Zařízení	Provozovatel, sídlo	Charakteristika	Vzdálenost od revitalizované trati
Skládka inertních odpadů Nučnický	Kraun spol. s r.o. Mostecká 223/1, 412 01 Litoměřice Tel.602 281 015	Skládka ostatních odpadů (beton, cihly, tašky a jejich směsi, zemina a kamení, vytěžená hlšina, traťový štěrkošek neuvedený pod číslem 17 05 07 apod.). Jednotná cena 30 Kč/tuna, přepočet 1m ³ = 1,6 t (bez DPH, které činí 20%)	Cca 14 km
Skládka ostatních odpadů Čížkovice - Želechovice	SONO PLUS, s r.o., Želechovice 48, 410 02 Lovosice Tel. 416 532 483	Na skládku je možno ukládat ostatní odpady od podnikatelských subjektů, v omezeném množství také stavební odpady. Je v provozu zařízení k recyklaci stavebních odpadů a zeminy. K recyklaci jsou přijímány stavební odpady jako jsou cihly, beton, tašky, nebo zemina. Na kompostárnu jsou přijímány i odpady ze zeleně, dřevní štěpky, kůra.	Cca 20 km
Skládka Svěbořice – Ralsko	Ekoservis Ralsko s.r.o.	Skládka inertních materiálů (odpadní štěrk a kamenivo, neuvedené pod č. 010407, beton, cihly, tašky, zemina, kamení, štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 apod.).	Cca 28 km (od rekonstruovaného mostu v km 80.083)
Spalovna nebezpečných odpadů Trmice	SITA CZ, a.s., Na rovném 865, 400 04 Trmice vaclav.mokris @ sita.cz	Přijímané odpady: Pevný, kašovitý (balený), kapalný (volně ložený, balený) Druh odpadu: průmyslové nebezpečné odpady.	Cca 36 km
Výkup kovů Litoměřice	KOVOŠROT GROUP CZ, a.s. Želetická 809/32, 412 01 Litoměřice- Předměstí. Tel. 416 739 023	Výkup železného šrotu – železa, neželezných kovů, akumulátorů, elektromotorů, kabelů, mědi, hliníku, mosazi, bronzu, zinku, olova, papíru, plastů.	Cca 7 km
Výkup kovů	KOVODEMONT	Výkup kovů - kovošrot, barevné kovy,	Cca 7 km

Zásady organizace výstavby

Mlékojedy	CZECH, a.s. Mlékojedy 412 01 Tel. 725 490 999	nerez, elektromotory, kabely a speciální slitiny.	
Výkup kovů Lovosice	Martin Ficek, Lovosice, ul. Svatopluka Čecha 1163/2, tel. 777 897 760	Výkup železného šrotu a autovraků - výkup železa a ostatních kovů, výkup mědi, mosazi, hliníku a jiných barevných kovů.	Cca 7 km
Výkup kovového odpadu Louny	Aurax a.s. Husova 402 Louny Tel.: 225 275 154	Společnost Aurax a.s. zajišťuje výkup surovin pro metalurgii. Primárně se soustředí na dodávky ocelového šrotu ve formě kolejnic R55 a R65.	Cca 50 km
Výkup kovů Litoměřice	KOVOŠROT GROUP CZ, a.s. Litoměřická 36, 470 01 Česká Lípa - Dubice Tel. 487 521 102	Výkup železného šrotu – železa, neželezných kovů, akumulátorů, elektromotorů, kabelů, mědi, hliníku, mosazi, bronzu, zinku, olova, papíru, plastů.	Cca 7 km (od rekonstruovaného mostu v km 80.083)
Výkup kovů, demonťáž konstrukcí	Metallplast - Recykling, spol. s r.o., Mimoňská 772, 47001 Česká Lípa (nádraží Česká Lípa město)	Výkup kovošrotu, kovových odpadů a šrotu. Sběr a likvidace nebezpečných odpadů. Demontáže a odvoz ocelových konstrukcí, lodí, technologických celků, elektrozařízení.	Cca 7 km (od rekonstruovaného mostu v km 80.083)

Výše uvedené polohy a vzdálenosti skládek pro odstranění odpadů jsou pouze informativní a slouží pro interní potřeby Objednatele a stavebního řízení.

Povinnosti zhotovitele stavby

Zhotovitele stavby, který bude v průběhu stavby zajišťovat povinnosti původce odpadu vyplývající z § 16 zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je jako původce odpadu odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich předání oprávněné osobě ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zásady organizace výstavby

Zhotovitel stavby vypracuje písemnou dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby. (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP)

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady (stavba nad 20 mil Kč - koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

1. Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství
- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, ohlašovací listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní lístky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

2. Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby.

3. Prohlášení o nakládání s odpady (stavba do 20 mil Kč - pozemní objekty, přejezdy atp.) a technologické stavby nad 20 mil. Kč (zabezpečovací systémy atp.) bude obsahovat níže uvedené údaje:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá prohlášení
- datum zpracování prohlášení

- prohlášení zhotovitele, že s veškerým odpadem vzniklým v rámci stavby bylo nakládáno v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se odpadů a vzniklé odpady byly předány oprávněné osobě v souladu s platným zákonem o odpadech seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů

Zhotovitel vypracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady předá při ukončení stavby určenému zástupci SŽ.

9. Bilance zemních hmot

Rozhodující objem zemních prací je vyčíslen v objektech železničního svršku a spodku:

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| • odtěžený štěrk z kolejiště | 30 316 m ³ |
| • odkopávky a výkopy žel. spodku | 42 912 m ³ |

Rozhodující objem prací tvoří odtěžené štěrkové lože a odkopávky železničního spodku. Odtěžené štěrkové lože bude odváženo do prostoru ZS 8 a 9, kde bude recyklováno a použito zpětně do stavby do konstrukčních vrstev a zásypů nástupišť. Odkopávky žel. spodku a výkopové zeminy se nevyužijí a budou přímo odváženy na skládku.

V rámci stavby se počítá se zřízením mezideponie pro uložení vyzískaného materiálu kolejového lože určeného k recyklaci. Tato mezideponie bude umístěna v prostoru plochy zařízení staveniště ZS 9. Jedná se o zpevněnou živičnou a z části nezpevněnou zatravněnou plochu ležící v prostoru zast. Ploskovic. Jedná se o plochu na drážním pozemku o rozloze 4780 m², která je umístěna podél levé strany koleje, v prostoru od stávajícího mostu v ev. km 50,306 až k stávající výpravní budově. Žádné další deponie ani mezideponie materiálu se v rámci stavby neuvažují.

Bližší informace o rozsahu zemních prací jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých PS a SO stavby.

10. Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- zvýšení prašnosti a hluku v prostoru recyklační linky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírce mostních objektů, železničních přejezdů, silniční omezení a pod
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost kropením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidloch ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- dodržovat opatření uvedená v rozptylové studii při provozu recyklační linky
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části B.6 – Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.)

Dle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje - Odboru životního prostředí a zemědělství (č.j. KUUK/027436/2020/ZPZ) bude nutné pro zachování podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů podle § 50 zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny při realizaci stavby dodržet následující zásady:

1. veškeré zásahy do dřevinné vegetace (kácení, prořez, vyřezání křovin apod.) budou realizovány v období od 15. 10. do 15. 3., tedy v mimohnízdním období;
2. při rekonstrukci mostků a propustků nebude stavebními úpravami zhoršena jejich migrační propustnost;
3. po dobu stavebních prací bude smluvně zajištěn dohled odborně způsobilé osoby nad prováděním stavby (biologický dozor), který zajistí průběžnou kontrolu provádění prací a minimalizaci rizik spojených se stavbou na zvláště chráněné druhy. Zejména bude kontrolovat dotčené plochy před zahájením zemních prací, provádět operativní přenosy živočichů, kteří by nebyli schopni samostatně opustit staveniště, či provede instalaci dočasných bariér omezujících vniknutí živočichů na staveniště. Při provádění stavby bude

Zásady organizace výstavby

stavebník dbát pokynů biologického dozoru. O průběhu biologického dozoru a o přijatých opatřeních k ochraně druhů budou vedeny záznamy, které žadatel na požádání předá orgánu ochrany přírody.

11. Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

Nesmí dojít k ohrožování cestující veřejnosti na provozovaných nástupištích v železniční stanici se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v méně přehledných situacích. Také nesmí dojít k omezení přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

12. Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

V rámci rekonstrukce železniční stanice Žalhostice dojde k vybudování dvou vnějších nástupišť o délce 90 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad spojnici temen přilehlých kolejí. Současně dojde k vybudování nového bezbariérového úrovněového přístupu k těmto nástupištím. Stavba dále řeší rekonstrukci zastávky Trnovany u Litoměřic. Součástí této rekonstrukce bude výstavba nového vnějšího nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice včetně nového bezbariérového úrovněového přístupu. Nástupiště bude umístěné v místě původního nástupiště v délce 90 m.

V prostoru železniční stanice Litoměřice horní nádraží dojde k vybudování nového přístupového chodníku umožňujícího pěší přístup k výpravní budově a na nástupiště směrem od východu od

ul. Osvobození, Sokolovská, Husova a Nerudova. Tento přístupový chodník bude navazovat na nově navrhovaný silniční přechod vedoucí přes ulici Nerudova u křižovatky ulic Osvobození/Sokolovská, který je součástí SO 05-30-01.

V rámci revitalizace trati bude v ŽST Žalhostice a v zastávce Trnovany u Litoměřic zřízen nový orientační systém, který bude vybaven vizuálními prvky pro bezpečné navedení osob s omezenou schopností pohybu.

Informační systém v ŽST Žalhostice bude doplněn hlásičem pro nevidomé. Jedná se o doplnění informačních tabulí elektronickým reproduktorem pro převod textových informací v databázi do zvukové podoby. Zařízení je doplňkem vizuálních informačních systémů, které napomáhá ke zlepšení informovanosti slabozrakých a nevidomých občanů. Zároveň bude v ŽST Žalhostice v rámci nového informačního systému vybudován nový orientační hlasový majáček (OHM), který bude umístěn na prvním rohu VB směrem od obce.

U vybraných železničních přejezdů, kde dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení a je zde očekáván pohyb chodců dojde k doplnění dálkově ovládané zvukové signalizace pro nevidomé. Jedná se o tyto přejezdy:

- Železniční přejezd km 40,081 (P3334)
- Železniční přejezd km 40,800 (P3335)
- Železniční přejezd km 41,487 (P3336)
- Železniční přejezd km 44,277 (P3341)
- Železniční přejezd km 47,486 (P3345)
- Železniční přejezd km 76,540 (P3379)

Břevna závor železničních přejezdů km 44,277 (P3341) a 47,486 (P3345) budou navíc doplněna o mechanické zábrany pro nevidomé.

13. Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

V rámci stavby dojde k rekonstrukci 15 železničních přejezdů, u kterých dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení a 6 přejezdů, kde bude realizováno pouze jejich zabezpečení. U jednoho železničního přejezdu dojde k jeho rozšíření o chodník (ev. km 44,267). Součástí stavby bude též rekonstrukce železničního mostu v km 51,311 vedoucího nad silnicí spojující obce Býčkovice a Velký Újezd. V rámci stavby dojde k přeložení stávající uliční vpusti v ulici Nerudova. Podél celého úseku stavby dojde k vybudování ploch zařízení stavenišť a přístupů na stavenišť a s tím spojených nových výjezdů ze stavby. Všechny tyto výše uvedené stavební činnosti budou mít vliv na dopravní omezení zřízená během jejich provádění. V přehledné situaci (příloha č. B.8.2) jsou zakresleny jednotlivá místa dopravních omezení a jsou označeny písmeny A-X.

V příloze č.2 této technické zprávy je uveden návrh objízdných tras u daných míst dopravního omezení.

Pracovní místa budou osazena přenosnými svislými dopravními značkami. Při jejich umísťování se bude postupovat dle TP 65 s odchylkami stanovenými TP 66.

Dopravní značky musí být provedeny jako retroreflexní. Jejich rozměry jsou stanoveny VL 6.1 a VL 6.2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje přenosné značky od jízdního nebo pomocného pruhu je 0,3 m – 4,0 m. Přenosné značky se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 0,6 m nad úrovní vozovky a pokud možno v jednotné výšce v rámci jednoho pracovního místa.

Zrušení platnosti některých značek bude rozhodnuto až při samotném osazování přechodného svislého značení a bude provedeno škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu, aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značky. Doporučuje se užít pásky z retroreflexního materiálu třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

Uzavírky jednotlivých přejezdů budou trvat přibližně 5 dní pro každou stavební operaci (vynětí stávajícího přejezdu – vložení nové přejezdové konstrukce). Pro silně frekventované přejezdy K a Q doporučuji uzavírky provést o víkendu (od pátku večer do neděle večer), v době s menší intenzitou dopravy.

Během výluky daného traťového úseku bude v celém tomto úseku vypnuto zabezpečovací zařízení, stávající železniční přejezdy na trati, které jsou zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením, budou do doby aktivace přejezdového zabezpečovacího zařízení do provozu z každé osazeny svislou dopravní značkou IP22 - Pozor přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz a dále dle požadavku PČR (stop, varovná světla, atd.).

Dopravní omezení - A

V místě železničního přejezdu ležícího na místní komunikaci v obci Žalhostice (km 40,081 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděnou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděnou. Objížděná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící na místní komunikaci v km 40,800. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírci obou těchto přejezdů. Návrh objížděné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděnou je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - B

V místě železničního přejezdu ležícího na místní komunikaci v obci Žalhostice (km 40,800 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděnou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděnou. Objížděná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící na místní komunikaci v km 40,081. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírci obou těchto přejezdů. Návrh objížděné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděnou je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Zásady organizace výstavby

Dopravní omezení - C

V místě železničního přejezdu ležícího na místní komunikaci v obci Žalhostice (km 41,487 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Tento přejezd zajišťuje jediný přístup ke dvěma celoročně obývaným objektům. V době uzavírky přejezdu dojde k vybudování provizorní přejezdové konstrukce tak, aby byl zajištěn trvalý přístup do dané lokality. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrhované dopravní omezení. Poloha přejezdu a jeho okolí a návrh dopravního značení označující toto dopravní omezení je zobrazeno v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - E

V místě železničního přejezdu (km 41,715) ležícího na nepevněné polní cestě spojující ulici Dr. Karla Fialy se zemědělskými pozemky dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Tento přejezd zajišťuje jediný přístup do dané oblasti a před jeho plánovanou uzavírkou dojde k obeznámení všech majitelů nemovitostí ležících v oblasti přístupné tímto přejezdem. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrhované dopravní omezení. Poloha přejezdu a jeho okolí a návrh dopravního značení označující toto dopravní omezení je zobrazen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - F

V prostoru stávající zastávky Litoměřice Cihelna (v km 42,680 žel. trati), podél levé strany ulice vedoucí k železniční zastávce dojde ke zřízení provizorní přístupové komunikace do prostoru staveniště. V tomto místě bude po celou dobu výstavby docházet k častému výjezdu vozidel z prostoru staveniště na přilehlou místní komunikaci. V místě této úpravy dojde k dopravnímu omezení této komunikace z důvodu výjezdu stavební mechanizace a vozidel stavby z prostoru staveniště. Po celou dobu výstavby bude prostor dopravního omezení osazen svislými dopravními značkami. Návrh dopravního značení označující toto dopravní omezení je zobrazen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - G

V místech železničních přejezdů ležících v km 44,267, 59,696, 67,487, 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012 dojde k realizaci nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. Součástí zřízení nového zabezpečení přejezdu bude pokládka nové kabelizace a s tím související dopravní omezení pozemních komunikací procházejících přes tyto přejezdy. Nové kabelové trasy pod pozemní komunikací zde budou řešeny formou protlaku. Z tohoto důvodu nebude nutná úplná uzavírka dotčené komunikace. Dojde zde jen k dopravnímu omezení po dobu realizace nového přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Návrh dočasného dopravního značení během dopravních omezení u jednotlivých přejezdů:

Dopravní omezení G.1 – železniční přejezd P3341 (ev. km 44,267)

V místě železničního přejezdu (ev. km 44,267) ležícího v ulici Osvobození, v obci Litoměřice dojde k výstavbě nového světelného výstražníku. Doba dopravního omezení je zde navržena na 3 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od ulice Sokolovská, tak ze směru od ulice Liberecká osazeny DZ A15 „Práce“, DZ Změna místní úpravy IP22 s textem „pozor

zabezpečovací zařízení mimo provoz“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h. Pracovní prostor zasahující do dané části vozovky bude vždy ohraničen směrovými deskami Z4 s výstražnými světly typu S7.

