

Příloha E

Současný stav

Všeobecně

Místem stavby je rekonstrukce stávající železniční trati v traťovém úseku Bílina (včetně) – Most (mimo) od km 33,476 na záhlaví směr Oldřichov v Žst. Bílina, do km 45,555 na záhlaví směr Bílina v Žst. Most. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 130, v nákresném jízdním řádu číslem 504. Trať je v zájmu Ústeckého kraje důležitou dopravní tepnou pro osobní i nákladní dopravu.

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

V řešeném úseku od železniční stanice Bílina (km 34,514) do železniční stanice Most (km 46,280) leží železniční zastávka Bílina-Kyselka (km 36,353), zastávka Želenice (km 40,300) a odbočka České Zlatníky (km 42,255). Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Bílina, Liběšice u Želenic, Želenice u Mostu, České Zlatníky, Obrnice, Rudolice nad Bílinou, Most II.

Trať prochází v těsné blízkosti podkrušnohorských hnědouhelných revírů, kde se rozhodující těžební činnost provádí těžbou v otevřených lomech. Postupující těžbou docházelo k přeložkám železničních tratí a silnic s cílem uvolnit území pro těžbu hnědého uhlí.

Železniční trať v celém úseku stavby byla vybudována v mezi lety 1856 - 1870 jako obslužná trať pro důlní činnost včetně osobní přepravy. V 50. letech 20. století začala stavba první z pozdějších mnoha přeložek – nejprve došlo k výstavbě provizorní trati mezi Mostem a Želenicemi, umožnivší jízdu bez nutnosti úvratí v Obrnicích. Otevřena byla roku 1950, ale již po deseti letech byla opět snesena, aby ustoupila další, již definitivní úpravě trati. Dne 10. října 1954 se rozjely vlaky po dalším novém úseku mezi Třebušicemi a Vrskmaní, zatímco původní trať pohltil dnešní lom Vršany. I tento úsek se přestavoval dvakrát – pro pokračování další těžby nevyhovovala ani „nová“ trať a v sedmdesátých letech začala výstavba zcela pozměněné trati, vedoucí souběžně s dnešní silnicí I/13, známé jako Ervěnický koridor (podle nedaleké obce Ervěnice, která v těchto místech stávala). První část k Širokému vrchu byla hotova na jaře 1979, zbytek trati až k Jirkovu teprve roku 1984. Určitá část technologických zařízení byla, od doby výstavby trati, postupně obnovována s tím, že poslední úpravy proběhly v 80. letech minulého století. Celkově však lze konstatovat, že stávající stavby a zařízení spojené s touto železniční tratí jsou převážně na konci své technické životnosti a zvláště pak technologická zařízení, která byla instalována v následných letech (1966 – 1992) a jsou na dnešní dobu technicky i morálně zastaralá. Celkově technický stav řešeného úseku trati již neodpovídá současným požadavkům na železniční dopravní cestu.

Z hlediska železničního spodku je zřejmá absence a nefunkčnost řady odvodňovacích zařízení, když údržbové práce na trati v minulosti probíhaly především na obnově a výměně železničního svršku. Toto se pak následně projevuje na stavu geometrické polohy koleje, s rozpadem podélné výšky koleje též vlivem rozšiřování počtu kolejí, a to hlavně v úseku Bílina – České Zlatníky.

Materiál železničního svršku včetně výhybek také neodpovídá požadavkům dnes kladeným na tratě celostátního významu. Aktuální stav železničního svršku včetně geometrických parametrů koleje, dále ani stav stávajících nástupišť, přístupových komunikací již nevyhovuje dnešním standardům pro efektivní a bezpečné provozování drážní dopravy. Traťová rychlost je ve velké části sledovaného úseku 60-80 km/h s dalšími omezeními, což způsobuje prodlužování jízdní doby.

Železniční mosty a propustky od doby svého vzniku nedoznaly výraznějších změn. Jsou na pokraji životnosti a nevyhovují v současné době požadovaným parametrům, především prostorovému uspořádání.

Úsek Bílina – Most je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Elektrizace byla provedena v šedesátých letech. Napájení je realizováno z TM Most a z TM Světec a TM Oldřichov u Duchcova přes novou spínací stanici Bílina (úprava zmiňovaných TM a SpS není součástí této stavby). S ohledem na rozsah úprav železničního spodku a svršku a stav stávajícího trakčního vedení je nutné provést kompletní rekonstrukci trakčního vedení včetně nových podpěr v celém rozsahu stavby.

