



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti


Fond soudržnosti


Zpracování připomínek 06/2016

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
--------	--------------	--------	----------	---------

Investor, objednatel:  Správa železniční dopravní cesty Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
--	---

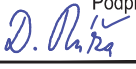

Sdružení "MP+Strabag+KTA - Louny-Lovosice", člen sdružení: STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem-Střekov tel. +420 475 300 111, e-mail: projekt.ul@strabag.com ID datové schránky: 9vbgv95	
---	--

Sdružení "MP+Strabag+KTA - Louny-Lovosice", člen sdružení: KTA technika spol. s r.o. Klatovská 100, 301 00 Plzeň tel. 378 023 411, e-mail: kta@kta-technika.cz ID datové schránky: fw3g5xh	
--	---

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP: Ing. Petr Zobal tel.: +420 296 154 247 Stupeň: Projekt / DSP	Podpis: 	Název a účel díla: REVITALIZACE TRATĚ LOUNY - LOVOSICE
--	--	--

Zpracovatelský útvar: HD - projekce a geodeti	Název části díla: ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	F
Vedoucí útvaru: Ing. David Rúža	Podpis: 	

Odpovědný projektant: Ing. David Rúža	Podpis: 	Název přílohy: Technická zpráva	Složka: 1
Vypracoval: Lukáš Harvan DiS.	Podpis: 		Číslo příl.: 001
Skart. znak: V20/2037	Datum: 06/2016		
Počet formátů: -	Měřítko: -	IČD: 15 6750 06 00 00 00	

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2. CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ A JEHO USPOŘÁDÁNÍ.....	4
3. VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	9
4. MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA KANALIZACI, VODU, EL. ENERGII, PLYN A TELEKOMUNIKACE.....	10
5. DOPRAVNÍ TRASY	10
6. ZABEZPEČENÍ OCHRANÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ.....	14
7. ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH	16
8. VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	16
9. POPIS POSTUPU VÝSTAVBY, PŘEDPOKLÁDANÝ POSTUP REALIZACE	20
10. POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	23
11. POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY	24
12. HAVARIJNÍ A POVODŇOVÝ PLÁN.....	27
13. POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	27
14. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP.....	27

PŘÍLOHY:

Příloha č.1 - Staveništní nákladní doprava

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:

Název stavby: **Revitalizace tratě Louny - Lovosice**

Číslo ISPROFIN: 542 373 0003

Stupeň dokumentace: Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)

Datum zpracování: 12/2015, zapracování připomínek 06/2016

Zadavatel dokumentace:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),

Dlážděná 1003/7, 186 00 Praha 1, Nové Město

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Jana Bohatá

Dodavatel dokumentace:

Sdružení MP+STRABAG+KTA – Louny - Lovosice,

Vedoucí sdružení

METROPROJEKT Praha a.s.

I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2;

IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Hlavní inženýr projektu

Ing. Petr Zobal, AI pro dopravní stavby 0010113

Ing. Petr Provazník, AI pro dopravní stavby 0013153

Provozní a dopravní technologie

Ing. David Pöschl

Koordinační situace stavby

Alena Valová, Ing. Ivana Gottwaldová

Železniční svršek a spodek

Ing. Robert Kučera, Ing. Tomáš Chaloupka

Železniční zabezpečovací zařízení

Ing. Josef Hrnčíř

Železniční sdělovací zařízení

Ing. Josef Hrnčíř

Údaje o umístění stavby:

Kraj:

Ústecký

Okres:

Louny, Litoměřice

Obce s rozšířenou působností:

Louny, Lovosice

Katastrální území:

Louny, Černčice u Loun, Blšany u Loun, Obora u Loun, Veltěže, Slavětín nad Ohří, Kystra, Radonice nad Ohří, Pátek u Loun, Želevice, Křesín, Dubany, Libochovice, Radovesice u Libochovic, Slatina pod Házmburkem, Chotěšov u Vrbičan, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice a Sulejovice, Lovosice

Charakter:

Rekonstrukce – liniová stavba

Kategorie dráhy:

regionální

Trat'ový úsek dle č. TU:

č. 0751 Lovosice – Libochovice

č. 0752 Louny – Libochovice

Trat' dle JŘ:

č. 114 Louny – Lovosice

Trat' dle prohlášení o dráze:

Louny – Lovosice

Zpracovávaný objekt:

Zásady organizace výstavby

Vypracoval:

Lukáš Harvan DiS.

2. CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ A JEHO USPOŘÁDÁNÍ

Stavba je charakterizována jako liniová. Staveniště se nachází na jednokolejné železniční trati mezi stanicemi Louny a Lovosice. Stavební práce o největším objemu budou probíhat v traťovém úseku mezi zastávkou Radonice nad Ohří a ŽST Libochovicemi (včetně) a také v ŽST Čížkovice.

Železniční trať mezi Louny a Lovosicemi prochází katastrálním územím Louny, Černčice u Loun, Obora u Loun, Veltěže, Slavětín nad Ohří, Kystra, Radonice nad Ohří, Pátek u Loun, Želevice, Křesín, Dubany, Libochovice, Slatina pod Hazmburkem, Chotěšov u Vrbičan, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice, Sulejovice a Lovosice. Železniční trať vede podél Ohře a leží v jižní části kraje v džbánské křídové tabuli oddělené od hlavních sídel kraje Českým středohořím. Trať překonává řeku Ohří v blízkosti obcí Želevice a Košnice nad Ohří. Zajišťuje spojení hromadnou dopravou do správního a hospodářského centra Ústeckého kraje. Trať tedy prochází nebo se částečně dotýká jak extravilánového území (území džbánské křídové tabule), tak zastavěného území obcí Louny, Veltěže, Pátek, Košnice, Křesín, Libochovice, Úpohlavy, Čížkovice, Sulejovice, Lovosice.

Stavba zahrnuje rekonstrukci části traťových úseků v km 7,022 - 11,303 a km 11,633 - 20,184 (=13,851) a také k rekonstrukci železničních stanic včetně přilehlých úseků tratě. Jedná se o železniční stanice Libochovice (km 13,245 – 13,851=20,184), Čížkovice (km 3,625 – 4,515) a Chotěšov pod Hazmburkem (km 9,375 - 10,163). U všech rekonstruovaných úseků a stanic bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku zahrnující též vybudování nového odvodnění. U rekonstruovaných stanic dojde k redukci kolejíšť a k vybudování nových poloostrovních nástupišť. V rámci stavby dojde také k rekonstrukci 4 zastávek, Pátek, Křesín, Dubany a Libochovice město. Zastávky budou opatřeny novými nástupišti s přístřešky. Železniční stanice Košnice nad Ohří bude přebudována na zastávku a v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem dojde ke snesení koleje č. 3 včetně přilehlé výhybky č.3, která bude nahrazena kolejovým polem a dojde zde k vybudování nového nástupiště délky 90 m.

V místě stávající zastávky Radonice nad Ohří dojde k vybudování výhybny s dvěma dopravními kolejemi.

Součástí stavby bude zřízení nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku mezi ŽST Louny – ŽST Čížkovice a nového staničního zabezpečovacího zařízení ve stanicích Libochovice, Čížkovice a ve výhybně Radonice nad Ohří. Dále bude provedena úprava staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Louny. V prostoru železniční stanice Čížkovice bude rekonstrukce zabezpečovacího zařízení navazovat na rekonstrukci zabezpečovacího zařízení budovaného v rámci související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“.

V úseku trati mezi ŽST Louny a ŽST Lovosice bude též provedena rekonstrukce 23 kusů železničních přejezdů, u kterých dojde ke zřízení nové přejezdové konstrukce a nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. V rámci stavby dojde mezi železničními stanicemi Louny a Lovosicemi k přestavbě případně celkové rekonstrukci 34 kusů stávajících propustků a 1 mostu (v km 3,354).

Revitalizací trati Louny – Lovosice dojde ke zvýšení traťové rychlosti napříč celého dotčeného úseku. Zvýšení traťové rychlosti se pohybuje od 80 km/h do 100 km/h.

