

Doplňující údaje :



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Rev.	Datum	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil
1	31.7.2014	čistopis	kolektiv	Ing. Grman	Ing. Grman
0	28.2.2014	odevzdání k připomínkám	kolektiv	Ing. Grman	Ing. Grman

Objednatel :

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontaktní adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9



Správa železniční dopravní cesty

Souprava :

Zhotovitel :

IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Jankovcova 1037/49, Classic 7 - budova C, 170 00 Praha 7

tel: +420 255 733 111, fax: +420 255 733 605

e-mail: info@ikpce.com, http: www.ikpce.com



CONSULTING
ENGINEERS

H-PRO spol. s.r.o.

Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem

tel: +420 475 210 726, fax: +420 475 210 154

e-mail: projekce@h-pro.cz, http: www.h-pro.cz



SPOL. S R.O.

Viamont DSP a.s.

Železničářská 1385, 400 03 Ústí nad Labem

tel: +420 475 300 111, fax: +420 475 300 100

e-mail: ustinl@viamontdsp.cz, http: www.viamontdsp.cz



Projekt :

Revitalizace trati Louny - Lovosice

Číslo
projektu:

1 1 3 1 9 2

Vedoucí
projektu:

Ing. A. Grman

Kraj: Ústecký

MÚ: -

Stupeň :

PD

Obsah :

Datum :

07/2014

Archiv :

-

Formát :

A4

Měřítko:

-

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Část :

A

Příloha:

-

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	4
1.1	Identifikační údaje o stavbě.....	4
1.2	Identifikační údaje o zadavateli	4
1.3	Identifikační údaje o zhotoviteli	4
2	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	6
2.1	Údaje o umístění stavby.....	6
2.2	Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci	7
2.3	Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací.....	7
2.4	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	8
2.5	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	8
2.6	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území	8
2.7	Poloha vůči záplavovému území.....	11
2.8	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků	11
2.9	Přístup na stavební pozemek a zajištění vody a energií po dobu výstavby	12
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	12
3.1	Účel užívání stavby	12
3.2	Trvání stavby	12
3.3	Charakter stavby	12
3.4	Etapizace výstavby	14
3.5	Údaje o dotčené železniční dráze	14
3.6	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	16
4	ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	16
4.1	Základní údaje o kapacitě stavby	16
4.2	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	19
4.3	Celková spotřeba vody.....	19
4.4	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	19
4.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	19
4.6	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	20
5	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....	20
6	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	20
	<u>Ostatní dokumentace a podklady</u>	<u>24</u>
	<u>Průzkumy</u>	<u>25</u>
7	KOOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	25
8	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY.....	26
9	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	34
9.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku.....	34
9.2	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby ...	36

9.3	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele	37
10	ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE.....	37
11	PŘÍLOHY.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Louny - Lovosice
ISPROFIN/ISPROFOND:	5003540007
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)
Kraj:	Ústecký
Okres:	Louny, Litoměřice
Obce s rozšířenou působností:	Louny, Lovosice
Obec:	Louny, Černčice, Obora, Veltěže, Slavětín, Peruc, Košnice, Křesín, Libochovice, Slatina, Chotěšov, Černiv, Úpohlavy, Čížkovice, Sulejovice, 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 Hazmburkem, Chotěšov u Vrbičan, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice a Sulejovice, Lovosice

1.2 Identifikační údaje o zadavateli

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Kontaktní zaměstnanci:	ve věcech technických: Ing. Jana Bohatá, tel. 972 524 406

1.3 Identifikační údaje o zhotoviteli

Zhotovitel projektu:	Sdružení „IKP Consulting Engineers, s.r.o. – H-PRO spol. s r.o. – Viamont DSP a.s.“
Vedoucí účastník:	IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7 IČ: 45799016, DIČ: CZ 45799016
Další účastník:	H-PRO spol. s r.o. Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem IČ: 25029835, DIČ: CZ 25029835

- Další účastník: Viamont DSP a.s.
Železničářská 1385
400 03 Ústí nad Labem
IČ: 25429949, DIČ: CZ25429949
- Vedoucí projektu: Ing. Adam Grman
tel. 255 733 275
e-mail: adam.grman@ikpce.com
- Subdodavatelé:
- RP Consult s.r.o.
Högerova 1098/13, 152 00 Praha 5
IČ: 27399613, DIČ: CZ27399613
ekonomické hodnocení, přepravní prognóza
- KTA technika s.r.o.
Klatovská 100, 301 00 Plzeň
IČ: 45797170, DIČ: CZ45797170
technologická část, trakční a energetická zařízení, ostatní inž. objekty
- KŇÁKAL INŽENÝRING PROJEKTY
Moskevská 687/26, 470 01 Česká Lípa
IČ: 87542251, DIČ: CZ8211222338
zásady zajištění požární ochrany
- 4G consite s.r.o.
Šlikova 406/29, 169 00 Praha 6
IČ: 27624218, DIČ: CZ27624218
geotechnický průzkum pražcového podloží a pro mostní objekty
- HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., Praha
Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8
IČ: 45797170, DIČ: CZ45797170
vliv stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství
- Ing. Maritn Černý, DiS.
Osvobození 21, 412 01 Litoměřice
IČ: 88100189, DIČ: CZ88100189
dendrologický průzkum
- TOP - ENVI Tech Brno společnost s r.o.
Zábrdovická 10, 615 00 Brno
IČ: 15527875, DIČ: CZ15527875
rozptylová studie
- Naturchem, s.r.o.
Ledečská 3015, 580 01 Havlíčkův Brod
IČ: 27504379, DIČ: CZ27504379
měření hlukové zátěže
- KPZ - Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D.
Plzeňská 659/70, 266 01 Beroun - Město
IČ: 66052335, DIČ: CZ66052335
biologický průzkum

Profesní garanti:

Dopravní technologie	Ing. Tomáš Záruba
Vliv stavby na ŽP	Mgr. Tom Vrtek
Organizace výstavby	Ing. Lukáš Harvan
Zabezpečovací zařízení	Ing. Josef Hrnčíř
Sdělovací zařízení	Ing. Josef Hrnčíř
Silnoproudá technologie	Ing. Josef Hrnčíř
Železniční svršek a spodek	Ing. Tomáš Chaloupka
Nástupiště	Ing. Tomáš Chaloupka
Železniční přejezdy	Ing. Miroslav Novák
Mosty, propustky a zdi	Ing. Jan Pospíšil
Potrubní vedení	Ing. Malínský
Pozemní stavební objekty	Ing. Jana Danko
Trakční a energetická zařízení	Ing. Josef Hrnčíř
Náklady stavby	Ing. Anna Orságová
Ekonomické hodnocení	Ing. A. Kumpoštová
Majetkoprávní část	Ing. Anna Šípková
Požární ochrana	Ing. Filip Kňákal
Geotechnický průzkum	RNDr. Jiří Tomášek
Dendrologický průzkum	Ing. Martin Černý, DiS.
Biologický průzkum	Mgr. Michal Pondělíček, Ph.D.
Rozptylová studie	Ing. Miroslav Horák
Měření hluk. zátěže	Ing. Ondřej Šmíd

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ je umístěna na tělese stávající železniční trati Louny – Lovosice, která prochází katastrálním územím Louny, Černčice u Loun, Obora u Loun, Veltěže, Slavětín nad Ohří, Kysra, Radonice nad Ohří, Pátek u Loun, Želevice, Křesín, Dubany, Libochovice, Slatina pod Hazmburkem, Chotěšov u Vrbičan, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice, Sulejovice a Lovosice. Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích. Železniční trať mezi Louny a Lovosicemi 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 Koštice nad Ohří. Zajišťuje spojení hromadnou dopravou do správního a hospodářského centra Ústeckého kraje. Trať teda prochází nebo se částečně dotýká jak extravilánního území (území džbánské křídové tabule), tak zastavěného území obcí Louny, Veltěže, Koštice, Křesín, Libochovice, Úpohlavy, Čížkovice, Sulejovice, Lovosice. Regionální trať Lovosice – Louny představuje hlavní prostředek obsluhy pro obce Sulejovice, Úpohlavy, Libochovice, Dubany a Křesín, kde se stanice a zastávky nacházejí v blízkosti poptávky po dopravě a jsou pravidelně využívány, pro část osídlení je vlak dobře využitelný také v Čížkovicích, Chotěšově pod Hazmburkem a

Košticích nad Ohří. Ostatní zastávky Slatina pod Hazmburkem, Radonice nad Ohří, Slavětín nad Ohří a Veltěže jsou z dnešního pohledu značně vzdálené od center sídel a dle počtu cestujících jsou využity minimálně.

2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Pro dotčenou oblast stavby je rozhodující územně plánovací dokumentací ÚP vyššího celku, tj. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR ÚK). ZÚR ÚK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 05.10.2011 a nabyly účinnosti dne 20.10.2011.

Stavba revitalizace se v drtivé většině nachází na stávajících drážních pozemcích. Zábory mimodrážních pozemků jsou minimalizovány a týkají se ve většině případů nápravy hranic drážního pozemku, kde je stávající drážní těleso (hrany náspů, zářezů a zejména příkopy pro odvodnění) mimo hranice. Svým charakterem stavba ve vztahu k územně plánovací dokumentaci nic nemění. Zachovává se stávající stopa železnice, polohy nástupišť a přístupů k nim atp.

ZÚR ÚK vymezují koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 114 Lovosice - Libochovice - Louny, která je navrhována k optimalizaci na rychlost do 90 km/hod. Koridor je sledován jako VPS - Z5. Šířka koridoru je stanovena 120m.

Koridor VPS (šířka koridoru 120 m) je vymezen pro optimalizaci železniční tratě č. 114 Lovosice - Libochovice - Loun (na rychlost do 90 km/hod). Zdůvodnění vymezení této VPS spočívá v tom, že trať č. 114 zajišťuje kolejovou obsluhu Lounska a celého jihovýchodního segmentu ÚK s přímou návazností na IV. multimodální dopravní koridor a uzlový prostor Lovosice (dálnice D8, I. tranzitní železniční koridor, labská vodní cesta s přístavem Lovosice, logistické centrum Lovosice). Vymezená VPS vytváří podmínky pro zlepšení propojení rozvojové osy OS2 dle PÚR a rozvojové osy NOS1 nadmístního významu a dále propojení rozvojových oblastí nadmístního významu NOB1 a NOB4. Vymezení VPS je z výše uvedených důvodů ve veřejném zájmu.