Dopravní omezení G.2 – železniční přejezd P3357 (ev. km 59,696)

V místě železničního přejezdu (ev. km 59,696) ležícího na silnici III/24070 vedoucí z Trnobran do Zimoře dojde k realizaci protlaku pro umístění nové kabelizace. Doba dopravního omezení je zde navržena na 2 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od Zimoře, tak ze směru od Trnobran osazeny DZ A15 „Práce“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h. Pracovní prostor zasahující do dané části vozovky bude vždy ohraničen směrovými deskami Z4 s výstražnými světly typu S7.

Dopravní omezení G.3 – železniční přejezd P3367 (ev. km 67,492)

V místě železničního přejezdu (ev. km 67,487) ležícího na silnici I/15 vedoucí z Úštěka do Kravař dojde k realizaci protlaku pro umístění nové kabelizace. Doba dopravního omezení je zde navržena na 5 dnů. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od Úštěka, tak ze směru od Kravař osazeny DZ A15 „Práce“, DZ Změna místní úpravy IP22 s textem „pozor zabezpečovací zařízení mimo provoz“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h. Pracovní prostor zasahující do dané části vozovky bude vždy ohraničen směrovými deskami Z4 s výstražnými světly typu S7.

Dopravní omezení G.4 – železniční přejezd P3376 (ev. km 74,557)

V místě železničního přejezdu (ev. km 74,557) ležícího na místní nepevněné komunikaci spojující silnici I/15 s obcí Malý Bor dojde k realizaci protlaku pro umístění nové kabelizace. Doba dopravního omezení je zde navržena na 2 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od silnice I/15, tak ze směru od obce Malý Bor osazeny DZ A15 „Práce“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h.

Dopravní omezení G.5 – železniční přejezd P3378 (ev. km 76,078)

V místě železničního přejezdu (ev. km 76,078) ležícího na místní komunikaci vedoucí ze silnice I/15 k Mlýnskému rybníku dojde k realizaci protlaku pro umístění nové kabelizace. Doba dopravního omezení je zde navržena na 2 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od silnice I/15, tak ze směru od obce Malý Bor osazeny DZ A15 „Práce“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h.

Dopravní omezení G.6 – železniční přejezd P3379 (ev. km 76,540)

V místě železničního přejezdu (ev. km 76,540) ležícího na místní komunikaci vedoucí z obce Hostíkovic k Milčanskému rybníku dojde k realizaci protlaku pro umístění nové kabelizace. Doba dopravního omezení je zde navržena na 2 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od silnice I/15, tak ze směru od obce Malý Bor osazeny DZ A15 „Práce“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h.

Dopravní omezení G.7 – železniční přejezd P3380 (ev. km 77,012)

V místě železničního přejezdu (ev. km 77,012) ležícího na polní cestě vedoucí ze silnice I/15 k trvale obydlené usedlosti. Doba dopravního omezení je zde navržena na 2 dny. Po tuto dobu budou před a za přejezdem jak ze směru od silnice I/15, tak ze směru od obce Malý Bor osazeny DZ A15 „Práce“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h. *Dopravní omezení - H*

V místě železničního přejezdu ležícího v ulici K Výtopně a navazující polní cesty pokračující za tímto přejezdem (km 45,442 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírce. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objízdná trasa je navržena přes přejezd ležící v ul. Žitenická v km 44,694. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírce obou těchto přejezdů. Návrh objízdné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - I

V místě železničního přejezdu ležícího na místní nebezpečné komunikaci spojující silnici I/15 s usedlostí ležící za tímto přejezdem (km 46,827 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírce. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Tento přejezd zajišťuje jediný přístup k celoročně obývanému samostatně stojícímu objektu, který se nachází ve vzdálenosti cca 20 m od přejezdu. Před jeho plánovanou uzavírkou dojde k obeznámení majitelů nemovitosti ležící za tímto přejezdem. V době uzavírky přejezdu dojde pouze k vybudování provizorní lávky pro pěší tak aby byl umožněn přístup k danému objektu umístěnému za přejezdem. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrhované dopravní omezení. Poloha přejezdu a návrh dopravního značení je zobrazena v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - J

Před vjezdem do obce Trnovany (v km 47,220 žel. trati), podél levé strany silnice I/15 směrem na Liběšice dojde ke zřízení provizorní přístupové komunikace do prostoru staveniště. V tomto místě bude po celou dobu výstavby docházet k častému výjezdu vozidel z prostoru staveniště na přilehlou výše uvedenou silnici I třídy. V místě této úpravy dojde k dopravnímu omezení silnice I/15 z důvodu výjezdu stavební mechanizace a vozidel stavby z prostoru staveniště. Po celou dobu výstavby bude prostor dopravního omezení osazen svislými dopravními značkami vyznačujícími toto dopravní omezení. Poloha daného místa a návrh dopravního značení je zobrazena v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - K

V místě železničního přejezdu ležícího na silnici I/15, za výjezdem z obce Trnovany směrem na Liběšice (km 47,949 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírce. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **7 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkami pro jednotlivé druhy dopravy (tranzitní a osobní místní doprava). Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navržené objížděky. Návrh objízdných tras a dopravního značení vyznačující tyto objížděky je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Zásady organizace výstavby

Dopravní omezení - M

Podél pravé strany silnice I/15 ve směru na Úštěk, u odbočky na Ploskovice a v místě sjezdu k železniční zastávce Ploskovice (v km 50,058, 50,320 a 50,550 žel. trati), dojde k vybudování ploch zařízení stavenišť. V těchto místech bude po celou dobu výstavby docházet k častému výjezdu vozidel z prostoru staveniště na přilehlou výše uvedenou silnici I třídy. V místě této úpravy dojde k dopravnímu omezení silnice I/15 z důvodu výjezdu stavební mechanizace a vozidel stavby z prostoru staveniště. Po celou dobu výstavby bude prostor dopravního omezení osazen svislými dopravními značkami vyznačujícími toto dopravní omezení. Poloha daného místa a návrh dopravního značení je zobrazena v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - N

Nad silnicí spojující obce Býčkovice a Velký Újezd dojde v rámci stavby k rekonstrukce železničního mostu v km 51,311. Po dobu rekonstrukce tohoto mostu dojde k dopravnímu omezení na silnici procházející pod tímto mostem. Rekonstrukce mostu bude spočívat v celkové přestavbě mostu za použití nové monolitické železobetonové desky. Celá výstavba mostu je navržena na 10 týdnů. Během této doby dojde k úplné uzavírci silnice III/26112 vedoucí pod tímto mostem. Po celou dobu výstavby bude prostor dopravního omezení osazen svislými dopravními značkami vyznačujícími toto dopravní omezení. Návrh objízdné trasy po dobu uzavírky komunikace je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - O

V místě železničního přejezdu ležícího na silnici III/24066 vedoucí z Horních Řepčic do Třebutíček, (km 54,358 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkami pro jednotlivé druhy dopravy (tranzitní a osobní místní doprava). Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Návrh objízdnych tras a dopravního značení vyznačující tyto objíždky je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení – P