Převážná část stavby se nachází na drážních pozemcích. Vlastníkem drážních pozemků jsou ČD a.s. a SŽDC s.o. V rámci stavby dojde k trvalému záboru některých nedrážních pozemků. Pro realizaci stavby dojde též ke zřízení dočasných záborů nedrážních pozemků s délkou pod 1 rok. Výpis těchto pozemků je uveden v části I - Geodetické dokumentace, příloha I.2 Majetkoprávní část.

Plochy zařízení staveniště

V celém úseku stavby bude možné využít 16 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. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa.

Zabezpečení ploch ZS

Stavba musí být zabezpečena jednak výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy, určené pro uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Zpevnění ploch ZS se provede přehutněním báze po odstranění humusu, zlepšením zemin, případně zpevnění nesoudržnými zeminami nebo zapanelováním. Dbát je nutno na jejich odvodnění během jejich využívání především při skladování materiálu, aby se předešlo případným škodám, způsobených srážkovou vodou. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné. Plochy ZS navržené v této dokumentaci je nutno brát jako návrh, který si zhotovitel stavby přizpůsobí svým potřebám.

V rámci stavby se počítá se zpevněním následujících ploch ZS:

- ZS 4 - nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně kolejiště, na výjezdu z ŽST Louny v km 0,575 – 0,900
- ZS 5 - nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně koleje, v prostoru za boční rampou ležící v prostoru stávající zastávky Radonice nad Ohří
- ZS 6 - nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně koleje, u zastávky Pátek
- ZS 11 - nezpevněná zatravněná a křovinami porostlá plocha ležící po levé straně kolejiště v ŽST Libochovice, podél stávající manipulační koleje č.7
- ZS 12 - z části nezpevněná zatravněná a z části zpevněná asfaltová plocha ležící po levé straně kolejiště v žst. Chotěšov pod Hazmburkem, u manipulační koleje č.3
- ZS 13 - nezpevněná zatravněná plocha ležící po pravé straně koleje, v prostoru za boční rampou ležící v místě stávající zastávky Úpohlavy
- ZS 15 - nezpevněná zatravněná a křovinami porostlá plocha ležící po levé straně kolejiště v žst. Čížkovice, podél stávající koleje č.3

Navržené plochy ZS jsou umístěny podél celého traťového úseku z Loun do Lovosic. Umístění ploch ZS je vyznačeno v příloze F.2 – Přehledná situace stavby. Plochy zařízení staveniště jsou označeny „ZS“.

Seznam jednotlivých ploch ZS:

1. ZS v žst. Louny

- Zpevněná plocha ležící přímo v areálu žst. Louny, mezi manipulačními kolejemi č.7 a 9, u budovy skladu
- Plocha 1700 m², pozemek ČD a.s.

- Přístup přes ulici Husova vedoucí podél výpravní budovy
- Možnost využití jako montážní a demontážní základnu, případně pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

2. ZS v žst. Louny

- Část kolejíště ležící v ŽST Louny. Jedná se o manipulační koleje č. 8 a 10.
- Plocha 4190 m², pozemek ČD a.s.
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu nebo ke krátkodobému odstavení pracovních kolejových mechanismů.

3. ZS v km 0,570 – 0,870

- Část kolejíště ležící na výjezdu z ŽST Louny. Jedná se o manipulační kusé koleje č. 36a a 28a.
- Plocha 3500 m², pozemek SŽDC s.o.
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu nebo ke krátkodobému odstavení pracovních kolejových mechanismů.

4. ZS v km 0,575 – 0,900

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně kolejíště, na výjezdu z ŽST Louny směrem na Lovosice
- Plocha 6980 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes ulici Pivovar přes tříkolejný železniční přejezd v km 0,550
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu.

5. ZS v km 7,500

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně koleje, v prostoru za boční rampou ležící v prostoru stávající zastávky Radonice nad Ohří
- Plocha 2300 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes silnice III. třídy č.2391 a 2393a vedoucí k výpravní budově a také pomocí polní cesty vedoucí přes železniční přejezd v km 7,639
- Možnost využití i jako montážní a demontážní základnu i jako mezideponii pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu.

6. ZS v km 9,100

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící po levé straně koleje, u zastávky Pátek
- Plocha 4300 m², pozemek SŽDC s.o.

- Přístup přes místní komunikaci vedoucí přes železniční přejezd v km 9,278 a navazující polní cestu vedoucí naproti zastávce Pátek
- Možnost využití i jako montážní a demontážní základnu i jako mezideponii pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu

7. ZS v km 12,200

- Zpevněná asfaltová plocha ležící po levé straně kolejíště v žst. Košnice nad Ohří,
- Plocha 1500 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes silnici II. třídy č.246 vedoucí přes přejezd v km 12,446 a pomocí místní komunikace vedoucí k výpravní budově v žst. Košnice nad Ohří
- Možnost využití jako montážní a demontážní základnu, případně pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

8. ZS v km 14,300

- Z části nezpevněná zatravněná a z části kameny zpevněná plocha ležící po levé straně koleje, u zastávky Křesín
- Plocha 2400 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes silnici III. třídy č.23748 vedoucí přes přejezd v km 14,378
- Možnost využití i jako montážní a demontážní základnu i jako mezideponii pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu

9. ZS v km 13,700

- Z části nezpevněná zatravněná a z části kameny zpevněná plocha ležící po pravé straně kolejíště, v žst. Libochovice, ležící u kusé manipulační koleje č.2a
- Plocha 660 m², pozemek ČD a.s.
- Přístup přes silnici II. třídy č.246 a pomocí Nádražní ulice vedoucí přes přejezd v km 20,054 k výpravní budově v žst. Libochovice
- Možnost využití jako montážní a demontážní základnu, případně pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

10. ZS v km 13,400

- Zpevněná asfaltová plocha ležící po pravé straně kolejíště v žst. Libochovice, ležící u manipulační koleje č.2
- Plocha 1500 m², pozemek ČD a.s.
- Přístup přes silnici II. třídy č.246 a pomocí místní komunikace vedoucí přes přejezd v km 20,054 k výpravní budově v žst. Libochovice
- Možnost využití pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

11. ZS v km 13,540 – 13,840

- Nezpevněná zatravněná a křovinami porostlá plocha ležící po levé straně kolejíště v žst. Libochovice, podél stávající manipulační koleje č.7
- Plocha 5220 m², pozemek ČD a.s.
- Přístup přes ulici Nádražní u železničního přejezdu v km 20,054, podél pravé strany koleje
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu

12. ZS v km 10,050

- Z části nezpevněná zatravněná a z části zpevněná asfaltová plocha ležící po levé straně kolejíště v žst. Chotěšov pod Hazmburkem, u manipulační koleje č.3
- Plocha 550 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes silnici III. třídy č.23757 křižující trať v km 9,804 a pomocí místní komunikace vedoucí k výpravní budově v žst. Chotěšov pod Hazmburkem
- Možnost využití jako montážní a demontážní základnu, i pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

13. ZS v km 6,000

- Nezpevněná zatravněná plocha ležící po pravé straně koleje, v prostoru za boční rampou ležící v místě stávající zastávky Úpohlavy
- Plocha 2380 m², pozemek SŽDC s.o.
- Přístup přes silnici III. třídy č.23750 vedoucí z Želechovic do Úpohlav a dále pomocí polní cesty napojující se za železničním přejezdem v km 6,174
- Možnost využití i jako montážní a demontážní základnu i jako mezideponii pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu.

14. ZS v km 4,100

- Z části nezpevněná zatravněná a z části zpevněná asfaltová plocha ležící po pravé straně kolejíště v žst. Čížkovice, v prostoru podél a za kusou manipulační kolejí č.4
- Plocha 1715 m², pozemek SŽDC s.o., pozemek ČD a.s.
- Přístup přes ulici Benešova křížící trať v km 3,905 a pomocí místní komunikace vedoucí k výpravní budově v žst. Čížkovice
- Možnost využití jako montážní a demontážní základnu nebo pro odstavení pracovních strojů nebo pro umístění buněk se sociálním či administrativním zařízením

15. ZS v km 3,980 – 4,240

- Nezpevněná zatravněná a křovinami porostlá plocha ležící po levé straně kolejíště v žst. Čížkovice, podél stávající koleje č.3
- Plocha 3378 m², pozemek ČD a.s.