2.3 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Z hlediska souladu s ZÚR ÚK dochází v prostoru stavby k dotčení koridorů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury:

- PK 19 - přeložka a obchvaty sídel - silnice nadmístního významu II/246 Košnice – Budyně nad Ohří, Koridor je sledován jako VPS – PK 19. Šířka koridoru je stanovena 100 – 300 m.

Dále z hlediska souladu s ZÚR ÚK je nutné koordinovat koridory veřejně prospěšných staveb dopravní a veřejně prospěšných opatření:

- ER6 - zdvojení stávajícího vedení 400 kV TR Výškov - TR Babylon, Koridor je sledován jako územní rezerva ER6. Šířka koridoru v souběhu se stávajícím vedením je stanovena 400 m.
- C204 - ZÚR ÚK vymezují koridor cyklostezky „Pooherská“ (trasa č. 204) hranice ÚK - Rokle - Žatec - Louny - Libochovice – Litoměřice, Koridor je sledován jako návrh C204. Šířka koridoru je stanovena 20 m.
- DVR1 - ZÚR ÚK zpřesňují koridor DV1 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí - Klobouky, Klobouky - Rajhrad, Radostín - Kralupy - centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves - Litvínov, podchycený v PÚR 2008. ZÚR ÚK zpřesňují v úseku na území Ústeckého kraje koridor DV1 centrální tankoviště

ropy Nelahozeves - Litvínov, zpřesněný koridor je sledován jako územní rezerva DVR1. Šířka koridoru je stanovena 600 m.

2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů jsou uvedeny v části H.8 - Zpráva o vypořádání stanovisek.

2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Železniční doprava nadmístního významu koridor konvenční železniční dopravy nadmístního významu, zajištěný tratí č. 114 Lovosice - Libochovice – Louny. Koridor je sledován jako VPS - Z5.

Trať zajišťuje kolejovou obsluhu Lounska a celého jihovýchodního segmentu ÚK s přímou návazností na IV. multimodální dopravní koridor a uzlový prostor Lovosice (dálnice D8, I. TŽK, labská vodní cesta s přístavem, logistické centrum). ZÚR ÚK sleduje tento koridor k optimalizaci na rychlost do 90 km/hod. Šířka koridoru 120 m je v ZÚR ÚK stanovena na základě odborného posouzení a podle dohody s kompetentními orgány.

Stávající trať č. 114 i 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 vedoucích po obou stranách celého dotčeného traťového úseku a 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. V rámci stavby a jejího napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu budou též využívány další navazující silnice II. a III. tříd a ostatní přilehlé komunikace, mezi které řadíme komunikace místní, komunikace účelové a polní a lesní cesty. Propojení těchto komunikací se stavbou bude provedeno pomocí jednotlivých železničních přejezdů, které jsou podrobněji popsány a zobrazeny v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby.

Napojení na stávající síť technického vybavení po dobu výstavby (přípojky vodovodů, kanalizace a elektrické energie) bude ve velmi omezeném stavu/množství. Více kapitola 4 této části dokumentace – Zajištění vody a energií po dobu výstavby.

Napojení revitalizovaných částí stavby na stávající síť technického vybavení po dokončení bude odpovídat místům stávajícího napojení. Některé přípojky budou vzhledem ke svému stáří příp. změně kapacit rekonstruovány. Nové přípojky NN vzniknou pro nově zabezpečované přejezdy světelně signalizačním zařízením. K navýšení dojde ve spotřebě elektrické energie njmě v rekonstruovaném úseku trati Radonice n. O. - Libochovice (osvětlení nástupišť a přístupů, EOv, napájení zabezpečovacího zařízení), v traťových úsecích u nově zabezpečených žel. přejezdů a u rekonstruované žst. Čížkovice.

2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

Geografické poměry

Podle správního členění spadá zájmový úsek Louny - Lovosice do Ústeckého kraje, Podle správního členění spadá zájmový úsek Louny – Lovosice do Ústeckého kraje, okresů Louny a Litoměřice. Terén podél sledovaného úseku je velmi mírně sklonitý a jeho nadmořská výška se pohybuje v rozmezí od cca 170 do cca 205 m nad mořem.

Geomorfologické poměry

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR (<http://geoportal.gov.cz>) náleží zájmové území do subprovincie Česká tabule, celku Dolnooharská tabule, do 2 podcelků, a to úsek Louny – Sulejovice do podcelku Hazmburská tabule, úsek Sulejovice – Lovosice do podcelku Terežínská kotlina. Dále náleží zkoumaná trasa do 3 následujících okrsků:

- úsek Louny – Libochovice do okrsku VIB-1A-b Lenešický úval
- úsek Libochovice – Sulejovice do okrsku VIB-1A-a Klapská tabule
- úsek Sulejovice – Lovosice do okrsku VIB-1C-a Lovosická kotlina

Geologická stavba širšího okolí a zájmového území

Úsek železniční trati Louny – Lovosice leží z regionálně geologického hlediska v oblasti české křídové pánve. V zájmovém území jsou zastoupeny uloženiny jizerského souvrství (svrchní a střední turon). Z petrografického hlediska se jedná o slínovce s polohami či konkrerci vápenců, rytmy či cykly slínovec - vápenec (jílovito vápnité prachovce -lužický vývoj). Jejich podloží budují pískovce perucko-korycanského souvrství (cenoman). Křídové horniny jsou ve svrchních polohách rozpuštěné a zvětřelé.

Vrcholy Rohatec (264 m n.m.), Vrchy (248 m n.m.) a Jiřetín (252 m n.m.) jsou pozůstatky po terciárním vulkanismu, kterým byly prostoupeny křídové sedimenty. Složením odpovídají tyto terciární vulkanity alkalickým bazaltům a vulkanické brekcii.

Tektonické struktury mají v zájmovém území generelně směr JZ – SV.

Dle dostupných mapových podkladů je možné na předmětné železniční trati vyčlenit úseky s odlišným kvartérním pokryvem, který bude tvořit bezprostřední podloží násypů nebo zemní pláň v úrovni terénu a to:

Deluviální uloženiny charakteru hlíny či jílu písčitého dle lokality s úlomky podložních vápnitých slínovců či jílovitých vápenců. Tento typ zemin se nachází na svazích kopců a při patě bývá přeplaven, nebo v kontaktu s fluviálními sedimenty.

Fluviální sedimenty řeky Ohře a jejích přítoků jsou v zájmovém úseku zastoupeny uloženinami charakteru štěrku a písku. Tyto se vyznačují dobrou propustností podzemní vody a nízkou stlačitelností.

Eolické sedimenty – spraše, případně sprašové hlíny. Jedná se o pleistocénní uloženiny, které se vyznačují charakteristickou vnitřní strukturou s konkrerci CaCO_3 . Spraše jsou náchylné k prosedání.

Tektonika

V prostoru zájmového území je předkvartérní podloží porušeno systémem regionálních poruch převládajícího směru SV-JZ označovaného jako středohorský zlom a kratšími příčnými tektonickými dislokacemi směru SSZ-JJV.

Tektonické postižení se v horninách projevuje převážně podrcením a vyšší mocností zvětřalinového pláště hornin skalního podkladu. Tato poruchová pásma často zvyšují možnost akumulace podzemních vod a predisponují povrchové vodní toky a geomorfologické tvary.

Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvná území

V celém úseku železniční trati Louny - Lovosice se nenachází žádná důlní díla ani nejsou vyznačeny oblasti s vlivem důlní činnosti.

Sesuvná území

Ve staničení cca km 10,775 – km 10,920 se vpravo od trati (ve směru staničení) v její těsné blízkosti nachází vymapovaný sesuv, který je hodnocen stále jako aktivní. V tuto chvíli trať není sesuvem ohrožena. Dále v cca km 10,920 – km 11,310 je vpravo od trati (ve směru staničení) vymapováno potenciální sesuvné území. Trať není bezprostředně ohrožena, ale není možno tento kontakt do budoucnosti vyloučit.

Ostatní část úseku trati Louny - Lovosice se nenachází v prostoru dokumentovaných fosilních ani aktivních svahových pohybů.

Klimatické poměry

Klimaticky patří zkoumané území k oblasti T 2 (Quitt, 1971), s průměrnou roční teplotou 8,8 °C a dlouhodobým ročním úhrnem srážek 479 mm. Tato oblast se vyznačuje dlouhým létem, teplým a suchým, s velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Maximální měsíční úhrn srážek připadá na červenec, kdy spadne průměrně 79 mm, t.j. kolem 16 % ročního průměrného úhrnu. Měsíční minimum je v březnu, kdy spadne 23 mm srážek, což představuje cca 5 % ročního normálu. Ve vegetačním období (IV-IX) spadne v průměru 64 % a v chladném období (X-III) 36 % ročního úhrnu srážek.

Rozdělení srážek je v průběhu roku nepravidelné. Ve vegetačním období spadne nejvyšší úhrn srážek, vzhledem k vysokému odparu je však jejich přínos pro dotaci podzemních vod minimální a významnější je z tohoto pohledu období vegetačního klidu.

Hydrologie a hydrografie

Západní část zájmového území (Louny – Úpohlavy) patří k povodí 1-13-04 Ohře od Chomutovky po ústí. Východní část náleží k povodí 1–13–05 Labe od Ohře po Bílinu.

Hydrogeologické poměry širšího okolí a zájmového území

Z hydrogeologického hlediska je možné očekávat v zájmovém území dvě zvodně. První zvodně tvoří kvartérní zeminy ve velmi omezeném rozsahu. Je vázána na štěrky a písky, které jsou dobře průlinově propustné a na velmi omezeně průlinově propustné hlinité a jílovité zeminy s úlomky slínovců a vápnitých jílovců. Tato zvodně bude pouze ojedinělá a dočasná a bude dotována atmosférickými srážkami.