ŽST. Bílina

Železniční stanice Bílina je dopravní s devíti dopravními kolejemi a s patnácti manipulačními. Svršek ve staničních kolejích je z let 1958 – 2016. V hlavní koleji č.1 je kolejový rošt z kolejnic S49 na betonových pražcích SB6 a dřevěných pražcích. V hlavní koleji č.2 je kolejový rošt z kolejnic R65 na betonových pražcích SB6 a dřevěných pražcích. V ostatních kolejích se nachází rošt z kolejnic tvaru S49, T a A na betonových a dřevěných pražcích. Rychlost v hlavních kolejích je 80 km/h. Kolejové lože ve stanici je silně znečištěné v manipulačních kolejích a v dopravních předjízdových kolejích. V hlavních kolejích probíhala nedávno údržba. Odvodnění je nefunkční nebo úplně chybí.

Ve stanici jsou 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupištní hrany 300mm nad TK, délky 245 m. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP, kdy hranu nástupiště tvoří tvárnice Tischer na patkách. Povrch nástupiště je živичný, dotažený k tvárnici Tischer. Přístup od výpravní budovy je zajištěn podchodem.

Výhybky ve stanici jsou 1. generace, většinou poměrové, v manipulačních kolejích částečně i stupňové z kolejnic tvaru R65, S49 (poměrové), A a T (stupňové) na dřevěných pražcích. Na oldřichovském zhlaví se nachází DKS tvaru S49 a R65 na betonových pražcích složená ze čtyř křižovatkových výhybek. Do tohoto zhlaví ústí dvě trati. Jednak z Oldřichova trať č. 130 a jednak z Úpořin trať č. 131. Na mosteckém zhlaví pokračuje trať 130 jako tříkolejná.

ŽST Bílina je v současné době zabezpečena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením ovládanými z technologické budovy a DK na oldřichovsko-světeckém zhlaví. Výhybky jsou přestavovány pomocí elektromechanických přestavníků a závořníků. Všechna hlavní a seřadovací návěstidla jsou světelná. Pro indikaci průjezdu vlaku po dopravních kolejích jsou použity izolované kolejnice.

Řídící přístroj je umístěn v dopravní kanceláři v technologické budově a vnitřní výstroj návěstidel a izolovaných kolejnic je umístěna v reléových skříních a RD v technologické místnosti stanice.

Do ŽST jsou na sudé skupině zaústěny vlečky ČEZ - elektrárna Ledce, Doly Bílina – Ropné produkty, Basalt základna Bílina a vlečka V3006. Na vlečky byly původně stavěny vlakové cesty. V současné době jsou ale vlečky obsluhovány posunem.

Traťový úsek ŽST. Bílina – Odb. České Zlatníky

Traťový úsek je tříkolejný s traťovou rychlostí 80 km/h. Většina kolejového roštu je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB8 a SB6 a tuhým žebrovým upevněním. Místy se vyskytují úseky na pražcích, lokálně také krátké úseky s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním z roku 2014. Stav kolejového lože je dobrý.

V traťovém úseku se nachází zastávka Bílina-Kyselka a Želenice, kde jsou vpravo i vlevo umístěna vnější jednostranná nástupiště. V Bílině – Kyselce nástupiště dl. 222m u TK1 a dl. 145 u TK2. V Želenicích délky 183m (TK1) a 181m (TK2) s nástupní hranou z betonových pražců ve výšce cca 350 mm nad TK.

V tomto traťovém úseku jsou dva přejezdy.

První, P 1951 – km 36,210, v zast. Bílina – Kyselka, slouží pro přejezd a obsluhu Lázní Kyselka a pro stáčírnu minerálních vod. Je zabezpečen stávajícím PZZ, se závořami.

Druhý přejezd, P 1952 – km 38,675 slouží pro přechod pěších a cyklistů. Převádí cyklistickou stezku č.3106 přes stávající tříkolejnou trať. Je zabezpečen stávajícím PZZ, pouze výstražníky.

V tomto traťovém úseku je obousměrný reléový autoblok UAB AŽD systém 74 s typovou výstrojí, kolejové obvody s KAV, FID, výstroj v reléových domcích na trati. Přenos kódu VZ v celém úseku mezi vjezdovými návěstidly.