- Přístup přes silnice III. třídy č.2476, vedoucí z Čížkovic do Želechovic, dále přes polní cestu vedoucí od železničního přejezdu v km 4,635, podél levé strany koleje
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu

16. ZS v km 0,700

- Nezpevněná plocha ležící podél levé strany koleje (před vjezdem do žst. Lovosice)
- Plocha 2234 m², pozemek SŽDC s.o
- Přístup je možný jen z traťové koleje nebo z vjezdové koleje vedoucí do prostor Lovosického okrsku OŘ Ústí nad Labem
- Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku, případně pro krátkodobé uložení vyzískaného materiálu

V rámci stavby je počítáno s recyklací stávajícího kolejového lože pomocí recyklační linky umístěné na řízené skládce SONO PLUS s.r.o, ležící poblíž obce Sirejovice. 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.

Rekonstrukce jednotlivých objektů bude prováděna z ploch, které leží na drážních pozemcích. Pokud bude zhotovitel potřebovat plochy mimo uvažované pozemky, projedná si nezbytný pronájem s majitelem.

Plochy v blízkosti recipientů budou využívány tak, aby nedocházelo ke znečišťování vodního toku. V případě výskytu inženýrských sítí v ploše ZS je nutno tyto respektovat.

Zajištění sociálního vybavení staveniště

Sociální a provozní zařízení staveniště (ubytovna, sklad drobného materiálu, plocha pro parkování vozidel dopravy a mechanizace) je možné řešit formou pronájmu u cizích organizací a ve stávajících ubytovacích zařízeních, kde budou příslušná hygienická a sociální zařízení, která budou využívat pracovníci zhotovitele stavby před zahájením a po skončení pracovní doby.

V pracovní době 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.

Pro stravování zaměstnanců zhotovitele stavby budou využita stávající soukromá stravovací zařízení v blízkosti stavby.

3. VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Při návrhu umístění ploch zařízení staveniště byla snaha o maximální využití stávajících objektů. Zařízení staveniště budou využívány stávající zpevněné i nezpevněné plochy, které se nacházejí u míst se soustředěnou stavební činností a jsou ve vlastnictví SŽDC, s.o. a ČD a.s.

Stavba počítá s recyklací stávajícího kameniva kolejového lože. Tato recyklace bude prováděna na stávající skládce komunálních a ostatních odpadů SONO PLUS s.r.o, jejímž vlastníkem je Sdružení obcí pro nakládání s odpady (SONO) a provozovatelem dceřinná společnost Sdružení SONO PLUS, s.r.o. Skládka slouží k ukládání povolených odpadů z převážné většiny území okresu Litoměřice a z části přilehlých okresů a provádí recyklaci stavebních, demoličních odpadů a kameniva. Prostor skládky se nachází poblíž obce Sirejovice. Recyklace je

prováděna pomocí recyklační linky, která vyhovuje požadavkům stavby. Prostor pro krátkodobé uložení recyklovaného materiálu stavby je dostačující.

V rámci zpracování této projektové dokumentace došlo s vedoucím skládky k projednání možnosti využití recyklační linky a okolních prostorů skládky pro stavbu. Následně bylo svoláno jednání zástupců vlastníka skládky, kde byla možnost využití této skládky k recyklaci materiálu ze stavby předběžně schválena.

4. MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA KANALIZACI, VODU, EL. ENERGII, PLYN A TELEKOMUNIKACE

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: Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků. Kanalizační přípojky nebudou. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická i pitná voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami. 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.

5. DOPRAVNÍ TRASY

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.246 spojující Louny s Libochovicemi, č. 247 spojující Libochovice s Litoměřicemi, č. 239 spojující Louny s Perucí a č. 237 vedoucí z Třebenic přes Libochovice do Peruce. Tyto silnice vedoucí po obou stranách celého dotčeného traťového úseku budou zejména využívány při dopravě materiálu, výrobků a stavební mechanizace do a z prostoru staveniště. Výše uvedené silnice budou přímo napojeny na stavbu v místech úrovnových křížení s tratí, v prostoru železničních přejezdů ležících v km 2,639, 12,446 a 18,875.

Při dopravě kameniva z kamenolomu v Měrunicích budou mimo výše uvedené páteřní komunikace zejména využívány silnice II/257, II/249 a II/246, nebo také bude možné využít silnice III/25832, I/8, III/00817, I/15 a III/23758 (kamenolom Dobkovičky,), případně III/2508, I/7, III/23760, I/28 a II/246, II/239, III/2391 a III/2395 (kamenolom ve Rvenicích). Při dopravě přebytečného materiálu na skládky např. ve Vrbičanech, Úpohlavech nebo v Počeradech – Vyškov bude mimo

výše uvedené páteří silnice II. třídy využíváno také silnic první, druhé a třetí třídy – III/2476, III/23757, III/23750, III/23758, III/2508, I/28, III/2391, III/2395, a I/7.

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 linky umístěné na skládce SONO PLUS s.r.o. u Siřejovic. 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. Zbývajících 20% recyklovaného materiálu bude možné využít v rámci stavby nových nástupišť. Přebytné množství vyzískaného materiálu nebude možné, z důvodu nedostatku místa uskladnit na této skládce. Tento přebytný materiál bude odvážen do okolních příslušných skládek.

Při dopravě vyzískaného kolejového lože na místo skládky s recyklační linkou a zpětného navážení recyklovaného kameniva do prostoru stavby budou zejména využívány následující trasy:

- Radonice n. Ohří – Slavětín – Peruc – Libochovice – Chotěšov – Siřejovice (silnice III/2391, II/239, II/237, II/247)
- Pátek – Stradonice – Peruc – Libochovice – Chotěšov – Siřejovice (silnice III/2391, III/2396, II/239, II/237, II/247)
- Košnice – Libochovice – Chotěšov – Siřejovice (silnice II/246, II/237, II/247)
- Černiv – Chotěšov – Siřejovice (silnice III/23757, II/247)
- Čížkovice – Želechovice – Siřejovice (silnice III/2476)

S trvalými deponiemi vyzískaného materiálu se v rámci stavby nepočítá. Přebytný materiál může být krátkodobě uložen v prostoru z některých ploch ZS.

V rámci stavby budou též využívány ostatní komunikace, mezi které řadíme 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.

Rekonstrukce mostu v km 3,354 je navržena tak, aby její provedení mohlo být provedeno z drážního tělesa. Důvodem je přístup k mostní konstrukci přes soukromé pozemky s několika různými majiteli.

Druhým hlavním způsobem dopravy v rámci stavby bude **doprava železniční**. Odvoz přebytného, vyzískaného materiálu a dovoz nového materiálu (např. kamenivo kolejového lože, kolejový rošt atd.) bude odvážen a dopravován do prostoru staveniště po navazujících vyloučených traťových úsecích žst. Louny – výh. Radonice nad Ohří a žst. Lovosice – Čížkovice – Libochovice.

Seznam skládek ležících v blízkosti stavby a jejich dostupnost:

skládka Vrbičany – spol. EROSUP, s.r.o. (II/247 a II/246)

skládka Postoloprty–Rvenice – spol. EKOSTAVBY Louny s.r.o. (III/2508, I/7, I/28, II/246, II/239, III/2391 a III/2395)

skládka Počerady–Vyškov - Elektrárna Počerady, ČEZ a.s., (III/2508, I/7, I/28, II/246, II/239, III/2391 a III/2395)

skládky Čížkovice Úpohlavy – spol. SONO Plus,s.r.o. (III/23750, III/2476, III/23758, III/23757, II/247 a II/246)

Seznam kamenolomů a pískoven ležících v blízkosti stavby:

kamenolom Měrunice – spol. BASALT s.r.o. (II/257, II/249 a II/246)

kamenolom Dobkovičky – spol. KÁMEN Zbraslav, spol. s r.o. (III/25832, I/8, I/15, III/00817 a III/23758)

pískovna Rvenice - EUROVIA Kamenolomy, a. s. (III/2508, I/7, I/28, II/246, II/239, III/2391 a III/2395)

kamenolom Mariánská skála – spol. DOBET, spol. s r.o.