Druhý horizont je vytvořen v křídových horninách a je vázán na puklinově propustné prostředí opuk, které dále do hloubky přecházejí do pískovců s průlinovou propustností.

První a druhý horizont není hydraulicky oddělen izolátorem, tedy spolu úzce komunikují. Dotace těchto zvodní probíhá především atmosférickými srážkami.

V okolí řeky Ohře je průlomový kolektor v těsné souvislosti s hladinou řeky.

2.7 Poloha vůči záplavovému území

Trasa stavby „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ se nachází v úseku ž. km 10,4 až ž. km 13,1 v záplavovém území Q100 řeky Ohře u obce Koštice. Ostatní úseky trasy revitalizace se v záplavovém území nenacházejí.

V případě záplav je nutno postupovat dle platných havarijních a povodňových plánů v souladu s nařízeními integrovaného záchranného systému a ostatních dotčených složek a orgánů.

2.8 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Stavbu nelze umístit pouze na pozemcích drah, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit SŽDC, s.o. a pozemcích ČD, a.s. (pozemky ČD a.s. jsou ale z pohledu stavby cizí a využití těchto pozemků bude řešeno formou Smlouvy o právu provedení stavby).

Trvalý zábor se rozlišuje podle druhu pozemku ZPF a ostatní plochy, jsou do něj zahrnuty pouze pozemky, které budou tvořit obvod stavby a které nejsou v majetku SŽDC. Dočasný zábor se rovněž rozlišuje podle druhu pozemku ZPF, ostatní a vodní plochy.

Součástí jsou i věcná břemena pro inženýrské sítě překládané nebo nově budované v rámci stavby a omezující ve vlastnictví cizí subjekty.

Podrobně jsou druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí zpracovány v geodetické dokumentaci, část I.2 Majetkoprávní část.

BILANCE PLOCH DLE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ									
katastrální území	TRVALÝ ZÁBOR (m ²)				DOČASNÝ ZÁBOR (m ²)				(m)
	ZPF	PUPFL	ostatní	trvalý celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	dočasný celkem	věcné břemeno
Louny	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Černčice u Loun	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blšany u Loun	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obora u Loun	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veltěže	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slavětín nad Ohří	0	0	0	0	0	0	53	53	18
Kystra	0	0	0	0	124	0	836	960	32
Radonice nad Ohří	0	0	0	0	23	0	97	120	19
Pátek u Loun	173	0	0	173	97	0	758	855	118
Želevice	82	0	0	82	33	0	541	574	110
Křesín	19	0	470	489	70	0	771	841	149
Dubany	19	0	182	201	93	0	768	861	134
Libochovice	0	0	520	520	190	0	860	1050	206
Radovesice u Libochovic	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slatina pod Hazmburkem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chotěšov u Vrbičan	6	0	0	6	19	0	305	324	63
Černiv	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Úpohlavy	0	0	0	0	10	0	0	10	2
Želechovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Čížkovice	0	0	0	0	530	0	415	945	77
Sulejovice	0	0	0	0	11	0	17	28	8
celkem	299	0	1172	1471	1200	0	5421	6621	936

2.9 Přístup na stavební pozemek a zajištění vody a energií po dobu výstavby

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích, nebo je pro ně zajištěn dočasný či trvalý zábor. Pozemkové požadavky a možnosti pro přístupy jsou uvedeny v části dokumentace I.2 - Majetkoprávní část. Vjezdy na staveniště a ke kolejišti budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, v místech ploch zařízení staveniště ležících v prostoru zastávek a železničních stanic a také zřízením, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací. Případné potřebné přejezdy přes traťové nebo staniční koleje budou umožněny instalací provizorních přejezdů. Jednotlivé navrhované přístupy na staveniště jsou podrobněji řešeny v rámci v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby.

Zajištění vody a energií je uvedeno rovněž v části B.12 - Organizace výstavby. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami. Pitná voda ve stanicích bude z drážních objektů, na trati v cisternách. Elektrická energie ve stanicích bude v kolejišti zajištěna ze zásuvkových stojanů nebo přípojkami z drážních objektů. V traťových úsecích bude přívod elektrické energie zabezpečen pomocí elektrocentrál. Plyn jako energetické médium nebude na stavbě využito vůbec (výjimku tvoří plyn na svařování). Kanalizační přípojky nebudou. 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.

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

3.1 Účel užívání stavby

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je stavbou dráhy ve smyslu Stavebního zákona a Zákona o drahách.

Stavba slouží pro **provozování drážní dopravy** osobní a nákladní.

3.2 Trvání stavby

Jedná se **trvalou** stavbu.

3.3 Charakter stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů revitalizace největší při dodržení finančního limitu stavby.

Jedná se tedy jednoznačně o **změnu dokončené** a provozované liniové **stavby** dráhy.

Železniční trať Louny - Lovosice je jednokolejná regionální trať. Trať začíná v žst. Lovosice (mimo) v km 495,102 (začátek dráhy km 0,820) a končí v žst. Louny (mimo) v km 95,992 (konec dráhy km 0,788). Na trati se **po revitalizaci** budou nacházet 3 železniční dopravní (výh. Radonice nad Ohří, žst. Libochovice, žst. Čížkovice), 10 zastávek (Veltěže, Slavětín nad Ohří, Pátek, Košnice nad Ohří, Křesín, Dubany, Libochovice město, Slatina pod Hazmburkem, Úpohlavy, Sulejovice) a 1 nákladiště se zastávkou Chotěšov pod Hazmburkem. Trať jako celek je členěna do dvou traťových úseků (TÚ 0751 – Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně) a TÚ 0752 - Louny (mimo) – Libochovice (mimo)). Začátek a konec stavby je uvažován jako začátek (km 0,808 - TÚ 0752) a konec (km 2,647 - TÚ 0751) stavebních úprav.

V rámci „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ je komplexní rekonstrukce úsek Radonice n. O. (včetně) – Libochovice (včetně). Jedná se o úseky trati, kde přínos z rekonstrukce – zvýšení rychlosti bude s ohledem na sestavu GVD nejvíce využitelný. Současně bude navržena dílčí úprava konfigurace kolejí žst. Louny (propojení traťových kolejí směr Lovosice a Kralupy nad Vltavou na konci jejich souběhu) s cílem umožnění záporného intervalu křížování a zvýšení provozní stability.

V traťovém úseku Libochovice – Radonice n. O. (km 7,022 – km 20,035=13,851 – km 13,265) bude s výhodou využito příznivého směrového vedení trati, a traťová rychlost bude v tomto úseku zvýšena až na 120 km/h, zatímco v ostatních úsecích nejvýše do 60 km/h (kromě oblouku před výh. Radonice n. O.). Tomu bude odpovídat rozložení zábrzdných vzdáleností a přenos kódu VZ v příslušných částech tohoto úseku. Využití této rychlosti bude plynout z jízdy spěšných vlaků.

V žst. Louny bude nová kolejová spojka (km 0,808 – km 0,966) navržena pro rychlost 80 km/h. Důvodem je, že použití výhybek pro stávající traťovou rychlost směr Libochovice (60 km/h) by znemožňovalo ve výhledovém stavu dosažení rychlosti 80 km/h, která je z hlediska směrových poměrů v přilehlých úsecích možná, a tím pro další pokračování rekonstrukce vznikly vícenáklady v dodatečném zvýšení rychlosti ve spojce nebo nutnosti celkové přestavby západního zhlaví a tím zřejmě celé stanice. Již v současnosti je navíc v navazující „kralupské“ koleji traťová rychlost 70 km/h. Úpravy SZZ budou navrženy tak, aby bylo možné vyšší rychlost využít, a současně došlo k odstranění některých dnes nevyhovujících aspektů stávajícího uspořádání stanice (zejména délky obvodu výhybek při vjezdu resp. odjezdu ze stanice). Trať je provozována v nezávislé trakci. Organizování a provozování drážní dopravy je nově navrženo v celé délce trati dle předpisu SŽDC D1, v aktuálně platném znění.

Dále se jedná o rekonstrukce oblouků mimo souvislí rekonstrukci tratě (oblouky km 2,647 – 2,988 a oblouk v km 9,385 – 9,882) a odstranění rychlostních omezení na železničních přejezdech ve zbývajících částech tratě.

V důsledku zkrácení jízdních dob nebude již z hlediska sestavy GVD potřebné křížování vlaků **ve stávajících dopravních** Košnice nad Ohří a Chotěšov pod Hazmburkem, a to ani ve výhledu. Ty budou proto ve snaze o minimalizaci investičních a provozních nákladů nahrazeny zastávkami, v případě dopravní Chotěšov pod Hazmburkem současně nákladištěm. Mimo jiné tak bude možné odstranit významné propady traťové rychlosti. Dopravu Košnice nahradí nová výh. Radonice n. O.

V rámci stavby dojde k realizaci TZZ a SZZ pro zvýšení rychlosti, pro odstranění propadů rychlostí v dopravních a úspory nákladů na řízení při zavedení DOZ co bude mít dopad na zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti. Dále bude realizováno PZZ pro dosažení vyšších rychlostí v místě přejezdů, odstranění propadů rychlosti a zvýšení bezpečnosti.

V rozsahu úprav bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku, přejezdů pro dosažení maximálních rychlostí při plném využití možnosti směrového vedení trati. Dále

budou v rámci stavby v rekonstruovaných zastávkách a stanicích rekonstruované nástupiště pro zvýšení komfortu cestujících a z důvodu úprav GPK. Na nástupištích budou umístěny přístřešky pro cestující. Pro zlepšení orientace cestujících budou stanice a zastávky nově vybaveny novým orientačním systémem.

Podle výsledků hlukové studie nebudou na trati navrženy žádné protihlukové opatření.

V rámci stavby dojde taky k realizaci EOV a k rekonstrukci resp. realizaci osvětlení v rekonstruovaných dopravních (stanicích) a zastávkách, rekonstrukci stávajících přípojek pro přejezdy a realizaci nových přípojek pro zabezpečované přejezdy.