V místě železničního přejezdu ležícího na silnici III/24067, spojující silnici I/15 z Chotiněvsí (km 55,163 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objíždku. Objízdna trasa je navržena přes sousední přejezd ležící na silnici I/15 (km 55,751) a dále vedena přes Liběšice a Chotiněves. Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírci obou těchto přejezdů. Návrh objízdny trasy a dopravního značení vyznačující tuto objíždku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - Q

V místě železničního přejezdu ležícího na silnici I/15, v úseku mezi Horními Řepčicemi a Liběšicemi (km 55,751 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkami pro jednotlivé druhy dopravy (tranzitní, místní autobusová doprava a osobní místní doprava). Po celou dobu uzavírky přejezdu

Zásady organizace výstavby

dojde k umístění dopravního značení vyznačující navržené objížděky. Návrh objízdných tras a dopravního značení vyznačující tyto objížděky je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - R

V místě železničního přejezdu (km 56,944) ležícího na nezpevněné místní komunikaci vedoucí k zemědělské usedlosti dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Tento přejezd zajišťuje jediný dostatečný přístup ke samostatně stojícímu zemědělskému objektu. K tomuto objektu se dá dostat i po stávající polní cestě, která nezaručuje dostatečnou dostupnost pro osobní automobily. Z tohoto důvodu dojde v době uzavírky přejezdu k vybudování provizorní přejezdové konstrukce tak, aby byl zajištěn trvalý přístup do dané lokality. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrhované dopravní omezení. Poloha přejezdu a návrh dopravního značení je zobrazena v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - S

V místě železničního přejezdu (km 57,226) ležícího na silnici III/24072 vedoucí z obce Dolní Chobolice do Liběšic dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objízdná trasa je navržena přes sousední přejezd ležící na silnici II/240 (km 58,096) a dále vedena přes Trnoblany a Liběšice. Návrh objízdné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - T

Podél pravé strany místní komunikace vedoucí z železniční stanice Liběšice směrem na Dolní Chobolice (v km 57,550 žel. trati) dojde ke zřízení provizorní přístupové komunikace do prostoru staveniště. V tomto místě bude po celou dobu výstavby docházet k častému výjezdu vozidel z prostoru staveniště na přilehlou místní komunikaci. V místě této úpravy dojde k dopravnímu omezení této komunikace z důvodu výjezdu stavební mechanizace a vozidel stavby z prostoru staveniště. Po celou dobu výstavby bude prostor dopravního omezení osazen svislými dopravními značkami (pozor výjezd vozidel stavby) vyznačujícími toto dopravní omezení. Návrh dopravního značení vyznačující toto dopravní omezení je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - U

V místě železničního přejezdu ležícího na místní komunikaci vedoucí z Trnovan do obce Podviní, (km 47,486 žel. trati) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírci. Doba uzavírky přejezdu je navržena na **5 dní**. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Objízdná trasa je navržena přes přejezd ležící v ul. Žitenická v Litoměřicích (ev. km 44,694). Z tohoto důvodu nesmí dojít současně k úplné uzavírci obou těchto přejezdů. Návrh objízdné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - V

V místě železničního přejezdu v km 44,267 (na styku ulic Osvobození a Sokolovská) dojde kromě rekonstrukce zabezpečovacího zařízení též k jeho rozšíření o chodník. Stavební úpravy spojené s rozšířením přejezdu nebudou zasahovat do prostoru vozovky, čímž nebude nutná další potřebná doba pro uzavírku tohoto železničního přejezdu. U tohoto přejezdu dojde k výstavbě nového světelného výstražníku. Po dobu realizace chodníku a výstražníku budou před a za přejezdem jak ze směru od ulice Sokolovská, tak ze směru od ulice Liberecká osazeny DZ A15 „Práce“, DZ Změna místní úpravy IP22 s textem „pozor zabezpečovací zařízení mimo provoz“ a DZ B20a „nejvyšší povolená rychlost“ – 20 km/h. Pracovní prostor zasahující do dané části vozovky bude vždy ohraničen směrovými deskami Z4 s výstražnými světly typu S7.

Dopravní omezení - W

V obci Litoměřice, v ulici Nerudova, poblíž křižovatky ulic Nerudova, Sokolovská dojde v rámci stavby k přeložení stávající uliční vpusti. Stavební práce spojené s touto přeložkou si vynutí uzavírku části ulice Nerudova, v místě křížení s ulicí Sokolovská. Doba uzavírky ulice je navržena na dobu **3 dní**. Uzavírka ulice bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objízdná trasa je navržena ulicemi Vančurova, Kozinova a Sokolovská. Návrh objízdné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Dopravní omezení - X

V místě železničního přejezdu v km 44,691 ležícího v obci Litoměřice, (na styku ulic Osvobození a Sokolovská) dojde z důvodu zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení k jeho úplné uzavírce. Doba uzavírky přejezdu je navržena na 5 dní. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděkou. Po celou dobu uzavírky přejezdu dojde k umístění dopravního značení vyznačujícího navrženou objížděku. Objízdná trasa bude vedena ulicemi Dalimilova, Sokolovská, Osvobození, Svojsíkova, Bratří Čapků a Čechova. Návrh objízdné trasy a dopravního značení vyznačující tuto objížděku je vyznačen v příloze č.2 této technické zprávy.

Po celou dobu uzavírky (z hlediska automobilové dopravy) všech výše uvedených přejezdů bude na těchto přejezdech nepřetržitě zajištěn bezpečný průchod chodcům včetně osob s tělesným i zrakovým postižením.

Celková zpráva Dopravního opatření včetně návrhu jednotlivých objízdných tras, se zakresleným návrhem dopravního značení je součástí přílohy č.2 této technické zprávy.

14. Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Při realizaci stavby je nutné počítat s obdobím **9 měsíců** před zahájením zkoušení SZZ, TZZ a PZZ potřebným pro vývoj softwaru na dodávku a montáž SZZ, TZZ a PZZ použitého při rekonstrukci železniční stanice Žalhostice, dále při provádění úprav ve stanicích Litoměřice h.n. a Liběšice a také při realizaci traťových úseků mezi Lovosicemi a Liběšicemi. Současně je také nutné počítat s dobou **6 měsíců** před zahájením zkoušení PZZ potřebnou pro vývoj softwaru na dodávku a montáž PZZ použitého při rekonstrukci železničních přejezdů nalézajících se na traťovém úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou. V rámci stavby též proběhne rekonstrukce softwaru zabezpečovacího zařízení v ŽST Lovosice. Před uvedením nového softwaru do provozu je nutné počítat s dobou **7 měsíců** určenou ke zkoušení nově instalovaného softwaru.

Realizace celé stavby bude probíhat na traťových úsecích ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h. n., ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Úštěk a ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa. Zahájení výluky železničního provozu ve všech třech dotčených traťových úsecích bude provedeno současně. Stavba není rozdělena na etapy. Jednotlivé traťové úseky bude možné uvádět do provozu postupně. Nejprve bude možné zprovoznit úsek tratě mezi Úštěkem a Českou Lípou a poté bude možné zajistit železniční provoz u zbylých 2 traťových úseků. Jako první úsek ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice a nakonec traťový úsek ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Úštěk. Zahájení stavebních prací v jednotlivých traťových úsecích je navrženo tak, aby probíhali během jednoho kalendářního roku, bez zimní přestávky a s co nejkratší dobou mezi dokončovanými traťovými úseky. V případě, že by období mezi dokončovanými traťovými úseky bylo přerušeno zimní přestávkou, muselo by po tuto dobu dojít ke zřízení provizorního zabezpečovacího zařízení, se kterým stavba v současnosti stavba nepočítá.