Odbočka České Zlatníky

Odbočka České Zlatníky slouží pro odbočení z trati Bílina-Most na trať Bílina – Obrnice a Obrnice – Most. Zajišťuje mimoúrovňové odbočení z/do Obrnic bez nutnosti omezit relace z/do Mostu a z/do Bíliny. V Odb.

se nachází nyní 14 výhybek, které slouží právě pro křížení relací výše zmíněných. Výhybky jsou tvaru S49 a R65 dřevěných pražců. Rok vložení výhybek se pohybuje mezi 1979 a 2009. Odb. Č. Zlatníky je v současné době zabezpečena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením ovládanými z technologické budovy a dopravní kanceláře v km 42,255.

Úsek Odb. České Zlatníky – Žst. Most

Traťový úsek je dvojkolejný s traťovou rychlostí 80 km/h. Většina kolejového roštu je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB8 a SB6 a tuhým žebrovým upevněním. Místy se vyskytují úseky na pražcích, lokálně také krátké úseky s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním z roku 2014. Stav kolejového lože je dobrý. V traťovém úseku se nachází zastávka Bílina-Kyselka a Želenice, kde jsou vpravo i vlevo umístěna vnější jednostranné nástupiště. V Bílině – Kyselce nástupiště dl. 222m u TK1 a dl. 145 u TK2. V Želenicích délky 183m (TK1) a 181m (TK2) s nástupní hranou z betonových pražců ve výšce cca 350 mm nad TK.

V tomto traťovém úseku je obousměrný reléový autoblok UAB AŽD systém 74 s typovou výstrojí, kolejové obvody s KAV, FID, výstroj v reléových domcích na trati. Přenos kódu VZ v celém úseku mezi vjezdovými návěstidly.

Průzkumy a podklady

V tomto stupni dokumentace se průzkumy neprováděly. Budou tak součástí dalšího stupně přípravy.

Co se podkladů týče, máme k dispozici následující:

- NEDESTRUKTIVNÍ DIAGNOSTIKA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, stavba Bílina-Most, km 35,500-44,400 (G Impuls Praha, 1997)
- Problematické úseky železničního spodku, vytipované a sledované OŘ Ústí nad Labem
- Pasport traťových kolejí Bílina-Most
- Inženýrsko-geologický průzkum „Sesuv na trati ČSD Ústí nad Labem – Most, v km 36,6 – 36,75“ (Geoindutria Proboštov, 1990)
- Zpráva o geologickém průzkumu sesuvu u Želenic (ČVUT, Fakulta stavební, Katedra geotechniky, Praha)



Obr. ŽST Bílina – zhlaví, směr Chudeřice



Obr. ŽST Bílina – zhlaví od Mostu



Obr. ŽST Bílina – zhlaví, směr Bílina Kyselka



Obr. km 34,885 – most



Obr. km 34,885 – most



Obr. km 35,680 – most



Obr. km 35,680 – most



Obr. km 36,007 – směr Bílina



Obr. ŽST Bílina Kyselka – pohled směrem Bílina



Obr. ŽST Bílina Kyselka – pohled směrem Želenice nad Bílinou



Obr. ŽST Bílina – podchod



Obr. ŽST Bílina – podchod



Obr.



Obr. km 38,219 – trubní propustek



Obr. km 38,219 – trubní propustek



Obr. km 38,675 - železniční přejezd P1952



Obr. km 38,675 - železniční přejezd P1952



Obr. km 39,043 – most přes Bílinu



Obr. km 39,524 – trubní propustek



Obr. km 39,674 – silniční nadjezd



Obr. km 40,200 – nadchod ŽST Želenice nad Bílinou



Obr. km 40,200 – nadchod ŽST Želenice nad Bílinou



Obr. ŽST Želenice nad Bílinou – nástupiště



Obr. km 41,810 – most přes Bílinu



Obr. km 41,810 – most přes Bílinu



Obr. km 42,130 – odbočka České Zlatníky



Obr. km 42,138 – odbočka České Zlatníky



Obr. km 42,990 – most



Obr. km 42,990 – most, pohled směr Želenice nad Bílinou



Obr. km 43,489 – most, pravá stěna mostu zazděná



Obr. km 43,691 – most



Obr. km 43,691 – most