3.4 Etapizace výstavby

Stavba není rozdělena na etapy. Během výstavby dojde k vyloučení železničního provozu v celém úseku tratě mezi žst. Louny a žst. Lovosice s postupným uváděním jednotlivých traťových úseků do provozu. Celková doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu v jednotlivých traťových úsecích je navržena na **166 dnů**. Jako první jsou navrženy stavební práce v úseku mezi Lovosicemi a Libochovicemi. Jedná se o SO a PS spojené s rekonstrukcí žst. Čížkovice a traťových úseků mezi Lovosicemi a Čížkovicemi a mezi Čížkovicemi a Libochovicemi. Po dokončení těchto úseků budou zahájeny hlavní stavební práce na rekonstrukci žst. Libochovice a zároveň i stavební práce týkající se rekonstrukce zbývajících traťových úseků mezi žst. Louny a žst. Libochovice. Důvodem návrhu takového postupu je neustálá dostupnost železniční dopravy do rekonstruovaných částí (zajištění dopravy materiálu) a také možnost (po dokončení prací na rekonstrukci žst. Libochovice) dřívějšího ukončení výluky železničního provozu na traťovém úseku žst. Libochovice - žst. Lovosice. Rekonstrukce traťového úseku mezi Libochovicemi a Lovosicemi bude tak možné za **83 dnů** od zahájení celkové výluky železničního provozu.

Údaje o způsobu výstavby viz podrobně část dokumentace B.12 – Organizace výstavby.

3.5 Údaje o dotčené železniční dráze

Trať 114 je železniční trať o délce 46 km z Lovosic přes Čížkovice, Libochovice, Louny do Postoloprty. Historicky sestává ze tří tratí, nejstarší Lovosice – Libochovice, nejmladší Libochovice – Louny a v roce 2007 nově připojené trati Louny – Postoloprty.

Železniční trať Louny - Lovosice je jednokolejná regionální trať. Trať začíná v žst. Lovosice (mimo) v km 495,102 (začátek dráhy km 0,820) a končí v žst. Louny (mimo) v km 95,992 (konec dráhy km 0,788). Trať Louny – Lovosice je v úseku Lovosice – Čížkovice řízená dle předpisu SŽDC D1. V úseku Lovosice – Čížkovice je v provozu TZZ II. kategorie (RPB). V úseku Čížkovice – Louny doprava provozována zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu D3. Trať není momentálně vybavena rádiovým spojením mezi strojvedoucími a výpravčími, resp. dirigujícími dispečery. Zábrzdňá vzdálenost je 400 m. Délka nákladního vlaku dle TTP je 250m.

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na žel. svršek je stanovena v celém úseku trati jako C2/60.

Trať je provozována v nezávislé trakci.

Trať jako celek je členěna do dvou traťových úseků (TÚ).

Označení tratě dle č. TÚ: 0751, 0752

Označení tratě dle č. JŘ: 114

Označení tratě dle č. nákresných JŘ: 539 B

Traťový úsek (TÚ): 0751 – Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně)

V žst. Lovosice trať navazuje:

- TÚ 0651 Úpořiny (mimo) – Lovosice (mimo)
- TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)
- TÚ 0807 Lovosice (mimo) - LOVOCHEMIE Lovosice (dvl.) (včetně)
- TÚ 1131 Lovosice (mimo) – Česká Lípa město (vč.) (bez Č.L.hl.n.)

V žst. Čížkovice trať navazuje:

- TÚ 0771 Čížkovice (mimo) - Obrnice (mimo)

V žst. Libochovice navazuje na:

- TÚ 0752 Louny (mimo) – Libochovice (mimo)
- TÚ 0831 Libochovice (mimo) – Vraňany (mimo)

V traťovém úseku 0751 se nacházejí dopravní a zastávky:

- zast. Sulejovice
- **žst. Čížkovice**
- zast. Úpohlavy
- **dop. Chotěšov pod Hazmburkem**
- zast. Slatina pod Hazmburkem
- **dop. Libochovice**

Traťový úsek (TÚ): 0752 – Louny (mimo) – Libochovice (mimo)

V žst. Louny trať navazuje:

- TÚ 0561 Postoloprty (mimo) – Louny (mimo) (vč. Louny předm.)
- TÚ 0693 Podlešín (včetně) – Obrnice (mimo)

V traťovém úseku 0752 se nacházejí dopravní a zastávky:

- zast. Veltěže
- zast. Slavětín nad Ohří
- zast. Radonice nad Ohří
- zast. Pátek
- **dop. Koštice nad Ohří**
- zast. Křesín
- zast. Dubany

- zast. Libochovice město

3.6 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Rozhodující práce jak objemově, tak nákladově se odehrávají v částech žel. svršku a spodku a zabezpečovacího zařízení.

Rozhodující projektované kapacity a základní technické parametry jsou v přehledu uvedeny za jednotlivé části v části dokumentace B.1 – Souhrnná technická zpráva, kapitola 1.4.

Z hlediska provozní konceptu je jedním z cílů stavby dosažení nového GVD v souladu s požadavky objednatele dopravy – Ústeckého kraje. Ústecký kraj požaduje především přesun křižování vlaků z dopravního Koštice n. O. do žst. Louny a celkové zkrácení jízdních dob na trati. V průběhu projednávání variant v úvodu zpracování Studie souboru staveb se objednatel regionální dopravy dále ztotožnil s návrhem projektanta na variantu, která umožní zcela nový provoz vlaků kategorie Sp přímo v relaci Ústí nad Labem – Lovosice – Louny s výhledem na další pokračování směr Žatec v případě, že také na této trati dojde ke zvýšení traťové rychlosti popř. dalším úpravám infrastruktury.

S ohledem na jeho takřka nulovou velikost není uvažováno s žádným rozšiřováním rozsahu provozu vlaků nákladní dopravy, nebo zařízení pro její potřebu v řešených železničních stanicích. Nákladní doprava zůstává v úseku Čížkovice – Louny provozována pouze podle potřeby (konstruovány 2 páry Pn pp). V úseku Lovosice – Čížkovice jsou dále trasovány dva pravidelné páry Mn Lovosice jih – Cementárna Čížkovice a zpět.

Údaje o provozu řeší podrobně část dokumentace B.2 – Provozní a dopravní technologie.

Údaje o technologiích a zařízeních řeší část dokumentace D – Technologická část a E.3 – Trakční a energetická zařízení.

4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

4.1 Základní údaje o kapacitě stavby

Délka úseku

Začátek rekonstrukce	Konec rekonstrukce	Celkem v m
<i>Lovosice - Libochovice</i>		
2,647275	2,988593	341
3,891000	4,510000	619
9,385000	9,882000	497
10,051148	10,086148	35
10,111459	10,143764	32
13,265000	13,851146 = 20,182109	586
<i>Louny - Libochovice</i>		
0,808000	0,966000	158
7,022000	11,294756	4273
11,639000	20,182109	8543

Trat'ová rychlost

Louny – Radonice nad Ohří	50 - 60 km/h
Radonice nad Ohří - Libochovice	50 - 120 km/h
Libochovice - Čížkovice	50 - 60 km/h
Čížkovice – Lovosice	40 - 50 km/h

Železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ	4 žst.
Úvazky TZZ	2 žst.
TZZ 3. Kategorie	3 úseky
Nová PZS	26 ks
Pracoviště JOP	1 ks
Kabelová vedení zab.zař.	71 160 m
MRS	1 žst.
Systém EPS	3 ks
Systém EZS	3 ks
Kamerový systém (kamery)	6 ks
Kabelová vedení sděl.zař.(metalický TK)	25 236 m
HDPE trubky (pro zatažení OK)	60 800 m
Optický kabel	61 485 m

Železniční svršek a spodek

Demontáž koleje	17 317 m
Nová kolej	8 881 m
Regenerovaná kolej	7 134 m
Demontáž výhybek	21ks
Nová výhybka	14 ks
Regenerace výhybky	1 ks
Nástupiště nová vnější + poloostrovní	7 ks
Rekonstrukce přejezdů	24 ks
Regenerace šterkového lože	43 482 m ³
Sanace žel. spodku (ŠD)	30 884 m ³
Sanace žel. spodku (vápenná stabilizace)	14 338 m ³
Trativod	5851 m

Nástupiště

délka uložených „L“ prefabrikátů	810 m
----------------------------------	-------

plocha betonové dlažby	2688 m ²
množství uloženého zásypového materiálu	2948 m ³
délka zábradlí	580 m
centrální přechod	2 ks

Přejezdy

Rekonstrukce přejezdů pro lesní a polní cesty	8 ks
Rekonstrukce přejezdů pro pozemní komunikaci	13 ks
Rekonstrukce přejezdů pro chodce	4 ks

Mosty

Rekonstrukce mostů (přestavba)	1 ks
Rekonstrukce propustky (nová konstrukce)	23 ks
Rekonstrukce propustky (sanace)	6 ks
Demolice propustku bez náhrady	5 ks

Ostatní inženýrské objekty

Ochrana slaboproudového vedení	v celkové délce 240 m
Ochrana silnoproudového vedení	v celkové délce 100 m
Ochrany ostatních inženýrských sítí	v celkové délce 80 m

Potrubní vedení

Ochrany vodovodního potrubí	v celkové délce 112 m
Ochrany kanalizačního potrubí	v celkové délce 33 m
Ochrany plynovodního potrubí	v celkové délce 135 m
Ochrany produktovodního potrubí	v celkové délce 8 m

Pozemní objekty

Úpravy výpravních budov	2 ks (VB Louny, VB Čížkovice)
Přístřešek pro cestující	7 ks
Orientační systém	7 lokalit
Demolice	9 objektů
Nová oplocení	v celkové délce 55 m

Trakční a energetická zařízení

Kabelová vedení nn	6 920 m
--------------------	---------

nové elektrické přípojky	31 ks
Venkovní osvětlení – stožáry	71 ks
Venkovní osvětlení - kabelizace	3 140 m
ohřev výhybek	15 ks
trafostanice EOv	3 ks

4.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k charakteru stavby se neuvažuje se zvýšením nároků na teplo a TUV. Předpokládaný odhad zvýšení nároků na energie jsou:

Žel. přejezd 26 ks – příkon 3kW /přejezd	78,0 kW
Žst. Louny (EOV)	39,6 kW
Výhybna Radonice nad Ohří (zab. zař.) -	24,5 kW
Výhybna Radonice nad Ohří (EOV) -	16,4 kW
Žst. Libochovice (zab. zař.) -	25,0 kW
Žst. Libochovice (EOV) -	32,0 kW
Žst. Čížkovice (zab. zař.) -	20,2 kW
Žst. Čížkovice (EOV) -	27,4 kW
Osvětlení nástupišť (zastávky) -	4,10 kW
Osvětlení nástupišť a zhlaví (stanice) -	2,00 kW
CELKEM ODHAD	269,2 kW

4.3 Celková spotřeba vody

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením spotřeby vody oproti stávajícímu provozovanému stavu.