V příloze č.1 této technické zprávy (Staveništní nákladní doprava) jsou vyznačeny hlavní trasy staveništní nákladní dopravy.

Přístupy na staveniště

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou po veřejných komunikacích vedoucích buď podél nebo přímo k železniční trati.

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 nepevněných pozemních komunikací.

Níže jsou uvedena místa navrhovaných sjezdů z komunikací a nájezdových ramp do prostoru staveniště.

Jednotlivá místa vhodná pro zřízení provizorních přístupových nájezdových ramp

- v km 9,025, podél levé straně koleje dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi staveništem a přilehlou místní nepevněnou cestou vedoucí k místní komunikaci ležící v obci Pátek.
- v km 11,200, podél pravé strany koleje dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi staveništem a silnicí III/2395 procházející obcí Pátek.
- v km 12,100, podél levé strany koleje, před vjezdem do ŽST Koštice nad Ohří dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi staveništem a místní nepevněnou komunikací propojující silnici III/2466 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově ŽST Koštice nad Ohří.
- Na výjezdu z obce Křesín (v km 15,350 žel. trati), podél levé strany silnice II/246 směrem na Libochovice dojde ke zřízení nájezdové rampy do prostoru staveniště. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi staveništem a místní polní cestou vedoucí k výše zmiňované silnici II. třídy.
- v km 17,200, podél pravé strany koleje, za zastávkou Dubany dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi staveništem a místní nepevněnou cestou vedoucí jak do centra obce Dubany, tak i k silnici II/246, před vjezdem do Duban ve směru od Libochovic.

- v km 18,500, podél levé strany koleje dojde v obci Libochovice ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi stavenišťem a místní komunikací vedoucí do areálu cihlářny „HELUZ“.
- v km 19,000, podél pravé strany koleje dojde v obci Libochovice ke zřízení provizorní nájezdové rampy do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi stavenišťem a místní komunikací vedoucí od prostoru koleje k ulici Čechova.
- v km 13,700, podél pravé strany kolejiště železniční stanice Libochovice dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy z navrhovaného místa ZS do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi stavenišťem a místní nepevněnou komunikací vedoucí k ulici Nádražní, před železniční přejezd ev. km 20,054.
- v km 13,400, podél levé strany kolejiště ŽST Libochovice dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy z navrhovaného místa ZS do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi stavenišťem a zpevněnou plochou ležící podél ulice Nádražní, vedle skladu s boční rampou.
- v km 4,100, podél pravé strany kolejiště železniční stanice Čížkovice dojde ke zřízení provizorní nájezdové rampy z navrhovaného místa ZS do prostoru stavby. Tento nájezd bude zajišťovat propojení mezi stavenišťem a místní nepevněnou cestou propojující ulice Benešova a U Trati ležící v obci Čížkovice.

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

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. F.2) vyznačeny šipkou a doplněny kilometráží.

V rámci stavby dojde k rekonstrukci 23 ks železničních přejezdů, kde dojde k rekonstrukci přejezdové konstrukce. Z tohoto důvodu bude nutná uzavírka těchto přejezdů. Návrh provizorního dopravního značení těchto dopravních omezení a případných objízdných tras je uveden v příloze č. B. 15 – Dopravní opatření. Tato příloha byla v rámci zpracování této projektové dokumentace projednána a schválena zástupcem dopravního inspektorátu Policie ČR.

6. ZABEZPEČENÍ OCHRANÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ

Ochranné pásmo dráhy

To je definováno svislou rovinou vedenou 60 m od krajní osy koleje na obě strany, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy dle zásad stanovených v Zákoně o drahách. Stávající pozemek drah – obvod dráhy je zakreslen v koordinačních situacích stavby (příloha C.) a v geodetické části dokumentace (příloha I.) ve shodě s údaji vedenými v katastru nemovitostí.

Stavba je v maximálním rozsahu, včetně prostor pro zařízení staveniště situována na pozemku dráhy, resp. v jeho ochranném pásmu.

Silniční ochranné pásmo

Silniční ochranné pásmo je definováno dle §30 zákona o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb. v platném znění).

Silniční ochranné pásmo je přesně určeno mimo souvisle zastavěné území obcí. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

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

Z toho vyplývá, že místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Stavba se celá nachází v souvisle zastavěném území.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

Dotčené sítě stavební činnosti jsou řešeny příslušnými SO/PS. Dotčení ochranných pásem je řešeno dle obdržených vyjádření správců.

Inženýrské sítě, křížící či souběžné s tratí, mají vymezena podle druhu svá ochranná pásma.

Elektrizační soustava (zákon č. 458/2000 Sb. §46)

pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV (bez izolace)	7 m
u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

pro podzemní vedení od krajního kabelu:

u napětí do 110 kV	1 m
u napětí nad 110 kV	3 m

pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva:

u napětí nad 52 kV	20 m
u napětí nad 1 kV do 52 kV	2 m
u napětí nad 1 kV do 52 kV u stožárových stanic	7 m

Plynárenská soustava (zákon č. 458/2000 Sb. §68)

na obě (všechny) strany od půdorysu:

u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území	1 m
u ostatních plynovodů a přípojek	4 m
u technologických objektů	4 m

Vodovody a kanalizace (zákon č. 274/2001 Sb. §23)

od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:

vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně	1,5 m
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm	2,5 m

Komunikační vedení (zákon č. 127/2005 Sb. §102)

po obou stranách krajního vedení	1,5 m
----------------------------------	-------

Ochranná pásma chráněných území

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability (ÚSES), VKP, památného stromu, zvláště chráněného území, lokality soustavy NATURA 2000, národního parku, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky a přírodního parku.

Železniční stanice Litoměřice h.n. se nachází na území CHKO České Středohoří.

Ochrana objektů

V rámci staveniště se nevyskytují objekty vyžadující zvláštní ochranu.

Ochranné pásma vodních zdrojů

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou stanovována na základě zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Ochranná pásma se dělí na ochranná pásma I. a II. stupně.

Ochranné pásmo I. stupně má zajišťovat přímou ochranu vodního zdroje v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení.

- u vodárenských nádrží (Seznam vodárenských nádrží je přílohou k vyhlášce č. 137/1999) a nádrží, které slouží výhradně pro zásobování pitnou vodou, je stanoveno pro celou plochu hladiny nádrže při maximálním vzduť
- u ostatních nádrží s vodárenským využitím je stanoveno jako souvislé území na hladině nádrže s minimální vzdáleností 100 m od odběrného zařízení
- u vodních toků s jezovým vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 100 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně polovinu jeho šířky v místě odběru
- u vodních toků bez jezového vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 50 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně třetinu jeho šířky v místě odběru
- u zdrojů podzemní vody je stanoveno jako souvislé území do vzdálenosti minimálně 10 m od odběrného zařízení
- v ostatních případech pak individuálně

Ochranné pásmo II. stupně má zajišťovat ochranu vodního zdroje v územích, která stanoví vodoprávní úřad. Vždy musí ležet vně ochranného pásma I. stupně. Může být souvislé nebo tvořené více od sebe navzájem oddělenými územními zónami v rámci hydrogeologického rajónu nebo hydrologického povodí. Zákon navíc umožňuje, aby bylo ochranné pásmo II. stupně stanovováno po jednotlivých částech.

Stavba se nedotýká žádného vodního zdroje ani pásma ochrany vodních zdrojů.

Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů

V zájmovém území se nevyskytuje žádné ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo telekomunikačních zařízení a sítí, podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 92 zákona č. 151/2000 Sb.

Ochrana zeleně

Ochrana zeleně je podrobně řešena v části B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

7. ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH

Realizace stavby nevyžaduje zvláštních opatření, či opatření z hlediska bezpečnosti. Podmínky práce v blízkosti inženýrských sítí jsou dány platnou legislativou určující ochranná pásma sítí. Navíc jsou podrobné podmínky pro práci v blízkosti sítí uvedeny ve stanoviscích jednotlivých správců. Tato stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace, příloha H.

8. VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdných tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení apod.
- 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 apod.). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost kropením
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- udržovat techniku v dobrém stavu
- náklady a vozidloch ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- 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
- ochranu proti poničení vzrostlé zeleně, dodržovat podmínky dendrologického průzkumu

- škody na zemědělských pozemcích či udržovaných plochách v oplocených areálech omezit na nejnižší možnou míru

Obecně problematiku jako celek řeší zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Zákon upravuje posuzování vlivů připravovaných staveb, jejich změn a změn v užívání, činností, technologií, rozvojových koncepcí a programů a výrobků na životní prostředí.

Vlivy stavby, činnosti nebo technologie se posuzují pro období její přípravy, provádění a užívání, odstraňování, popřípadě i po jejím odstranění.

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.10 - Vliv stavby na životní prostředí.

Prašnost

V průběhu provádění demoličních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti - kropení bouraných konstrukcí, u veřejných komunikací pak jejich pravidelné čištění v případě, že je po nich veden stavební provoz. Tuto povinnost zpravidla stanoví zhotoviteli stavební úřad.

Ochrana povrchových a podzemních vod

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Zhotovitel musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákoně č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon) a nařízení vlády č. 61/2003 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. V místech křížení trati s vodotečí budou při stavbě budovány ochranné hrázky.

Odpady

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat zejména ustanovení uvedených zákonů a zákonných opatření ve znění pozdějších předpisů:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek
- Vyhláška MŽP a MZ č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- Vyhláška MŽP č. 382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě
- Vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška MŽP č. 384/2001 Sb. o nakládání s PCB
- Vyhláška MŽP č. 237/2002 Sb. o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků
- Nařízení vlády č. 197/2003 Sb. o Plánu odpadového hospodářství České republiky

- Vyhláška MŽP č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška MŽP č. 352/2005 Sb. o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady a o bližších podmínkách financování nakládání s nimi (vyhláška o nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady)
- Vyhláška MŽP č. 341/2008 Sb. o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady a o změně vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady)
- Vyhláška MŽP č. 374/2008 Sb. o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů

Zvláštní pozornost je nutné věnovat způsobu likvidace vymýcených dřevin a travin. Křoviny musí být odstraněny s kořeny a shrnuty na deponii, kde mohou být drceny, odváženy na skládky a páleny v předem vymezeném prostoru za příslušného dozoru. Demoliční materiál obsahující živice bude recyklován.

Vibrace

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby pozemní komunikace je možné tyto použít pouze se souhlasem stavebního dozoru po předchozím posouzení statického stavu budov.

Emise

Znečištění ovzduší způsobuje stavební činnost např. demolice objektů apod. Z hlediska lhůty výstavby je požadována co nejkratší doba demolic.

Podmínky při výstavbě

- V období výstavby je nutno dodržovat všechna opatření navržená v projektu stavby tak, aby vlivem výstavby nedošlo k překročení limitních ukazatelů kvality životního prostředí.
- V případě archeologických a paleontologických nálezů umožnit záchranný archeologický výzkum.
- Před zahájením stavby bude provedena skrývka ornice, využita bude částečně ke zpětnému ohumusování svahů, přebytečná ornice bude deponována na místo, které určí smlouva mezi majitelem a investorem.
- V případě zásahu do vodního zdroje realizovat okamžitou náhradu (nová studna, napojení na vodovod).

Podmínky pro zřizování a provoz stavenišť

- Na staveništích lze dočasně zřizovat zařízení stavenišť a umisťovat základní prostředky dodavatele stavby v rozsahu pro provedení stavby a na dobu stanovenou rozhodnutím stavebního úřadu. Zařízení pomocné stavební výroby, lze na staveništích umisťovat jen výjimečně, když není možno stavbu zásobovat hmotami a výrobky nebo poskytovat sociální služby z trvalých zařízení.
- Staveniště se musí zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu ČD a umožnění provozu v části rekonstruovaného úseku, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území.
- Zařízení staveniště, pomocné konstrukce a jiná technická zařízení musí být bezpečná.
- Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Zásobníky sypkých hmot musí být vybaveny účinnými filtry.
- Podzemní energetické, telekomunikační, vodovodní, kanalizační a ostatní sítě v prostoru staveniště se vyznačí polohově a výškově. Musí se včetně měřičských značek v prostoru staveniště po dobu stavebních prací náležitě chránit a podle potřeby zpřístupnit.
- Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.
- Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejnosti (chodníky, přechody apod.) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta.

Kácení zeleně vzrostlých porostů bude provedeno v rozsahu daným projektem, dřevěný materiál bude rozprodán, zbytkový dřevěný materiál bude štěpkován a použit pro vegetační úpravy nebo prodán. Navržené kácení a prořezání dřevin provádět v mimovegetačním období (tj. říjen - únor).

- Staveniště, staveništní zařízení, oplocení stavenišť, která jsou zcela nebo zčásti umístěna na plochách investora a veřejných prostranstvích, se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.
- Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi musí být upraveny a udržovány tak, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.
- Staveništní zařízení v zastavěném území nesmí svými účinky, zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním, zastíněním, působit na okolí nad

přípustnou míru. Nelze-li účinky na okolí omezit na tuto míru, smí se tato zařízení provozovat jen ve vymezené době.

- Konstrukce a použité materiály pro ZS musí odpovídat jejich dočasné funkci.
- Mytí strojů a motorových vozidel je dovoleno pouze tehdy, je-li zajištěna ochrana prostředí podle příslušných předpisů.
- Vnitrostaveništní komunikace se mají budovat současně se zahájením stavby a je nutno je trvale čistit a podle potřeby i postříkovat proti prášení.

Hluk

Nejvyšší přípustné hladiny hluku stanoví zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, který kromě jiného upravuje práva a povinnosti fyzických a právnických osob v oblasti ochrany a podpory veřejného zdraví, jejichž nedílnou součástí je také ochrana před hlukem. Podle tohoto zákona provozovatelé strojů a zařízení, která jsou zdrojem hluku, jsou povinni zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem.

Z těchto ustanovení pak vyplývají pro účastníky výstavby následující povinnosti:

- Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami. Nejvyšší přípustná hodnota hluku ve venkovním prostoru je dána zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, který stanovuje tyto hodnoty: venkovní prostředí maximální hladina akustického tlaku $L_{Amax} = 60$ dB (A) pro povolené stavby, a to pro denní dobu 7 - 21 hodin. Nepříznivý účinek provozu bude eliminován. V případě zjištění, že v průběhu výstavby přesahuje hluk max. stanovenou hladinu, vybuduje dodavatel ochranná opatření - např. dřevěná oplocení nebo se zřídí PHS přednostně. Při výstavbě dočasných zařízení je nutno dodržet TKP staveb pozemních komunikací, které budou podmínkou investora ve smlouvě s dodavatelem.
- V případě kdy dodavatel bude materiál převážet po komunikacích, musí trasy dopravy materiálu navrhnout včetně opatření proti hluku a prachu a projednat s Krajským hygienikem. V době realizace zemních prací, navážení a hutnění materiálu do násypu je nutno v letních měsících a větrných klimatických podmínkách provádět kropení. Tyto požadavky budou uvedeny v zadávacích podmínkách investora při výběru dodavatele stavby.

9. POPIS POSTUPU VÝSTAVBY, PŘEDPOKLÁDANÝ POSTUP REALIZACE

Přesný termín zahájení stavebních prací není v době zpracování projektové dokumentace znám, ale realizace je plánována s ohledem na možnost spolufinancování Evropskou unií (v rámci staveb OPD2) od srpna roku 2017 do září roku 2018.

Stanovený termín zahájení stavebních prací je též závislý na datu dokončení související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice. Tato související stavba navazuje na námi zpracovávanou stavbu a některé stavební činnosti přímo na sebe navazují. Stavba je v současné době v realizaci a její celkové dokončení vychází na konec roku 2017.

Práce prováděné v rámci zmiňované související stavby musí být dokončeny dříve než práce realizované v rámci naší stavby. Týká se to hlavně prací na traťovém zabezpečovacím zařízení mezi ŽST Lovosice a ŽST Čížkovice a také na činnostech týkajících se rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení u několika přejezdů v tomto traťovém úseku.