Po dobu provádění stavebních prací spojených s demontáží stávajícího kolejového roštu a čištění stávajícího kolejového lože v úseku ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice bude pro tyto činnosti důležité zajištění přístupu kolejové mechanizace do prostoru staveniště ve směru od České Lípy. Z tohoto důvodu bylo zahájení prací na železničních propustcích a demolici mostu v úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa navrženo až v 3. týdnu od zahájení výluky.

V době zahájení prací na železničním svršku (pokládka kolejového roštu, zřízení šterkového lože), v traťovém úseku ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice bude pro realizaci koleje v tomto úseku tratě důležité, zajištění dopravy materiálu železničního svršku do prostoru staveniště pomocí kolejové mechanizace. Z tohoto důvodu je nutné počítat po dokončení prací na železničním svršku traťového úseku ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h.n. s jeho využitím, jako vnitrostaveništní kolejové dopravní cesty.

Stavební úpravy na ústředním stavědle v ŽST Lovosice spojené s přesunutím dopravní kanceláře budou prováděny již v období přípravných prací bez potřeby výluky železničního provozu. Zahájení stavebních úprav ve VB ŽST Žalhostice bude provedeno již od 1. dne výluky železničního provozu. Důvodem obou těchto skutečností je potřeba co nejdříve přesunout zabezpečovací zařízení do nových prostor vytvořených pro dispečerská pracoviště.

15. Postup výstavby

Přesný termín zahájení stavebních prací není v době zpracování projektové dokumentace znám, ale realizace je plánována s ohledem na její současnou rozpracovanost na rok 2022. Začátek stavby byl stanoven na **polovinu srpna roku 2021** a její konec na **polovinu srpna 2022**, kde je započítána doba 9 měsíců potřebná pro dodávku a montáž zabezpečovacího zařízení. Zahájení stavebních prací je navrženo na začátek března roku 2022 a jejich ukončení na začátek srpna roku 2022 tak, aby realizace celé stavby nemusela být přerušena zimní přestávkou. V období zimní přestávky mezi roky 2021 a 2022 bude probíhat příprava stavby spojená zejména s vývojem softwaru zabezpečovacího zařízení.

Stavební práce spojené se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ se dotknou traťových úseků ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h. n., ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Úštěk a ŽST Úštěk - ŽST Česká Lípa. Z důvodu, že se jedná o stavbu ležící na jednokolejné trati, bude nutná výluka železničního provozu celého úseku tratě mezi Lovosicemi a Českou Lípou. Celková doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu na traťovém úseku ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Úštěk je navržena na **151 dní**.

Stavba není rozdělena na etapy. Zahájení nepřetržité výluky železničního provozu ve všech třech dotčených traťových úsecích bude provedeno současně. Hlavní stavební práce se budou odehrávat v úseku ŽST Žalhostice (včetně) – ŽST Liběšice (včetně).

Na traťovém úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa dojde k rekonstrukci 5 propustků, k demolici 1 železničního mostu a k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na 5 přejezdech. Celková doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu na tomto traťovém úseku je navržena na **47 dní**. Rozhodujícím faktorem určujícím délku výluky v úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou je demolice železničního mostu ev. km 83,475, která je navržena na dobu 20 dní. Doba délky výluky tohoto traťového úseku je též ovlivněna termínem zahájením stavebních prací na železničních propustcích a demolici železničního mostu, které jsou stanoveny až v 3. týdnu od zahájení výluky. Důvodem je zajištění přístupu kolejové mechanizace do prostoru staveniště traťového úseku ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice ve směru od České Lípy pro možnost realizace stavebních prací s demontáží stávajícího kolejového roštu a čištění stávajícího kolejového lože. Ve směru od Žalhostic bude traťový úsek ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice po dobu provádění výše zmiňovaných prací kolejově nepřístupný.

V traťovém úseku ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h. n. dojde k rekonstrukci železniční stanice Žalhostice a přilehlého traťového úseku po zastávku Litoměřice Cihelna. Rekonstrukce traťového úseku mezi Žalhosticemi a Litoměřicemi včetně stanice Žalhostice bude realizována do **115 dní** od zahájení výluky železničního provozu. Tato doba je ovlivněna zajištěním železniční dopravy materiálu železničního svršku (zejména z prostoru montážní základny v ŽST Velké Žernoseky a přísunu kameniva z kamenolomu Mariánská skála) do zbylého rekonstruovaného úseku mezi Litoměřicemi a Liběšicemi. Z tohoto důvodu dojde k zachování nepřetržité výluky železničního provozu v ŽST Žalhostice a navazujícího traťového úseku Žalhostice – Litoměřice h. n. do doby

dokončení hlavních stavebních prací ve zbývajícím rekonstruovaném úseku mezi Litoměřicemi a Liběšicemi (do 115 dne od zahájení výluky).

Na základě výše uvedených údajů bude možné jednotlivé traťové úseky postupně uvádět do provozu. Nejprve bude možné zprovoznit úsek tratě mezi Úštěkem a Českou Lípou a poté bude možné zajistit železniční provoz u zbylých 2 traťových úseků. Jako první z těchto dvou zbylých traťových úseků bude uveden do provozu úsek ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice a nakonec traťový úsek ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Úštěk.

Po ukončení výluky traťového úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou bude z hlediska zabezpečovacího zařízení provoz zajištěn pomocí stávajícího zabezpečovacího zařízení. Nebude nutné do doby dokončení celé stavby zřizovat provizorní zabezpečovací zařízení.

Stavební postupy:

- a) ŽST Úštěk (mimo) – ŽST Česká Lípa (mimo)**
(celková doba trvání od zahájení výluky 47 dní)

Vymezení vylučovaných kolejí po dobu trvání stavebního postupu:

- ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Česká Lípa (mimo) - od námezničku výhybky č. 6 v ŽST Lovosice po hrot výhybky č. 11 v ŽST Česká Lípa

Rozsah prací:

PS 10-01-09 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ
PS 12-01-08 Žel. přejezd ev. km 74,557, PZZ
PS 12-01-10 Žel. přejezd ev. km 76,078, PZZ
PS 12-01-11 Žel. přejezd ev. km 76,540, PZZ
PS 12-01-12 Žel. přejezd ev. km 77,012, PZZ
PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ
SO 10-10-01 Úštěk - Blíževedly, železniční svršek
SO 10-11-01 Úštěk - Blíževedly, železniční spodek
SO 12-10-01 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, železniční svršek
SO 12-11-01 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, železniční spodek
SO 20-13-01 Lovosice - Česká Lípa, výstroj trati
SO 14-20-07 Demolice žel. mostu v ev. km 83,475
SO 10-21-28 Železniční propustek v ev. km 68,825
SO 12-21-06 Železniční propustek v ev. km 70,679
SO 12-21-09 Železniční propustek v ev. km 71,230
SO 12-21-12 Železniční propustek v ev. km 71,970
SO 12-21-35 Železniční propustek v ev. km 78,732
SO 11-61-01 ŽST Blíževedly, EOZ
SO 10-63-08 Úštěk - Blíževedly, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 67,487
SO 12-63-07 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 74,557
SO 12-63-09 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,078
SO 12-63-10 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,540

Zásady organizace výstavby

SO 12-63-11 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 77,012
--

- realizace železničního svršku a spodku v místech rekonstruovaných propustků v úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa
- rekonstrukce propustků v úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa
- realizace PZZ u přejezdů nacházejících se v úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa
- demolice mostního objektu v úseku ŽST Úštěk – ŽST Česká Lípa

Na konci postupu činnost zab. zař.:

Po ukončení výluky traťového úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou bude z hlediska staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení provoz zajištěn pomocí stávajícího zabezpečovacího zařízení. V úseku Liběšice (mimo) - Česká Lípa (mimo) nebude nutné do doby dokončení celé stavby zřizovat provizorní zabezpečovací zařízení. V tomto úseku není žádné TZZ a ani zde nebude stavbou zřizováno. Aktivace PZZ do provozu v km 59,969 (P3357), 67,487 (P3367), 74,557 (P3376), 76,078 (P3378), 76,540 (P3379) a 77,012 (P3380) je možná v kterémkoliv období během nepřetržité kolejové výluky, protože není závislá na prováděných stavebních úpravách.