4.4 Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením množství splaškových a dešťových vod oproti stávajícímu provozovanému stavu. Dešťové vody z nově realizovaného odvodnění žel. svršku a spodku budou vyústěny mimo kanalizace.

4.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití veřejných komunikačních sítí.

Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních sítí.

4.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití kapacity veřejné komunikační sítě.

Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních zařízení.

5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Realizace stavby je plánována s ohledem na možnost spolufinancování Evropskou unií (v rámci staveb OPD1) na druhou polovinu roku 2015. Stanovení 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 přímo navazují. Související stavba „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ je plánována na rok 2015 a její dokončení vychází na konec roku 2015.

Z výše uvedených důvodů je zahájení stavebních prací stavby „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ navrženo na květen roku 2015 s ohledem na jejich ukončení, které vychází na začátek prosince roku 2015 a také s ohledem na propojení výluk obou staveb.

Žst. Libochovice – žst. Lovosice

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 05/2015**

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) **konec 05/2015 – polovina 08/2015**

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 9/2015**

Žst. Louny – žst. Libochovice

Zahájení přípravných prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 05/2015**

Hlavní stavební práce (s vyloučením žel. provozu) **konec 05/2015 – polovina 11/2015**

Závěr dokončovacích prací (bez vyloučení žel. provozu) **začátek 12/2015**

Celkově je stavba rozložena do **10 měsíců** od března do prosince roku 2015, kde je započítána doba 6 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 **210 dnů**, kde jsou zahrnuty jak přípravné, tak i a dokončovací práce. Předpoklad trvání hlavních stavebních prací za výluky železničního provozu je **166 dnů**.

6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Základním podkladem pro zhotovení dokumentace je smlouva o dílo jejíž nedílnou součástí je zadávací dokumentace a Nabídka zhotovitele.

V druhé řadě patří k závazným podkladům legislativní podklady (platné v době uzavření smlouvy) zahrnující obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky, technické normy a interní předpisy, směrnice a vzorové listy – podrobněji viz následující část, kde je uveden jejich demonstrativní výčet.

Třetí kategorií podkladů jsou technické podklady charakterizující současný stav trati (vč. zastávek, železničních stanic, umělých staveb, přejezdů a ostatního zařízení zabezpečovacího, sdělovacího i silnoproudého) a provozu na ní. Mezi důležité vstupní údaje a podklady patří i seznámení s vlastní tratí rekognoskačím terénu – místní šetření za účasti správce ap.

Stavba bude navržena podle všech platných zákonů, vyhlášek, technických norem, předpisů, směrnic, OTP, TKP a vzorových listů v souladu se zadáním.

Uvádějí se pouze nejdůležitější podklady pro zpracování dokumentace, podrobněji v jednotlivých profesních částech.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve výzvě
- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- podklady pro zadání přípravné dokumentace (OTP, ZTP)

Právní dokumenty a technické předpisy

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC

Při posuzování aktuálnosti legislativních podkladů se vychází z nabytí jejich účinnosti před zahájením prací na projektu, pokud není uvedeno jinak.

Národní zákony a vyhlášky

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění,
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
- vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- vyhláška č. 173/95 Sb, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění,
- zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, v platném znění,
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) v platném znění,
- zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění,
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění,
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 450/2005 Sb., zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 428/2001 Sb., v platném znění
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění,

- nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění,
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění,
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění,
- vyhlášky č. 246/2001, o stanovení požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, v platném znění,
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb., v platném znění,
- Zákon č. 286/1995 Sb., lesní zákon, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 77/1996 Sb., v platném znění,
- zákon č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmě a o její nápravě, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění,
- Zákon č. 350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích, v platném znění,
- Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění,
- Zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění,
- Zákon č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění,
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění,
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění; metodický návod odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi,
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění,
- Vyhláška MD č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění,
- Nařízení vlády č.133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění,
- Směrnice č. V-2/2012, upravující postupy MD, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu,
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Státní technické normy

Jsou uvedeny pouze rozhodující, přehled základních technických norem je uveden v příloze č. 5 Vyhlášky Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění.

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6380/Z3 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

Technické normy a předpisy železnic

- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení, staniční a traťové zabezpečovací zařízení
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC D1 - Dopravní a návěstní předpis
- ČD D24 - Předpis pro zjišťování propustnosti železničních tratí
- SŽDC S3 - Železniční svršek
- SŽDC S 3/2 - Bezстыková kolej
- SŽDC S4 - Železniční spodek
- SŽDC S5 - Správa mostních objektů
- Vzorové listy železničního spodku
- Mostní vzorové listy
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (3. vydání, 6. změna)

Interní směrnice SŽDC

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

- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.34 – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 32 – Zásady pro rekonstrukci regionálních drah, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Pokyn GŘ SŽDC č. 16/2013 – Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí
- Směrnice GŘ č. 28/2005 – Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví ČR
- S29206/11-OTH Podmínky pro posouzení možnosti zavedení rychlosti odpovídající nedostatku převýšení $I > 100$ mm na stávajících tratích

Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace je použit souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém Baltský - po vyrovnání.

Použité podklady:

- geodetické zaměření SŽG Praha (2013) - TÚ 0751 Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně), TÚ 0752 Louny (mimo) – Libochovice (mimo),
- digitální katastrální mapa DKM – dotčených katastrálních území ve formátu DGN
- ortofotomapa, služba WMS - ČÚZK

Ostatní dokumentace a podklady

- archivní dokumentace
- místní šetření a rekognoskace terénu
- fotodokumentace
- nákretný přehled železničního svršku
- staniční řády
- schéma zabezpečovacího zařízení
- tabulky traťových poměrů
- služební pomůcky a opatření vydaná ke GVD
- údaje o počtu přepravených cestujících
- počty zaměstnanců, příjmy, nehody
- plánky stanic
- výrobní porady

- katalogy výrobců
- zákres stávajících inženýrských sítí drážních správců
- zákres stávajících inženýrských sítí nedrážních správců

Průzkumy

- Průzkum železničního spodku, 4G consite s.r.o., 03/2014
- Průzkum železničního svršku - Kontaminace štěrkového lože, 4G consite s.r.o., 03/2014
- Průzkum mostních objektů, 4G consite s.r.o., 03/2014
- Průzkum stávajících inženýrských sítí, Viamont DSP a.s., 02/2014
- Dendrologický průzkum, Ing. Maritn Černý, DiS., 06/2014
- Biologický průzkum, KPZ - Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D., 06/2014
- Rozptylová studie, TOP – ENVI Tech Brno společnost s r.o., 06/2014
- Měření hlukové zátěže, Naturchem, s.r.o., 06/2014

7 KOOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Mezi přímo související investice v řešeném území patří zejména tyto **dražní stavby**:

- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice, PS, v přípravě, SUDOP PRAHA a.s.
- Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa, PD, sdružení IKP Consulting Engineers, s.r.o. – H-PRO spol. s r.o. – Viamont DSP a.s.
- Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Lovosice – Postoloprty, PD, 06/2013, NTD Group a.s.

Následující stavba v plánované dokumentaci (viz níže) byla po dohodě s objednatelem zahrnutá v rámci revitalizace trati Louny - Lovosice.

- Libochovice – přístřešky pro cestující, PD, 11/2014

V přímé souvislosti se stavbou „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ je stavba „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Lovosice – Postoloprty“. Z této stavby byly převzaty všechny zabezpečení přejezdů a zahrnuty do stavby revitalizace včetně dokladové části.

Dále je v přímé souvislosti se stavbou revitalizace i stavba „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ v rámci které je řešena úprava TZZ úseku Lovosice – Čížkovice včetně zabezpečení všech přejezdů. Pro dosažení optimálního stavu je potřebné, aby stavba rekonstrukce SZZ Lovosice byla realizována v předstihu nebo nejpozději v souběhu s revitalizací trati Louny - Lovosice.

Mezistaniční úsek Lovosice – Čížkovice bude vybaven novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Technologie AH bude umístěna v nové místnosti DK, nacházející se v budově žst. Lovosice (součástí stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“).

Jízdy na/z vlečky Čížkovická cementárna jsou uskutečňovány jako vlakové cesty, proto zde bylo navrženo následující řešení. Traťová rychlost max. 40km/h, zábrzdňá vzdálenost 400m. Kolej na vlečku byla nazvána kolejí spojovací č.91. Před výh.č.C1 z vlečky bylo umístěno odjezdové návěstidlo S91, předvěstí tohoto návěstidla budou odj. náv. na vlečce S3, S5, S7, která jsou umístěna na větší vzdálenost jak 400m (nejbližší návěstidlo cca 430m). Stávající vj. náv. na vlečku bude přejmenováno na CL (pův. L). Předvěstí k tomuto návěstidlu bude vj. náv. L do žst. Čížkovice, umístěné na zab. vzdálenost 400m.

Stávající trať je kryta ze strany vlečky výkolejkou CVk1. Jelikož se nachází na koleji, kde vedou vlakové cesty, projedná se možnost zrušení této výkolejky nebo projedná souhlas s umístěním výkolejky na dopravní koleji s provozovatelem tj. Čížkovickou cementárnou.