Z výše uvedených důvodů jsou stavební práce spojené s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení stavby „Revitalizace tratě Louny – Lovosice“ přesunuty do roku 2018.

Stavební práce spojené se stavbou „Revitalizace tratě Louny – Lovosice“ se dotknou traťových úseků ŽST Louny – ŽST Libochovice, ŽST Libochovice – ŽST Čížkovice a ŽST Čížkovice – ŽST Lovosice. Z důvodu, že se jedná o stavbu ležící na jednokolejné trati, bude nutná výluka železničního provozu vždy stavbou dotčeného celého traťového úseku nebo jen jeho části.

Z důvodu zajištění dostatečného časového prostoru (minimálně 9 měsíců) pro dobývání a montáž SZZ, TZZ a PZZ s ohledem na co nejkratší dokončení stavby bude stavba rozdělena do **2 etap**. Dalším důvodem rozdělení stavby do etap je zajištění neustálé dostupnosti železniční dopravy do rekonstruovaných částí (zajištění dopravy materiálu).

V rámci **I. etapy** budou od srpna do října roku 2017 stavebně řešeny železniční stanice Čížkovice a Chotěšov pod Hazmburkem s navazujícími traťovými úseky. Tato etapa se dotkne traťových úseků ŽST Libochovice – ŽST Čížkovice a ŽST Čížkovice – ŽST Lovosice. V této etapě nebude řešena rekonstrukce traťového a staničního zabezpečovacího zařízení, která bude přesunuta do části II. etapy konané v roce 2018. Z tohoto důvodu dojde v rámci I. etapy ke zřízení provizorního traťového a staničního zabezpečovacího zařízení, které bude zajišťovat provoz v dotčených traťových úsecích do doby aktivace nového zabezpečovacího zařízení. Při průběhu výstavby I. etapy dojde k výluce železničního provozu od námezničky vlečkové výhybky C1 (km 3,265) po vjezdovou výhybku č.1 (km 13,275) v ŽST Libochovice. Navrhovaná celková doba nepřetržitě výluky železničního provozu je **46 dní**. Po tuto dobu dojde současně také k výluce části tratě z Obrnic do Čížkovic. Bude se jednat o traťový úsek mezi Třebenicemi a Čížkovicemi (v současné době není tato trať pravidelně provozována). Rozhodujícím faktorem určujícím délku výluky je rekonstrukce železničních stanic Čížkovice a Chotěšov pod Hazmburkem (navržená výluka **5 týdnů**) a rekonstrukce železničního mostu u ŽST Čížkovice (ev. km 3,354), která je navržena na dobu **1 měsíce**.

Po celou dobu výstavby I. etapy bude umožněn vjezd na vlečku cementárny Čížkovice. Výhybka bude osazena zámkem a bude ručně přestavována. V době mezi I. a II. etapou od listopadu roku 2017 do poloviny června roku 2018 (kdy proběhne aktivace nového TZZ v úseku ŽST Čížkovice – ŽST Libochovice a SZZ v ŽST Čížkovice, v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem a v ŽST Libochovice) bude železniční doprava provozována pomocí provizorního zabezpečovacího zařízení. V železničních stanicích Čížkovice a Chotěšov pod Hazmburkem budou výhybky osazeny zámkem a ručně přestavovány. Klíče od výhybek v ŽST Čížkovice a od vlečkové výhybky C1 budou umístěny v dopravní kanceláři v ŽST Čížkovice, kde do doby než dojde k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, bude ponechán výpravčí. Klíče od výhybek ležících v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem budou umístěny v dopravní kanceláři ŽST Lovosice.

V rámci **II. etapy**, která bude probíhat od března do září roku 2018, dojde současně k rekonstrukci ŽST Libochovice a přilehlého úseku tratě od výhybny Radonice do Libochovic. Součástí této etapy bude mimo jiné (rekonstrukce zastávek Pátek, Křesín, Dubany a Libochovice město, vybudování nového odvodnění kolejí, osvětlení a nástupišť rekonstruovaných zastávek, rekonstrukce TZZ a SZZ dotčeného traťového úseku atd.) probíhat rekonstrukce TZZ v úseku mezi Čížkovicemi a Libochovicemi a rekonstrukce SZZ v ŽST Čížkovice. Při průběhu výstavby této etapy dojde nejprve k nepřetržitě výluce železničního provozu traťového úseku ŽST Louny (mimo) – ŽST

Libochovice (včetně), která je navržena na dobu **76 dní**. Po dokončení rekonstrukce železniční stanice Libochovice bude prováděna nepřetržitá výluka železničního provozu pouze v traťovém úseku ŽST Louny (mimo) – ŽST Libochovice (mimo). Nepřetržitá výluka železničního provozu v tomto traťovém úseku je navržena na **95 dní**. Výstavba II. etapy je navržena na celkem **171 dní**.

Do harmonogramu prací II. etapy byla započítána doba zkoušení a aktivace SZZ, TZZ a PZZ v traťovém úseku ŽST Čížkovice (včetně) – ŽST Libochovice (včetně) v délce 3 týdnů po dokončení stavebních prací spojených s výstavbou ŽST Libochovice. V rámci II. etapy je v harmonogramu prací počítáno s dobou v délce 2 měsíců, která je vyhrazena pro zkoušení a aktivaci TZZ a PZZ v traťovém úseku ŽST Louny (mimo) – ŽST Libochovice (mimo). Tato činnost bude probíhat 2 týdny před dokončením stavebních prací na železničním svršku a dále 6 týdnů po jejich dokončení.

Navrhovaná doba nepřetržité výluky železničního provozu jednotlivých traťových úseků je znázorněna v harmonogramech prací, které jsou součástí organizace výstavby příloha F.3.1 a F.3.2. V obou harmonogramech prací je též zobrazena doba výstavby jednotlivých PS a SO při níž není potřebná výluka železničního provozu.

I. ETAPA – traťový úsek ŽST Lovosice – ŽST Libochovice

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 08/2017**
Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) **začátek 09/2017 – polovina 10/2017**
Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu) **konec 10/2017**

II. ETAPA – 1. část traťový úsek ŽST Louny (mimo) – ŽST Libochovice (včetně)

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 03/2018**
Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) **začátek 04/2018 – polovina 06/2018**
Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu) **konec 06/2018**

2. část traťový úsek ŽST Louny (mimo) – ŽST Libochovice (mimo)

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) **začátek 04/2018 – polovina 09/2018**
Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu) **konec 09/2018**

Celkově je stavba rozložena do 14 měsíců od začátku srpna roku 2017 do konce září roku 2018, kde je započítána doba 10 měsíců před zahájením zkoušení SZZ, TZZ a PZZ, která je potřebná pro dobavu a montáž SZZ, TZZ a PZZ a s tím spojenou přípravou programování softwaru zabezpečovacího zařízení. Vlastní stavební činnost I. etapy stavby je celkově rozvržena do **92 dnů** a u II. etapy stavby je rozvrženo do **214 dní**, kde jsou zahrnuty jak přípravné, tak i a dokončovací práce.

V rámci této stavby je uvažováno s technologií **se snesením kolejového roštu**. Tato technologie byla zvolena s ohledem na výsledky geotechnického průzkumu s nízkými hodnotami únosnosti stávající zemní pláně cca 3 MPa. Práce kolejových sanačních strojů na zřizování železničního spodku vyžadují únosnější stávající zemní pláň. Dalším faktorem je nenalezení vhodné, dostatečně veliké a dobře přístupné plochy ležící v blízkosti tratě, která by dostatečně zajistila krátkodobé uskladnění, dopravu materiálu, nakládku a vyložení materiálu pro potřeby sanačního stroje.

Technologický postup rekonstrukce koleje a kolejíšť

1. snesení kolejového roštu (PKP)
2. odtěžování kolejového lože (kolový bagr) + odvoz na recyklační linku
3. odtěžování materiálu pražcového podloží na úroveň nové zemní pláně (kolový bagr)
4. zřízení odvodnění (trativody, trativodní šachty atd.)