Na zkoušení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení je vyčleněna doba 10 dní. Na aktivaci přejezdového zabezpečovacího zařízení do provozu je vyčleněn 1 týden.

V rámci PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ dojde k výměně softwaru zabezpečovacího zařízení v ŽST Lovosice. Po 7 měsíčním zkoušení nového softwaru dojde k jeho aktivaci při 9 hodinové noční výluce se 4 hodinovým nickolejovým provozem. Následně bude docházet dle požadavku dopravy k postupnému spouštění jednotlivých dopravních kolejí.

b) ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Žalhostice (včetně) - ŽST Litoměřice h.n. (mimo)
(celková doba trvání od zahájení výluky 115 dní)

Vymezení vylučovaných kolejí po dobu trvání stavebního postupu:

1. - 47. den výluky

- ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Česká Lípa (mimo) - od námezníku výhybky č. 6 v ŽST Lovosice po hrot výhybky č. 11 v ŽST Česká Lípa

48. - 115. den výluky

- ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Úštěk (mimo) - od námezníku výhybky č. 6 v ŽST Lovosice po hrot výhybky č. 2 v ŽST Úštěk

Rozsah prací:

PS 03-01-01 ŽST Žalhostice, SZZ
PS 05-01-01 ŽST Litoměřice hor.n., úprava SZZ
PS 02-01-01 Lovosice - Žalhostice, TZZ

Zásady organizace výstavby

PS 04-01-01 Žalhostice - Litoměřice hor.n., TZZ
PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ
PS 02-02-01 Zast. Lovosice závod, rozhlas pro cestující
PS 03-02-06 ŽST Žalhostice, rozhlas pro cestující
PS 04-02-01 Zast. Litoměřice Cihelna, rozhlas pro cestující
PS 03-02-04 ŽST Žalhostice, sdělovací zařízení
PS 03-02-05 ŽST Žalhostice, EZS
PS 03-02-02 Žalhostice - Liběšice, DOK
PS 03-02-07 ŽST Žalhostice, informační zařízení
PS 03-02-08 ŽST Žalhostice, kamerový systém
PS 05-02-07 ŽST Litoměřice hor.n., kamerový systém
PS 03-02-03 Žalhostice - Liběšice, přenosové zařízení
PS 05-02-08 ŽST Litoměřice h.n., BTS
PS 03-60-01 Žalhostice - Liběšice, DDTS ŽDC
SO 03-10-01 ŽST Žalhostice, železniční svršek
SO 03-11-01 ŽST Žalhostice, železniční spodek
SO 04-10-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční svršek
SO 04-11-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční spodek
SO 20-13-01 Lovosice - Česká Lípa, výstroj trati
SO 03-14-01 ŽST Žalhostice, nástupiště
SO 02-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,081, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,800, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-02 Žel. přejezd ev. km 41,487, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-03 Žel. přejezd ev. km 41,715, úprava žel. přejezdu
SO 04-20-01 Železniční most v ev. km 42,604 - přestavba na propustek
SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,035
SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,116
SO 03-21-03 Železniční propustek v ev. km 40,589
SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,903
SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 41,354
SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 41,527
SO 04-21-05 Železniční propustek v ev. km 41,721
SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 42,128
SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 42,423
SO 01-40-01 ŽST Lovosice, úprava ústředního stavědla
SO 03-40-01 ŽST Žalhostice, stavební úprava VB
SO 03-41-01 ŽST Žalhostice, přístřešky pro cestující
SO 03-43-01 ŽST Žalhostice, orientační systém
SO 03-61-01 ŽST Žalhostice, EOVS
SO 03-63-01 ŽST Žalhostice, přípojka NN
SO 03-63-02 ŽST Žalhostice, venkovní osvětlení
SO 04-63-02 Žalhostice - Litoměřice hor. n., rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,487
SO 04-63-03 Žalhostice - Litoměřice hor. n., přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,715

- realizace kolejíště v ŽST Žalhostice
- zřízení nástupišť, přístřešků v ŽST Žalhostice
- realizace vybraného traťového úseku Žalhostice – Litoměřice h.n.

- rekonstrukce u všech mostů a propustků v úseku ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h.n.
- realizace stavebních úprav VB v Žalhosticích a na stavědle v Lovosicích

Na konci postupu činnost zab. zař.:

1. den výluky bude v úseku Lovosice – Úštěk vypnuto stávající staniční a přejezdové zabezpečovací zařízení včetně stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení, které se nachází pouze v úseku Lovosice – Žalhostice. V ŽST Žalhostice bude staniční zabezpečovací zařízení demontováno, stávající železniční přejezdy na trati, které jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením, budou do doby aktivace přejezdového zabezpečovacího zařízení do provozu z každé osazeny svíslou dopravní značkou IP22 - Pozor přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz a dále dle požadavku PČR (stop, varovná světla, atd.). Provizorní zabezpečovací zařízení se nebude zřizovat, takže bude možné začít se stavebními pracemi výpravní budovy ŽST Žalhostice. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Žalhostice a v ŽST Litoměřice včetně traťového zabezpečovacího zařízení v úseku ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h.n. bude aktivováno do DOZ do doby ukončení nepřetržité kolejové výluky, která je uvažována o délce 115 dní. Traťový úsek ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice nebude zapojen do nového zabezpečovacího zařízení.

Navržená doba zkoušení zabezpečovacího zařízení:

TZZ ŽST Lovosice – ŽST Žalhostice – 3 dny

SZZ ŽST Žalhostice + 2x PZS – 28 dní

TZZ ŽST Žalhostice – ŽST Litoměřice h.n. + 2x PZS – 5 dní

SZZ ŽST Litoměřice h.n. + 6x PZS – 22 dní

Zahájení zkoušek zabezpečovacího zařízení může začít již při dokončovacích pracích na železničním svršku a spodku (podbíjení, atd...). Na aktivaci zabezpečovacího zařízení do provozu je vyčleněn 1 týden. Před aktivací zabezpečovacího zařízení musí být aktivováno sdělovací zařízení traťového úseku ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice h. n. (včetně).

c) ŽST Litoměřice h.n.(mimo) – ŽST Liběšice - ŽST Úštěk (mimo)
(celková doba trvání od zahájení výluky 151 dní)

Vymezení vylučovaných kolejí po dobu trvání stavebního postupu:

1. - 47. den výluky

- ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Česká Lípa (mimo) - od námezníku výhybky č. 6 v ŽST Lovosice po hrot výhybky č. 11 v ŽST Česká Lípa

48. - 115. den výluky

- ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Úštěk (mimo) - od námezníku výhybky č. 6 v ŽST Lovosice po hrot výhybky č. 2 v ŽST Úštěk

116. - 151. den výluky

- ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ŽST Úštěk (mimo) - od hrotu výhybky č. 3 v ŽST Litoměřice h.n. po hrot výhybky č. 2 v ŽST Úštěk

Rozsah prací:

PS 07-01-01 ŽST Liběšice, úprava SZZ
PS 06-01-01 Litoměřice hor.n. - Liběšice, TZZ
PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ
PS 06-02-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, rozhlas pro cestující
PS 06-02-02 Zast. Ploskovice, rozhlas pro cestující
PS 06-02-03 Zast. Horní Řepčice, rozhlas pro cestující
PS 07-02-05 ŽST Liběšice, rozhlas pro cestující
PS 03-02-02 Žalhostice - Liběšice, DOK
PS 03-02-03 Žalhostice - Liběšice, přenosové zařízení
PS 06-02-04 Zast. Trnovany u Litoměřic, BTS
PS 06-02-05 Zast. Horní Řepčice, BTS
PS 03-60-01 Žalhostice - Liběšice, DDTS ŽDC
SO 06-10-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční svršek
SO 06-11-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční spodek
SO 08-10-01 Liběšice - Úštěk, železniční svršek
SO 08-11-01 Liběšice - Úštěk, železniční spodek
SO 20-13-01 Lovosice - Česká Lípa, výstroj trati
SO 06-14-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, nástupiště
SO 06-15-02 Žel. přejezd ev. km 44,267, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-03 Žel. přejezd ev. km 44,691, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-04 Žel. přejezd ev. km 45,442, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-05 Žel. přejezd ev. km 46,827, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-06 Žel. přejezd ev. km 47,486, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-07 Žel. přejezd ev. km 47,949, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-08 Žel. přejezd ev. km 48,926, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-10 Žel. přejezd ev. km 54,358, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-11 Žel. přejezd ev. km 55,163, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-13 Žel. přejezd ev. km 55,751, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-14 Žel. přejezd ev. km 56,944, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-15 Žel. přejezd ev. km 57,226, úprava žel. přejezdu
SO 06-20-03 Železniční most v ev. km 50,058
SO 06-20-04 Železniční most v ev. km 50,306 - přestavba na propustek
SO 06-20-05 Železniční most v ev. km 51,311
SO 08-20-02 Železniční most v ev. km 61,051
SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,035
SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,116
SO 03-21-03 Železniční propustek v ev. km 40,589
SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,903
SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 41,354
SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 41,527
SO 04-21-05 Železniční propustek v ev. km 41,721
SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 42,128

Zásady organizace výstavby

SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 42,423
SO 06-21-04 Železniční propustek v ev. km 45,999
SO 06-21-05 Železniční propustek v ev. km 46,058
SO 06-21-07 Železniční propustek v ev. km 47,200
SO 06-21-10 Železniční propustek v ev. km 47,936
SO 06-21-11 Železniční propustek v ev. km 47,961
SO 06-21-23 Železniční propustek v ev. km 54,427
SO 06-21-28 Železniční propustek v ev. km 55,758
SO 06-21-29 Železniční propustek v ev. km 55,978
SO 06-21-34 Železniční propustek v ev. km 57,407
SO 05-30-01 ŽST Litoměřice hor. n., přístupový chodník k VB
SO 05-30-02 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy komunikací
SO 06-41-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, přístřešky pro cestující
SO 06-43-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, orientační systém
SO 06-63-04 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 45,422
SO 06-63-05 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 46,827
SO 06-63-07 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 47,949
SO 06-63-10 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 54,358
SO 06-63-11 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,163
SO 06-63-13 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,751
SO 06-63-14 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 56,944
SO 06-63-15 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 57,226
SO 06-63-17 Zast. Trnovany u Litoměřic, venkovní osvětlení
SO 06-63-19 Zast. Ploskovice, venkovní osvětlení
SO 06-63-21 Zast. Horní Řepčice, venkovní osvětlení

- realizace železničním svršku a spodku traťového úseku Litoměřice h.n. – Liběšice
- zřízení nástupiště a přístřešku v zast. Trnovany u Litoměřic
- zřízení přístupového chodníku a úprav na komunikaci v ŽST Litoměřice h.n.
- rekonstrukce železničních přejezdů, včetně dokončení úprav PZZ v traťovém úseku Litoměřice h.n. – Liběšice
- aktivace nového TZZ v úseku ŽST Lovosice – ŽST Žalhostice a ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice včetně aktivace nového SZZ železniční stanice Žalhostice a zavázání stávajícího SZZ ŽST Litoměřice h.n. do DOZ

Na konci postupu činnost zab. zař.:

1. den výluky bude v celém úseku Litoměřice h.n. – Úštěk vypnuto stávající staniční a přejezdové zabezpečovací zařízení. Stávající železniční přejezdy na trati, které jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením, budou do doby aktivace přejezdového zabezpečovacího zařízení do provozu z každé osazeny svislou dopravní značkou IP22 - Pozor přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz a dále dle požadavku PČR (stop, varovná světla, atd.). Provizorní zabezpečovací zařízení se nebude zřizovat. Traťové zabezpečovací zařízení úseku ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice bude aktivováno do DOZ do doby ukončení nepřetržité kolejové výluky, která je uvažována o délce 151 dní.

Zásady organizace výstavby

Navržená doba zkoušení zabezpečovacího zařízení:

TZZ ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice + 8x PZS – 12 dní

SZZ ŽST Liběšice + 1x PZS – 2 dny

Zahájení zkoušek zabezpečovacího zařízení může začít již při dokončovacích pracích na železničním svršku a spodku (podbíjení, atd...). Na aktivaci zabezpečovacího zařízení do provozu je vyčleněn 1 týden. Před aktivací zabezpečovacího zařízení musí být aktivováno sdělovací zařízení v úseku ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ŽST Liběšice (včetně).

Navrhovaná doba nepřetržité výluky železničního provozu jednotlivých traťových úseků je znázorněna v harmonogramu prací, který je součástí organizace výstavby příloha č. B.12.3. V harmonogramu prací je též zobrazena doba výstavby jednotlivých PS a SO při níž není potřebná výluka železničního provozu.

Návrh doby výstavby:

Celá stavba

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu)

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu)

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu)

polovina 08/2021

začátek 03/2022 – začátek 08/2022

polovina 08/2022

Traťový úsek ŽST Ústěk – ŽST Česká Lípa

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu)

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu)

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu)

polovina 08/2021

začátek 03/2022 – polovina 4/2022

začátek 05/2022

Traťový úsek ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice h.n.

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu)

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu)

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu)

polovina 08/2021

začátek 03/2022 – konec 06/2022

polovina 08/2022

Traťový úsek ŽST Litoměřice h.n. – ŽST Liběšice

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu)

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu)

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu)

polovina 08/2021

začátek 03/2022 – začátek 08/2022

polovina 08/2022

Celkově je stavba rozložena do **12 měsíců** od poloviny srpna roku 2021 do poloviny srpna roku 2022, kde je započítána doba 9 měsíců před zahájením zkoušení SZZ, TZZ a PZZ, která je potřebná pro dodávku a montáž SZZ, TZZ a PZZ a s tím spojenou přípravou programování softwaru zabezpečovacího zařízení. Vlastní stavební činnost na jednotlivých úsecích stavby je celkově rozvržena do **199 dnů**, kde jsou zahrnuty jak přípravné, tak i a dokončovací práce.

Zásady organizace výstavby

Při návrhu rozsahu doby výstavby a s tím spojené doby výluky železničního provozu bylo uvažováno s dvanáctihodinovou pracovní dobou v čase od 7:00 do 19:00 hod. včetně víkendů.

16. Požadavky na výluky veřejné dopravy

Největší frekvence cestujících je mezi ŽST Litoměřicemi a ŽST Lovosicemi. Z důvodu vysoké intenzity cestujících v době dopravní špičky mezi Litoměřicemi a Lovosicemi a z důvodu zajištění napojení na navazující vlaková spojení v ŽST Lovosice je navrženo pokrytí výluky pomocí náhradní autobusové dopravy dvěma autobusovými linkami v půl hodinových intervalech.

Po dokončení stavebních prací souvisejících s výlukou traťového úseku mezi Liběšicemi a Českou Lípou bude možné zavedení železničního provozu mezi ŽST Ústěkem a ŽST Česká Lípa. Volba dřívějšího zprovoznění tratě z České Lípy pouze do Úštěku byla zvolena s ohledem na frekvenci cestujících mezi ŽST Litoměřice h. n. a ŽST Česká Lípa a její lámání v ŽST Ústěk a také s ohledem na nedostatečné parkovací plochy (v místě ŽST Liběšice) potřebné pro zajištění bezpečného a účelného provozování náhradní autobusové dopravy. Dalším důležitým faktorem je využití stávajícího kolejíště v ŽST Liběšice jako plochu zařízení staveniště určenou pro montáž a demontáž kolejových polí. Zprovoznění trati až do Liběšic by tak bylo neúčelné.