Dále z hlediska souladu s ZÚR ÚK je nutné **koordinovat** koridory veřejně prospěšných staveb dopravní a veřejně prospěšných opatření:

- PK 19 - přeložka a obchvaty sídel - silnice nadmístního významu II/246 Košnice – Budyně nad Ohří, Koridor je sledován jako VPS – PK 19. Šířka koridoru je stanovena 100 – 300 m.
- ER6 - zdvojení stávajícího vedení 400 kV TR Výškov - TR Babylon, Koridor je sledován jako územní rezerva ER6. Šířka koridoru v souběhu se stávajícím vedením je stanovena 400 m.
- C204 - ZÚR ÚK vymezují koridor cyklostezky „Pooherská“ (trasa č. 204) hranice ÚK - Rokle - Žatec - Louny - Libochovice – Litoměřice, Koridor je sledován jako návrh C204. Šířka koridoru je stanovena 20 m.
- DVR1 - ZÚR ÚK zpřesňují koridor DV1 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí - Klobouky, Klobouky - Rajhrad, Radostín - Kralupy - centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves - Litvínov, podchycený v PÚR 2008. ZÚR ÚK zpřesňují v úseku na území Ústeckého kraje koridor DV1 centrální tankoviště ropy Nelahozeves - Litvínov, zpřesněný koridor je sledován jako územní rezerva DVR1. Šířka koridoru je stanovena 600 m.

8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Členění dokumentace vychází z dokumentu SŽDC Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. Rozsah dokumentace byl přiměřeně upraven dle charakteru a rozsahu stavby.

Systém číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je vytvořen pomocí šestimístního kódu, ve kterém jednotlivé číslice znamenají:

- **první dvojčíslí XX-xx-xx značí úsek stavby**

TÚ: 0752 Louny (mimo) – Libochovice (mimo)

01 Žst. Louny

02 Louny – Radonice nad Ohří

03 Výh. Radonice nad Ohří

04 Radonice nad Ohří – Libochovice

TÚ: 0751 Libochovice (mimo) – Lovosice (mimo)

10 Žst. Lovosice

11 Lovosice - Čížkovice

12 Žst. Čížkovice

13 Čížkovice - Libochovice

14 Žst. Libochovice

- druhé dvojčíslí xx-XX-xx značí profesi

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

- 01 zabezpečovací zařízení
- 02 sdělovací zařízení
- 03 silnoproudá technologie
- 04 ostatní technologická zařízení

E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

- 10 železniční svršek
- 11 železniční spodek
- 12 sanace svahů, skal a pod.
- 13 výstroj trati

E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

- 14 nástupiště, rampy

E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

- 15 železniční přejezdy a přechody

E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

- 20 železniční mosty, podchody
- 21 železniční propustky
- 22 silniční mosty
- 23 silniční propustky
- 24 opěrné zdi
- 25 zárubní a obkladní zdi
- 26 lávky, krakorce

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

- 70 slaboproudá vedení
- 71 silnoproudá vedení
- 72 ostatní inženýrské sítě
- 90 rekultivace
- 91 příprava území

E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ

- 73 vodovody
- 74 plynovody
- 75 kanalizace
- 76 produktovody

E.1.7 ŽELEZNIČNÍ TUNELY

- 27 železniční tunely

E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE

- 30 pozemní komunikace
- 31 zpevněné plochy
- 32 staveništní komunikace
- 33 dopravní opatření

E.1.9 KABELOVODY, KOLEKTORY

80 kabelovody, kolektory

E.1.10 PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

50 protihlukové stěny

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

40 pozemní objekty budov, oplocení
 41 zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
 42 individuální protihluková opatření
 43 orientační systém
 44 demolice
 45 ostatní

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

60 trakční vedení
 61 elektrický ohřev výměn
 62 elektrické předtápěcí zařízení
 63 silnoprúdové vedení (nn, vn, vvn, vo), DOÚO
 64 rozvody 6kV
 65 ukolojnění a trakční propojení
 66 vnější uzemnění

- třetí dvojčíslí xx-xx-xx znamená pořadové číslo stavebního objektu/provozního souboru v profesi

PS	D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
ZAB	D.1	<u>ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
SZZ	D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
PS 01-01-01		Žst. Louny, úprava SZZ
PS 03-01-01		Výh. Radonice nad Ohří, SZZ
PS 12-01-01		Žst. Čížkovice, SZZ
PS 14-01-01		Žst. Libochovice, SZZ
TZZ	D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení
PS 02-01-01		Louny - Radonice nad Ohří, TZZ
PS 04-01-01		Radonice nad Ohří - Libochovice, TZZ
PS 13-01-01		Čížkovice - Libochovice, TZZ
DOZ	D.1.5	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
PS 20-01-01		Louny - Lovosice, DOZ
SDEL	D.2	<u>ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
KABEL	D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 01-02-01		Žst. Louny
PS 03-02-01		Výh. Radonice nad Ohří

PS 12-02-01		Žst. Čížkovice
PS 14-02-01		Žst. Libochovice
PS 20-02-01		Louny - Lovosice, přenosový systém
VSZ	D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení
PS 03-02-02		Výh. Radonice nad Ohří, sdělovací zařízení
PS 03-02-03		Výh. Radonice nad Ohří, EPS
PS 03-02-04		Výh. Radonice nad Ohří, EZS
PS 12-02-02		Žst. Čížkovice, sdělovací zařízení
PS 12-02-03		Žst. Čížkovice, EPS
PS 12-02-04		Žst. Čížkovice, EZS
PS 14-02-02		Žst. Libochovice, sdělovací zařízení
PS 14-02-03		Žst. Libochovice, EPS
PS 14-02-04		Žst. Libochovice, EZS
INFOZAR	D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
PS 03-02-01		Zast. Pátek, rozhlas pro cestující
PS 03-02-02		Zast. Koštice nad Ohří, rozhlas pro cestující
PS 03-02-03		Zast. Křesín, rozhlas pro cestující
PS 03-02-04		Zast. Dubany, rozhlas pro cestující
PS 03-02-05		Zast. Libochovice město, rozhlas pro cestující
PS 12-02-05		Žst. Čížkovice, rozhlas pro cestující
PS 12-02-07		Žst. Čížkovice, kamerový systém
PS 11-02-01		Zast. Sulejovice, rozhlas pro cestující
PS 13-02-01		Zast. Úpohlavy, rozhlas pro cestující
PS 13-02-02		Nz.Chotěšov pod Hazmburkem, rozhlas pro cestující
PS 14-02-05		Žst. Libochovice, rozhlas pro cestující
PS 14-02-07		žst. Libochovice, kamerový systém
RS	D.2.4	Rádiové spojení
PS 02-02-08		Louny - Radonice nad Ohří, TRS
PS 04-02-08		Radonice nad Ohří - Libochovice, TRS
PS 12-02-08		Žst. Čížkovice, MRS

PS 13-02-08		Čížkovice - Libochovice, TRS
SO	E	<u>STAVEBNÍ ČÁST</u>
IO	E.1	<u>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</u>
KOL	E.1.1	<u>ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK</u>
SO 01-10-01		Žst. Louny, železniční svršek
SO 01-11-01		Žst. Louny, železniční spodek
SO 02-10-01		Louny - Radonice nad Ohří, železniční svršek
SO 02-11-01		Louny - Radonice nad Ohří, železniční spodek
SO 03-10-01		Výh. Radonice nad Ohří, železniční svršek
SO 03-11-01		Výh. Radonice nad Ohří, železniční spodek
SO 04-10-01		Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční svršek
SO 04-11-01		Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční spodek
SO 11-10-01		Lovosice - Čížkovice, železniční svršek
SO 11-11-01		Lovosice - Čížkovice, železniční spodek
SO 12-10-01		Žst. Čížkovice, železniční svršek
SO 12-11-01		Žst. Čížkovice, železniční spodek
SO 13-10-01		Čížkovice - Libochovice, železniční svršek
SO 13-11-01		Čížkovice - Libochovice, železniční spodek
SO 14-10-01		Žst. Libochovice, železniční svršek
SO 14-11-01		Žst. Libochovice, železniční spodek
SO 20-13-01		Louny - Lovosice, výstroj trati
NAST	E.1.2	<u>NÁSTUPIŠTĚ</u>
SO 04-14-01		Zast. Pátek, nástupiště
SO 04-14-02		Zast. Koštice nad Ohří, nástupiště
SO 04-14-03		Zast. Křesín, nástupiště
SO 04-14-04		Zast. Dubany, nástupiště
SO 04-14-05		Zast. Libochovice město, nástupiště
SO 12-14-01		Žst. Čížkovice, nástupiště
SO 14-14-01		Žst. Libochovice, nástupiště
PREJ	E.1.3	<u>ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY</u>
SO 02-15-08		Žel. přejezd ev. km 7,049, úprava žel. přejezdu
SO 02-15-09		Žel. přejezd ev. km 7,318, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-01		Žel. přejezd ev. km 7,639, úprava žel. přejezdu