5. zřizování zeminy zlepšené vápnem (fréza)
6. postupné rozhrnování a zřizování podkladní vrstvy (nakladač, grejdr)
7. zřizování předšterkování (nakladač, grejdr)
8. pokládka kolejových polí, výhybek (PKP, DESEC, kolejový jeřáb)
9. směrová a výšková úprava GPK (ASP)
10. zřízení BK
11. směrová a výšková úprava GPK (ASP)
12. dokončovací práce (výstroj trati, drážní stezky atd.)

Po zřízení bezстыkové koleje dojde ke zřizování nástupních hran jednotlivých nástupišť. Následně osazeny přístřešky, osazeno a zapojeno osvětlení, umístěn orientační systém a osazeno zábradlí atd.

10. POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

Stavba je rozdělena do dvou etap. I. etapa je plánována od srpna do října roku 2017. Hlavní stavební práce v průběhu této etapy se budou odehrávat v úseku tratě ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Libochovice (mimo). II. etapa je navržena v období od března do září roku 2018. Stavební činnosti probíhající v této etapě se dotknou traťového úseku ŽST Louny (mimo) – ŽST Libochovice (včetně).

Z důvodu zajištění dostatečného časového prostoru pro dodávku a montáž SZZ, TZZ a PZZ, s ohledem na zajištění co nejkratší možné výluky železničního provozu v jednotlivých traťových úsecích a z důvodu zajištění neustálé dostupnosti železniční dopravy do rekonstruovaných úseků (zajištění dopravy materiálu) byl navržen následující postup výstavby:

I. ETAPA:

1. *Výluka traťového úseku od námezničku vlečkové výhybky C1 (km 3,265) po vjezdovou výhybku č. 1 (km 13,275) v ŽST Libochovice (46 dní, 09/2017 – polovina 10/2017)*

- rekonstrukce mostu ev. km 3,354 (**1 měsíc**)
- po 10 dnech od zahájení rekonstrukce mostu, začátek rekonstrukce ŽST Čížkovice a ŽST Chotěšov pod Hazmburkem (**5 týdnů**)
- příprava programování softwaru zabezpečovacího zařízení

Po dobu realizace této etapy bude osobní železniční doprava v traťovém úseku ŽST Lovosice – ŽST Libochovice řešena náhradní autobusovou dopravou.

II. ETAPA:

1. *Výluka traťového úseku ŽST Libochovice (včetně) – ŽST Louny (mimo) (76 dní, 04/2018 – polovina 06/2018)*

- rekonstrukce ŽST Libochovice (**8 týdnů**)
- současně se zahájením prací na rekonstrukci ŽST Libochovice budou započaty stavební práce na rekonstrukci traťového úseku výhybna Radonice – ŽST Libochovice
- zapojení a aktivace SZZ, TZZ a PZZ traťového úseku ŽST Čížkovice (včetně) – ŽST Libochovice (včetně)

V blízkosti prostoru ŽST Čížkovice se nenalézají dostatečné plochy k parkování a křižování vozidel náhradní autobusové dopravy. Provozování náhradní autobusové dopravy mezi Lovosicemi a Čížkovicemi by tak bylo s ohledem na nedostačující parkovací plochy složité. Z těchto důvodů bylo navrženo, že po dobu výstavby části této II. etapy bude náhradní autobusová doprava v době výluky provozována v celém úseku trati mezi Louny a Lovosicemi.

2. *Výluka traťového úseku ŽST Libochovice (mimo) – ŽST Louny (mimo) (95 dní), polovina 06/2018 – konec 09/2018*

- dokončení rekonstrukce traťového úseku výhybna Radonice – ŽST Libochovice (7 týdnů)
- zapojení a aktivace SZZ, TZZ a PZZ traťového úseku ŽST Libochovice (mimo) – ŽST Louny (mimo) (6 týdnů od dokončení stavebních prací)

Po dokončení rekonstrukce železniční stanice Libochovice bude možné obnovení osobní železniční dopravy v úseku tratě mezi Lovosicemi a Libochovicemi. Proto bude v době výluky železničního provozu této části II. etapy provozována náhradní autobusová doprava už jen v úseku mezi Louny a Libochovicemi.

11. POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Stavba „Revitalizace tratě Louny – Lovosice“ se nalézá na jednokolejné trati. Z tohoto důvodu bude nutná nepřetržitá výluka železniční doprava vždy stavbou dotčeného celého traťového úseku nebo jen jeho části. Stavba je rozdělena do dvou etap. V rámci I. etapy bude nutná výluka části traťového úseku ŽST Lovosice – ŽST Libochovice, která je ohraničena námezíkem vlečkové výhybky C1 (km 3,265) a vjezdovou výhybkou č.1 (km 13,275) v ŽST Libochovice. II. etapa je rozdělena do 2 částí, kde v její první části bude nutná nepřetržitá výluka železničního provozu traťového úseku ŽST Libochovice (včetně) – ŽST Louny (mimo). Ve druhé části II. etapy dojde k nepřetržité výluce železničního provozu traťového úseku ŽST Libochovice (mimo) – ŽST Louny (mimo).

Nákladní železniční doprava - v dotčeném traťovém úseku je v současnosti minimální nákladní doprava, pouze v úseku mezi Lovosicemi a odbočkou na vlečku (km 3,220) patřící společnosti Lafarge Cement, a.s. dochází k intenzivnějšímu provozu nákladní dopravy spojené s dopravou materiálu do výše zmiňované cementárny. V úseku tratě mezi vlečkovou výhybkou C1 (km 3,220) nejsou plánovány žádné stavební práce na železničním svršku či spodku. Z tohoto důvodu bude možné po celou dobu výstavby provozovat nákladní dopravu na vlečku cementárny Lafarge Cement a.s.

V ŽST Chotěšov pod Hazmburkem je do železniční tratě zapojena vlečka společnosti AGRO a.s. Z důvodu navrhované rekonstrukce této stanice dojde po dobu minimálně 46 dnů od zahájení výluky k znemožnění přístupu na tuto vlečku. Zprovoznění vlečky bude možné až po dokončení stavebních prací spojených s rekonstrukcí stanice v rámci výstavby I. etapy (začátek 09/2017 – polovina 10/2017).

V době výluky traťového úseku Louny – Čížkovicemi bude možné pro železniční nákladní dopravu využívat objízdné trasy Lovosice – Řetenice – Obrnice – Louny s dostačující třídou zatížení.

Osobní železniční doprava - během revitalizace dojde k vyloučení železničního provozu v traťových úsecích ŽST Lovosice – ŽST Libochovice, ŽST Libochovice – ŽST Louny a v celém úseku tratě ŽST Lovosice - ŽST Louny. V tomto období bude železniční osobní doprava řešena náhradní autobusovou dopravou. V současnosti dosahuje v dotčeném traťovém úseku osobní doprava hodinového taktu. Náhradní autobusová doprava bude navržena tak, aby byla plně schopna pojmout současné množství přepravovaných cestujících a také byl dodržen stávající časový harmonogram. V úseku mezi Libochovicemi a Lovosicemi se intenzita cestujících, v době dopravní špičky 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 2 autobusovými linkami, tak aby byla zajištěna dostatečná přepravní kapacita. Mimo dopravní špičku bude náhradní autobusová doprava provozována 1 autobusovou linkou.