Náhradní doprava během výlukové činnosti

Nákladní doprava v dotčeném traťovém úseku je v současnosti minimální. V době výluky traťového úseku Lovosice – Ústěk – Česká Lípa bude možné pro železniční nákladní dopravu využívat objízdné trasy Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí – Děčín – Lovosice s dostačující třídou zatížení.

Během revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa dojde k vyloučení železničního provozu v celého traťového úseku. V tomto období bude *železniční osobní doprava* řešena náhradní autobusovou dopravou. Největší objem stavebních prací je v úsecích mezi Žalhosticemi a Litoměřicemi a mezi Litoměřicemi a Liběšicemi, kde je navržena nepřetržitá výluka železničního provozu na 151 dní. V úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou bude největší objem stavebních prací spojen s rekonstrukcí propustků v ev. km 68,825, 70,679, 71,230, 71,970 a 78,732, která je navržena na dobu **3 týdnů**. Z tohoto důvodu dojde po dokončení stavebních prací spojených s výlukou, nejprve ke zprovoznění úseku tratě mezi Úštěkem a Českou Lípou a poté budou uvedeny do provozu současně zbylé 2 traťové úseky ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Ústěk. Náhradní autobusová doprava bude s ohledem na uvádění jednotlivých úseků trati do provozu rušena a prováděna pouze ve zbývajících vyloučených úsecích.

Nejvyšší frekvence pohybu cestujících je v úseku mezi Litoměřicemi a Lovosicemi. Denně na tomto úseku tratě využije železniční dopravu až 1200 osob. V úseku mezi Litoměřicemi a Úštěkem a Úštěkem a Českou Lípou využije železniční dopravu přibližně 350 osob. Z tohoto důvodu je stanovení doby jízdního řádu náhradní autobusové dopravy a zajištění návaznosti navazujících vlakových spojů prioritní vlaková stanice Lovosice. Jízdní řád náhradní autobusové dopravy bude přizpůsoben vlakovému jízdnímu řádu a s tím spojených navazujících vlakových přípojí v ŽST Lovosice. V současnosti dosahuje osobní doprava v úseku mezi Litoměřicemi horní

nádraží a Lovosicemi půlhodinového taktu a v úseku od Litoměřic na Českou Lípou dvouhodinového taktu. Náhradní autobusová doprava bude navržena tak, aby byla plně schopna pojmout současné množství přepravovaných cestujících. Během hlavní dopravní špičky v úseku mezi Lovosicemi a Litoměřicemi se intenzita cestujících často pohybuje přes 50 osob. Z tohoto důvodu bude náhradní autobusová doprava v době od 5 hod. do 9 hod. a od 13 hod. do 17 hod. zajištěna dvěma autobusovými linkami, tak aby byla zajištěna dostatečná přepravní kapacita. První linka bude kopírovat vlakové zastávky v úseku mezi Lovosicemi, Litoměřicemi, Úštěkem až do České Lípy (v době výluky do Liběšic bude NAD provozována jen do Úštěka). Druhá linka bude vedena na přímé lince Lovosice – Žalhostice – Litoměřice. V době mimo dopravní špičku bude náhradní autobusová doprava zajištěna pomocí jedné autobusové linky. V úseku mezi Litoměřicemi a Českou Lípou bude z důvodu nižší intenzity cestujících (méně jak 50 osob) náhradní autobusová doprava zajištěna jednou autobusovou linkou. Jízdní řád v ŽST Česká Lípa bude upraven tak, aby navazující vlakové spoje čekali na příjezd autobusů od Litoměřic.

Po ukončení výluky traťového úseku mezi Úštěkem a Českou Lípou, bude náhradní autobusová doprava provozována pouze do ŽST Úštěk. Za předpokladu, že dojde k úpravě grafikonu na traťovém úseku mezi Českou Lípou a Úštěkem tak, aby nedošlo ke křížování v Blíževedlech, bude možné železniční provoz v tomto úseku tratě zajistit pomocí pouze jednoho motorového osobního vozu.

Trasy náhradní autobusové dopravy

Výluka celého úseku tratě Lovosice – Česká Lípa

Linka č.1 TÚ Lovosice – Litoměřice – Úštěk – Česká Lípa:

ŽST Lovosice – Lovosice závod (u společnosti PREOL, v místě stávající autobusové zast. „Lovosice záv.2“) – obec Žalhostice (u křižovatky k ŽST Žalhostice) – část města Litoměřice Cihelna (v místě stávající autobusové zast. „Stránského Luna“) – ŽST Litoměřice h. n. – obec Trnovany (v místě stávající autobusové zast. „Trnovany“) – zast. Ploskovice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Ploskovice rozcestí“) – obec Horní Řepčice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Horní Řepčice“) – ŽST Liběšice (v místě stávající autobusové zast. „Liběšice žel. stanice“) – ŽST Úštěk – zast. Dubičná (v místě stávající železniční zastávky) – ŽST Blíževedly (v místě stávající autobusové zast. „Blíževedly žel. stanice“) – žel. zast. Kravaře – obec Stvolínky (v místě stávající autobusové zast. „Stvolínky“) – ŽST Zahradky u České Lípy – ŽST Česká Lípa

Linka č.2 TÚ Lovosice – Litoměřice:

ŽST Lovosice – obec Žalhostice (u křižovatky k ŽST Žalhostice) – ŽST Litoměřice h. n.

Výluka TÚ Lovosice – Litoměřice h. n. a TÚ Litoměřice h.n. - Úštěk

Linka č.1 TÚ Lovosice – Litoměřice – Úštěk – Česká Lípa:

ŽST Lovosice – Lovosice závod (u společnosti PREOL, v místě stávající autobusové zast. „Lovosice záv.2“) – obec Žalhostice (u křižovatky k žst. Žalhostice) – část města Litoměřice Cihelna (v místě stávající autobusové zast. „Stránského Luna“) – ŽST Litoměřice h. n. – obec Trnovany (v místě stávající autobusové zast. „Trnovany“) – zast. Ploskovice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Ploskovice rozcestí“) – obec Horní Řepčice (na silnici I/15, v místě stávající

autobusové zast. „Horní Řepčice“) – ŽST Liběšice (v místě stávající autobusové zast. „Liběšice žel. stanice“) – ŽST Úštěk

Linka č.2 TÚ Lovosice – Litoměřice:

ŽST Lovosice – ŽST Litoměřice h. n.

V době uzavírky železničních přejezdů v km 47,949 a v km 55,751 křižujících silnici I/15 bude po dobu 1 x 5 a 1x 7 dní náhradní autobusová doprava vedena po následujících trasách:

Uzavírka přejezdu v km 47,949 u obce Trnovany:

Linka č.1 TÚ Litoměřice – Úštěk:

ŽST Litoměřice h. n. – obec Trnovany (v místě stávající autobusové zast. „Trnovany“) dále zpět do Litoměřic, přes obce Žitenice, Maškovice, Ploskovice a po silnici III/26015 – zast. Ploskovice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Ploskovice rozcestí“) – obec Horní Řepčice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Horní Řepčice“) – ŽST Liběšice (v místě stávající autobusové zast. „Liběšice žel. stanice“) – ŽST Úštěk

Uzavírka přejezdu v km 55,751 mezi obcemi Horní Řepčice a Liběšicemi:

ŽST Litoměřice h. n. – obec Trnovany (v místě stávající autobusové zast. „Trnovany“) – zast. Ploskovice (na silnici I/15, v místě stávající autobusové zast. „Ploskovice rozcestí“) – zast. Liběšice Dolní Řepčice, dále po silnici III/24073 do Soběnic a pak po III/24071 do Horních Chobolic a dále po III/24072 do Dolních Chobolic – ŽST Liběšice (v místě stávající autobusové zast. „Liběšice žel. stanice“) – ŽST Úštěk

Trasy náhradní autobusové dopravy jsou vyznačeny v přehledné situaci (příloha č. B.8.2).