SO 04-15-02		Žel. přejezd ev. km 9,278, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-03		Žel. přejezd ev. km 9,472, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-04		Žel. přejezd ev. km 10,168, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-05		Žel. přejezd ev. km 10,52, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-06		Žel. přejezd ev. km 10,774, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-07		Žel. přejezd ev. km 11,871, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-08		Žel. přejezd ev. km 12,446, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-09		Žel. přejezd ev. km 14,378, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-10		Žel. přejezd ev. km 16,249, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-11		Žel. přejezd ev. km 16,756, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-12		Žel. přejezd ev. km 16,932, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-13		Žel. přejezd ev. km 17,885, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-14		Žel. přejezd ev. km 18,383, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-15		Žel. přejezd ev. km 18,875, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-16		Žel. přejezd ev. km 19,143, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-17		Žel. přejezd ev. km 19,46, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-18		Žel. přejezd ev. km 19,809, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-19		Žel. přejezd ev. km 20,054, úprava žel. přejezdu
SO 11-15-03		Žel. přejezd ev. km 2,705, úprava žel. přejezdu
SO 12-15-01		Žel. přejezd ev. km 3,905, úprava žel. přejezdu
SO 13-15-07		Žel. přejezd ev. km 9,804, úprava žel. přejezdu
MOST	E.1.4	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI
SO 11-20-02		Železniční most v ev. km 3,354
SO 02-21-15		Železniční propustek v ev. km 7,309
SO 02-21-16		Železniční propustek v ev. km 7,315
SO 04-21-01		Železniční propustek v ev. km 7,634
SO 04-21-02		Železniční propustek v ev. km 8,216
SO 04-21-03		Železniční propustek v ev. km 8,490
SO 04-21-05		Železniční propustek v ev. km 9,025
SO 04-21-06		Železniční propustek v ev. km 9,480
SO 04-21-07		Železniční propustek v ev. km 9,660
SO 04-21-08		Železniční propustek v ev. km 9,955
SO 04-21-09		Železniční propustek v ev. km 10,040
SO 04-21-10		Železniční propustek v ev. km 10,285
SO 04-21-12		Železniční propustek v ev. km 10,919
SO 04-21-13		Železniční propustek v ev. km 12,460
SO 04-21-14		Železniční propustek v ev. km 13,015
SO 04-21-15		Železniční propustek v ev. km 13,560
SO 04-21-16		Železniční propustek v ev. km 13,850
SO 04-21-17		Železniční propustek v ev. km 14,559
SO 04-21-18		Železniční propustek v ev. km 15,112
SO 04-21-19		Železniční propustek v ev. km 15,420
SO 04-21-20		Železniční propustek v ev. km 15,900
SO 04-21-21		Železniční propustek v ev. km 16,570
SO 04-21-22		Železniční propustek v ev. km 16,750

SO 04-21-23		Železniční propustek v ev. km 17,480
SO 04-21-24		Železniční propustek v ev. km 17,891
SO 04-21-25		Železniční propustek v ev. km 18,580
SO 04-21-26		Železniční propustek v ev. km 18,882
SO 04-21-27		Železniční propustek v ev. km 19,145
SO 04-21-28		Železniční propustek v ev. km 19,880
SO 04-21-29		Železniční propustek v ev. km 20,035
SO 12-21-02		Železniční propustek v ev. km 4,300
SO 13-21-12		Železniční propustek v ev. km 9,399
SO 13-21-13		Železniční propustek v ev. km 9,862
SO 14-21-01		Železniční propustek v ev. km 13,396
SO 02-23-01		Silniční propustek na komunikaci III/2391
OST	E.1.5	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
SO 20-70-01		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení Telefónica
SO 20-70-02		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení UPC
SO 20-70-03		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení Čepro
SO 20-70-04		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení Net4gas
SO 20-70-05		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení ČEZ Distribuce
SO 20-70-06		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení Eltodo-Citelum
POTRUB	E.1.6	POTRUBNÍ VEDENÍ
SO 20-73-01		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SČVK
SO 20-73-03		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SŽDC s.o. SBBH
SO 20-74-01		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu RWE
SO 20-74-02		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu Net4gas
SO 20-75-01		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení kanalizace SČVK
SO 20-76-01		Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení produktovodu Čepro
POZ	E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
SO 01-40-01		Žst. Louny, úpravy VB
SO 12-40-01		Žst. Čížkovice, úpravy VB
SO 04-41-01		Zast. Pátek, přístřešky pro cestující
SO 04-41-02		Zast. Koštice nad Ohří, přístřešky pro cestující
SO 04-41-03		Zast. Křesín, přístřešky pro cestující
SO 04-41-04		Zast. Dubany, přístřešky pro cestující
SO 04-41-05		Zast. Libochovice město, přístřešky pro cestující

SO 12-41-01		Žst. Čížkovice, přístřešky pro cestující
SO 14-41-01		Žst. Libochovice, přístřešky pro cestující
SO 04-43-01		Zast. Pátek, orientační systém
SO 04-43-02		Zast. Koštice nad Ohří, orientační systém
SO 04-43-03		Zast. Křesín, orientační systém
SO 04-43-04		Zast. Dubany, orientační systém
SO 04-43-05		Zast. Libochovice město, orientační systém
SO 12-43-01		Žst. Čížkovice, orientační systém
SO 14-43-01		Žst. Libochovice, orientační systém
SO 04-44-03		Zast. Křesín, demolice
SO 04-44-04		Zast. Dubany, demolice
SO 04-44-05		Zast. Libochovice město, demolice
SO 12-44-01		Žst. Čížkovice, demolice
SO 14-44-01		Žst. Libochovice, demolice
SO 14-45-01		Zast. Dubany, oplocení
	E.3	<u>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</u>
EOV	E.3.4	OHŘEV VÝMĚN
SO 01-61-01		Žst. Louny, EOV
SO 03-61-01		Výh. Radonice nad Ohří, EOV
SO 12-61-01		Žst. Čížkovice, EOV
SO 14-61-01		Žst. Libochovice, EOV
ROZV	E.3.6	ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DOO
SO 01-63-01		Žst. Louny, přípojka NN
SO 03-63-01		Výh. Radonice nad Ohří, přípojka NN pro TD, PZZ přejezdů v ev. km 7,049, 7,318 a 7,639
SO 03-63-02		Výh. Radonice nad Ohří, venkovní osvětlení
SO 04-63-01		Zast. Pátek, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 9,278 a 9,472
SO 04-63-02		Zast. Pátek, venkovní osvětlení
SO 04-63-03		Radonice nad Ohří - Libochovice, přípojka NN pro PZZ přejezdů ev. km 10,168, 10,520 a 10,774
SO 04-63-04		Zast. Koštice nad Ohří, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 11,871 a 12,446
SO 04-63-05		Zast. Koštice nad Ohří, venkovní osvětlení
SO 04-63-06		Zast. Křesín, přípojka NN pro PZZ přejezdu v ev. km 14,378
SO 04-63-07		Zast. Křesín, venkovní osvětlení
SO 04-63-08		Zast. Dubany, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 16,249, 16,756 a 16,932
SO 04-63-09		Zast. Dubany, venkovní osvětlení
SO 04-63-10		Radonice nad Ohří - Libochovice, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 17,885 a 18,383

SO 04-63-11		Zast. Libochovice mesto, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 18,875 a 19,143
SO 04-63-12		Zast. Libochovice mesto, venkovní osvětlení
SO 04-63-13		Radonice nad Ohří - Libochovice, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 19,460, 19,809 a 20,054
SO 11-63-01		Zast. Sulejovice, přípojka NN
SO 11-63-02		Lovosice - Čížkovice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 3,031
SO 12-63-01		Žst. Čížkovice, přípojka NN pro VB, PZZ přejezdu v ev. km 3,905
SO 12-63-02		Žst. Čížkovice, venkovní osvětlení
SO 13-63-01		Zast. Úpohlavy, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 6,174 a 6,274
SO 13-63-02		Zast. Úpohlavy, venkovní osvětlení
SO 13-63-03		Zast. Chotešov pod Hazmburkem, přípojka NN pro PZZ přejezdu v ev. km 9,804
SO 14-63-01		Žst. Libochovice, přípojka NN
SO 14-63-02		Žst. Libochovice, venkovní osvětlení

9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku

Studie souboru staveb „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ je součástí přípravy staveb SŽDC, s.o., jejichž cílem je navrhnout na tratích nižšího významu – regionálních tratích takové úpravy, které povedou k jejich zatraktivnění (zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkovému zlepšení komfortu železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu) pro zamezení trendu odlivu cestujících z železnice ve prospěch ostatních módů dopravy.

Cílem stavby „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ je prověřit rekonstrukci vybraných úseků tratě tak, aby došlo k efektivnímu vynaložení investičních prostředků, přínosům pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob, zvýšení komfortu), přínosům pro objednatele veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept, upravená nástupiště pro zajištění bezbariérovosti) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu). Navrhovaná opatření současně nesmějí překročit limitní výši investičních nákladů stanovenou možnostmi financování.

Regionální trať Lovosice – Louny představuje hlavní prostředek obsluhy pro obce Sulejovice, Úpohlavy, Libochovice, Dubany a Křesín, kde se stanice a zastávky nacházejí v blízkosti poptávky po dopravě a jsou pravidelně využívány, pro část osídlení je vlak dobře využitelný také v Čížkovicích, Chotěšově pod Hazmburkem a Košticích nad Ohří. Ostatní zastávky Slatina pod Hazmburkem, Radonice nad Ohří, Slavětín nad Ohří a Veltěže jsou z dnešního pohledu značně vzdálené od center sídel a dle počtu cestujících jsou využity minimálně.

Z hlediska vytížení je nejzatíženější úsek Lovosice – Libochovice, asi dvojnásobně ve srovnání s následující částí. Důvodem jsou především dlouhé pobyty vlaků v Libochovicích, dané požadavkem na přípojové vazby v Lovosicích a současně omezenými možnostmi křižování na trati. Tomu odpovídá i dlouhodobá snaha Ústeckého kraje o dosažení křižování v Lounech a z toho plynoucí požadavky na úpravu infrastruktury. Tyto jsou proto převážně realizovány v nejvíce provozně omezujícím (a současně nejvíce ve stávající stopě zrychlitelném) úseku Libochovice – Radonice n. O.