Trasy náhradní autobusové dopravy

Výluka osobní železniční dopravy v TÚ Libochovice - Lovosice

Linka č.1 TÚ Libochovice - Lovosice:

žst. Libochovice – obec Slatina (v místě stávající autobusové zast. „Slatina“) – obec Černiv (v místě stávající autobusové zast. „Černiv Ob.Ú.“) – obec Chotěšov (v místě stávající autobusové zast. „Chotěšov“) – obec Úpohlavy (v místě stávající autobusové zast. „Úpohlavy“) – obec Čížkovice (v místě stávající autobusové zast. „Čížkovice“) – obec Sulejovice (v místě stávající autobusové zast. „Sulejovice“) – žst. Lovosice

Linka č.2 TÚ Libochovice - Lovosice:

žst. Libochovice – obec Chotěšov (v místě stávající autobusové zast. „Chotěšov“) – obec Černiv (v místě stávající autobusové zast. „Černiv Ob.Ú.“) – obec Úpohlavy (v místě stávající autobusové zast. „Úpohlavy“) – obec Čížkovice (v místě stávající autobusové zast. „Čížkovice“) – obec Sulejovice (v místě stávající autobusové zast. „Sulejovice“) – žst. Lovosice

Výluka osobní železniční dopravy celého úseku tratě Louny - Lovosice

Linka č.1 TÚ Louny – Libochovice:

žst. Louny – obec Veltěže (v místě stávající autobusové zast. „Veltěže“) – obec Slavětín (v místě stávající autobusové zast. „Slavětín“) – zast. Radonice nad Ohří (v místě stávající autobusové zast. „Slavětín Kystru rozc.“) – obec Pátek (v místě stávající autobusové zast. „Peruc Pátek“) – žst. Košnice nad Ohří – obec Křesín – obec Dubany – Libochovice město, žst. Libochovice souběh obou linek

Linka č.2 TÚ Louny – Libochovice:

žst. Louny – žst. Košnice nad Ohří – obec Křesín – obec Dubany - zast. Libochovice město – žst. Libochovice, souběh obou linek

Linka č.1 TÚ Libochovice - Lovosice:

žst. Libochovice – obec Slatina (v místě stávající autobusové zast. „Slatina“) – obec Černiv (v místě stávající autobusové zast. „Černiv Ob.Ú.“) – obec Chotěšov (v místě stávající autobusové zast. „Chotěšov“) – obec Úpohlavy (v místě stávající autobusové zast. „Úpohlavy“) – obec Čížkovice (v místě stávající autobusové zast. „Čížkovice“) – obec Sulejovice (v místě stávající autobusové zast. „Sulejovice“) – žst. Lovosice

Linka č.2 TÚ Libochovice - Lovosice:

žst. Libochovice – obec Chotěšov (v místě stávající autobusové zast. „Chotěšov“) – obec Černiv (v místě stávající autobusové zast. „Černiv Ob.Ú.“) – obec Úpohlavy (v místě stávající autobusové zast. „Úpohlavy“) – obec Čížkovice (v místě stávající autobusové zast. „Čížkovice“) – obec Sulejovice (v místě stávající autobusové zast. „Sulejovice“) – žst. Lovosice

Výluka osobní železniční dopravy v TÚ Louny – Libochovice

Linka č.1 TÚ Louny – Libochovice:

žst. Louny – obec Veltěže (v místě stávající autobusové zast. „Veltěže“) – obec Slavětín (v místě stávající autobusové zast. „Slavětín“) – zast. Radonice nad Ohří (v místě stávající autobusové zast. „Slavětín Kystru rozc.“) – obec Pátek (v místě stávající autobusové zast. „Peruc Pátek“) – žst. Košnice nad Ohří – obec Křesín – obec Dubany – Libochovice město, žst. Libochovice

Linka č.2 TÚ Louny – Libochovice:

žst. Louny – žst. Košnice nad Ohří – obec Křesín – obec Dubany - zast. Libochovice město – žst. Libochovice, souběh obou linek

Trasy náhradní autobusové dopravy jsou vyznačeny v přehledné situaci (příloha č. F.2).

Předpokládaný počet vozidel náhradní autobusové dopravy**Výluka osobní železniční dopravy v TÚ Libochovice – Lovosice (46 dní)**

Při dodržení hodinového taktu bude v úseku mezi ŽST Lovosice – ŽST Libochovice v době dopravní špičky náhradní autobusová doprava zajištěna 2 autobusovými linkami. Mimo dopravní špičku bude dostačující provozování náhradní autobusové dopravy pomocí 1 autobusové linky

Na základě odhadu dojezdové doby (48 min.) pro linku č. 1 a (42 min.) pro linku č. 2. je v době dopravní špičky počítáno s potřebou 2 ks vozidel pro každou z linek. Mimo dopravní špičku bude pro linku č.1 potřeba 2 ks vozidel.

Z výše uvedeného vyplývá, že celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy v době od 5 hod. do 9 hod. a od 13 hod. do 17 hod je **4 ks**. Ve zbývajících dobách od 10 hod. do 13 hod. a od 17 hod. do 21 hod. bude celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy **2 ks**.

Výluka osobní železniční dopravy celého úseku tratě Louny - Lovosice (76 dní)

Při dodržení hodinového taktu bude v úseku mezi ŽST Louny – ŽST Lovosice v době dopravní špičky náhradní autobusová doprava zajištěna 2 autobusovými linkami. Mimo dopravní špičku bude dostačující provozování náhradní autobusové dopravy pomocí 1 autobusové linky

Na základě odhadu dojezdové doby (109 min.) pro linku č. 1 a (94 min.) pro linku č. 2. je v době dopravní špičky počítáno s potřebou 4 ks vozidel pro každou z linek. Mimo dopravní špičku bude pro linku č.1 potřeba 4 ks vozidel.

Z výše uvedeného vyplývá, že celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy v době od 5 hod. do 9 hod. a od 13 hod. do 17 hod je **8 ks**. Ve zbývajících dobách od 10 hod. do 13 hod. a od 17 hod. do 21 hod. bude celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy **4 ks**.

Výluka osobní železniční dopravy v TÚ Louny – Libochovice (95 dní)

Při dodržení hodinového taktu bude v úseku mezi ŽST Louny – ŽST Libochovice v době dopravní špičky náhradní autobusová doprava zajištěna 2 autobusovými linkami. Mimo dopravní špičku bude dostačující provozování náhradní autobusové dopravy pomocí 1 autobusové linky

Na základě odhadu dojezdové doby (56 min.) pro linku č. 1 a (47 min.) pro linku č. 2. je v době dopravní špičky počítáno s potřebou 2 ks vozidel pro každou z linek. Mimo dopravní špičku bude pro linku č.1 potřeba 2 ks vozidel.

Z výše uvedeného vyplývá, že celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy v době od 5 hod. do 9 hod. a od 13 hod. do 17 hod je **4 ks**. Ve zbývajících dobách od 10 hod. do 13 hod. a od 17 hod. do 21 hod. bude celková potřeba vozidel náhradní autobusové dopravy **2 ks**.

12. HAVARIJNÍ A POVODŇOVÝ PLÁN

Stavba se nachází převážně v povodí významného vodního toku řeky Ohře, č.h.p.1-13-04-213 jejímž správcem je Povodí Ohře, státní podnik. Jedná se zejména o traťový úsek mezi Louny a Libochovicemi. V ohroženém území jsou dále drobné vodní toky ve správách Povodí Ohře, s.p. a Lesy ČR, s.p., Hradec Králové. Jedná se o říčku Modla, Podsedický potok, Débeřský potok a Podšibeniční potok.

Před vjezdem do železniční stanice Koštice nad Ohří (km 12,200) dochází ke křížení železniční tratě s řekou Ohře (km 11,400). V rámci stavby dojde k rekonstrukci výše jmenované stanice a přilehlých úseků tratě. V prostoru stanice je dále plánováno vybudování zařízení staveniště. Oblast křížení tratě s vodním tokem, v úseku před vlastním křížením od km 11,2 až po úsek v trati km 13,2 se nalézá v aktivní zóně záplavového území Q100. U obce Čížkovice dochází ke křížení železniční tratě s říčkou Modla. Jedná se o křížení se stávajícím železničním mostem v km trati 3,354. V rámci stavby dojde k celkové rekonstrukci tohoto stávajícího kamenného mostu.

Na základě těchto zjištění byl zpracován havarijní a povodňový plán.

Konkrétně Povodňový plán je začleněn v části B.11.3.

Havarijní plán je v části dokumentace B.11.2.

13. POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

V rámci zařízení staveniště nebudou budovány žádné stavby ani objekty, jež by vyžadovaly ohlášení.

14. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP

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.

Přehled dalších základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví, které je nutno dodržovat je uveden v části B.4 této dokumentace – Odolnost a zabezpečení stavby.

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 nářadí v souvislosti s průjezdným průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. 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.

V místech obvodu stavenišť, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti. Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce)

Záležitosti týkající se BOZP jsou podrobněji zpracovány v samostatné příloze – Plán BOZP, která je součástí této dokumentace.