Mezi hlavní přínosy revitalizace trati Louny – Lovosice patří:

- Zkrácení jízdní doby osobních vlaků Lovosice - Louny/zpět o 23/26 minut
- Odstranění prostojů vlaků v Libochovicích
- Zavedení přímých spěšných vlaků Louny – Ústí n. L. s jízdní dobou 60 min.
- Zkrácení průměrných intervalů na rameni Lovosice – Ústí n. L. ve směru přepravní špičky
- Dosažení přípojů z Loun, Libochovic a Lovosic v Ústí n. L. do Děčína a Německa, resp. z Lovosic směr Teplice, Most, Cheb (vždy jednosměrně ráno tam a odpoledne zpět v pracovní dny)
- Zvýšení kapacity jako důsledek zkrácení jízdních dob a moderního zabezpečovacího zařízení v železničních stanicích na trati
- Alespoň dílčí úspora personálních nákladů
- zvýšení bezpečnosti silniční dopravy (rekonstrukce a nové přejezdové zabezpečovacího zařízení).
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy (rekonstrukce resp. zřízení zabezpečovacího zařízení),
- zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti, zajištění přístupu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a zvýšení kultury cestování (rekonstrukce nástupišť)
- Stavba Revitalizace vedle svých přímých benefitů (viz výše) je dále koncipována tak, aby bylo možné bez zmařených nákladů navázat dalšími stavbami v budoucnosti v případě potřeby. Jedná se zejména o rekonstrukci zbývajících částí traťových úseků (Louny – Radonice nad Ohří, Libochovice – Čížkovice – Lovosice), které sice nejsou přímo nezbytné pro krátkodobě požadované změny provozního konceptu, ale mohou přinést další časové úspory.
- Významným impulsem k dalšímu rozvoji může být zejména řešení navazujícího úseku Louny – Postoloprty, který spolu s dokončením rekonstrukce úseku Radonice n. O. – Louny umožní zcela změnit provozní koncept úseku Louny – Žatec a rozšířit oblast, jejíž obsluha bude zlepšena spěšnými vlaky z Ústí n. L., stejně jako zkrátit dobu jízdy ze zastávek na trati Louny – Lovosice do zast. Louny střed popř. Louny město, odkud je cílové město Louny mnohem lépe dostupné.
- Z hlediska nákladní dopravy v úseku Lovosice – Čížkovice k významným změnám nedochází. V úseku Čížkovice – Louny je nákladní doprava provozována pouze příležitostně. Nicméně díky odstranění organizace drážní dopravy dle předpisu D3 a celkovému zkrácení jízdních dob, zejména pak odstranění omezení traťové rychlosti na velmi nízké hodnoty, bude významně

zlepšena průjezdnost trati pro nákladní dopravu v období mimo špičku pracovních dní, a to jak z hlediska odstranění pobytů na křižování vlaků, tak z hlediska ukončení nutnosti vozby vlaku strojvedoucím znalým prováděcího nařízení D3 příslušné tratě.

9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizací stavby „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ dojde ke kvalitativnímu zvýšení úrovně provozu na trati, který bude možný díky dílčímu zvýšení rychlosti a **zavedení upraveného konceptu dopravy**, který bude atraktivní pro cestující.

Oproti dnešnímu stavu dojde v rekonstruovaných úsecích ke **zvýšení rychlosti** z dnešních max. 60 km/h až **na 120 km/h** a tím **zkrácení jízdních dob a zvýšení propustnosti tratě**. Dosažení vyšších rychlostí při zachování stávajícího směrového a výškového vedení trati je rekonstrukcí žel. svršku a spodku, přejezdů, vybraných propustek a realizací nového zabezpečovacího zařízení (staničního, traťového a přejezdového).

Rozhodující změnou, která přináší vyšší kvalitativní úroveň do provozu je zvýšení **rychlosti v úseku Radonice nad Ohří – Libochovice** a odstranění dlouhodobých pobytů vlaků v Libochovicích z důvodu omezujících možností křižování na trati.

Oproti dnešní rychlosti v úseku Louny – Libochovice, která dnes činí 10 - 60 km/h a stávajícím propadům TR z důvodu rozhledových poměrů na železničních přejezdech v úseku Lovosice - Libochovice, dojde po realizaci stavby ke zvýšení rychlostí následovně:

Louny – Radonice nad Ohří	50 - 60 km/h
Radonice nad Ohří - Libochovice	50 - 120 km/h
Libochovice - Čížkovice	50 - 60 km/h
Čížkovice – Lovosice	40 - 50 km/h

Se zvýšením traťové rychlosti resp. přesněji se zkrácením jízdních dob v jednotlivých úsecích jednokolejné tratě, zejména v kombinaci se zřízením moderního zabezpečovacího zařízení, je spojeno také zvýšení propustnosti tratě. V tomto případě o 46% ze 37 na 54 osobních vlaků denně. To znamená, že i přes určité zvýšení rozsahu dopravy ve špičkách pracovních dní bude možné na trati provézt větší množství dodatečných vlaků (zvláštních, odklonových apod.).

Realizací zabezpečovacího a sdělovacího zařízení se **zvýší bezpečnost a spolehlivost žel. provozu** zejména z důvodu vyloučením chyb lidským faktorem (jak na straně obsluhujícího personálu, tak na straně uživatelů např. u přejezdů) a automatizací celého procesu řízení. Úseky a stanice vybavené novým zabezpečovacím a sdělovacím zařízením bude možné nově řídit dálkově z pracoviště dispečera. Tím dojde oproti dnešnímu stavu ke snížení nákladů redukcí zaměstnanců podílejících se na řízení provozu.

Rekonstrukce žel. svršku a spodku umožní úpravou GPK a zřízením BK zvýšení rychlosti v profilu V130 a **dosažení prostorové průchodnosti Z-GC**.

Úpravou dispozice rekonstruovaných dopraven (stanic) se zoptimalizuje kolejíště stanic pro předpokládaný rozsah dopravy. V rekonstruovaných stanicích a zastávkách budou realizované nástupiště s výškou nástupiště hrany 550 mm nad TK s plně bezbariérovým přístupem do vozidla, vybavenými osvětlením a orientačním systémem s prvky pro nevidomé.

Celkovou rekonstrukcí drážní infrastruktury dojde bezprostředně po realizaci stavby ke snížení nákladů na údržbu, nákladů na řízení, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících.

9.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Trať Louny – Lovosice byla v minulosti prověřována investorem v rámci dokumentace – oznámení o postradatelnosti zařízení v dopravně Koštice nad Ohří, oznámení o postradatelnosti zařízení ŽST Čížkovice, oznámení o postradatelnosti zařízení v dopravně Libochovice. Hlavním cílem této dokumentace bylo posouzení optimalizace kolejíště jednotlivých stanic s výhledem budoucí racionalizace provozu, tedy výstavby nového staničního zabezpečovacího zařízení s jeho dálkovým ovládáním, úspora provozních nákladů a nákladů na údržbu nevyužívaných, příp. minimálně využívaných zařízení. Tato dokumentace však vycházela ze stávajícího GVD a prověřovala pouze rozsah stanic.

V rámci stanovení dalšího možného rozvoje této trati bylo dokumentací „Stanovení dosažitelných traťových rychlostí v síti SŽDC s.o., TDNÚ: REG036 Lovosice – Louny prověřováno možné zrychlení železniční dopravy v rámci udržovacích prací bez nutnosti velkých investic. Dokumentace prověřovala dosažení maximálních rychlostí při stávajícím směrovém vedení zavedením rychlostního profilu V130.

Na základě těchto dokumentací, které prověřili další možný rozvoj trati a díky velkému potenciálu cestujících byla tato trať vybrána do investiční přípravy staveb. Stavba obecně vychází z potřeby brzdit (resp. zvrátit) trend zaostávání železniční sítě v ČR, která ve srovnání s trvale rozvíjenou dopravou silniční neustále zhoršuje výchozí pozici veřejné dopravy v jejich vzájemném srovnání. V konkrétním případě Lovosice – Louny existuje také dlouhodobý požadavek Ústeckého kraje jako objednatele regionální dopravy na umožnění zkrátit jízdní doby na tomto rameni, které v dlouhodobém horizontu mohou ohrožovat i samotné zachování objednávkové dopravy. Na základě seznámení se situací návaznosti mezi tarifními body železnice a přilehlým osídlením se navrhuje dílčí přiblížení nástupišť železničních stanic přístupovému směru z obce, vždy však v rámci pozemku stávajících dopravníků. Požadavky zadavatele by bylo možné v plné míře uspokojit pouze překročením limitu finančních nákladů, a proto je navržen takový rozsah revitalizace tratě, který nejlépe odpovídá požadavku na zkrácení jízdních dob.

10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace stavby, včetně části průvodní zprávy je zpracována dle „Směrnice generálního ředitele č.11/2006“ SŽDC v platném znění, resp. dle přílohy č.1 k uvedené směrnici „PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE (PD)“. Pro účely vedení územního řízení je v souladu s požadavky vyhlášky č.503/2006 Sb, resp. její přílohy č.4.

<u>A PRŮVODNÍ ZPRÁVA</u>
<u>B SOUHRNNÁ ČÁST</u>
B.1 Souhrnná technická zpráva
B.2 Provozní a dopravní technologie
B.3 Vliv stavby na životní prostředí
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby (viz B.1)
B.5 Odpadové hospodářství
B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání (viz B.1)
B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (viz B.1)
B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (viz B.1)
B.10 Civilní ochrana (viz B.1)
B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti
B.12 Organizace výstavby
<u>C SITUACE STAVBY</u>
C.1 Přehledná situace stavby
C.2 Koordinační situace stavby
C.3 Výkresy architektonického řešení stavby (neobsazeno)
C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
C.5 Snímek katastrální mapy (neobsazeno)
<u>D TECHNOLOGICKÁ ČÁST</u>
<u>D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení (neobsazeno)
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol (neobsazeno)
<u>D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</u>
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
D.2.4 Rádiové spojení
D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení (neobsazeno)
<u>D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE</u>
D.3.1 Dispečerská řídicí technika (neobsazeno)
D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN (neobsazeno)
D.3.3 Silnoprúdová technologie trakčních napájecích stanic (neobsazeno)

D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic (neobsazeno)
D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (neobsazeno)
D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (neobsazeno)
D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu (neobsazeno)
D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení (neobsazeno)
<u>D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ</u>
D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory (neobsazeno)
D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace (neobsazeno)
<u>E STAVEBNÍ ČÁST</u>
<u>E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</u>
E.1.1 Železniční svršek s spodek
E.1.2 Nástupiště
E.1.3 Železniční přejezdy
E.1.4 Mosty, propustky a zdi
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
E.1.6 Potrubní vedení
E.1.7 Železniční tunely (neobsazeno)
E.1.8 Pozemní komunikace kolektory (neobsazeno)
E.1.9 Kabelovody, kolektory (neobsazeno)
E.1.10 Protihlukové objekty (neobsazeno)
<u>E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY</u>
<u>E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</u>
E.3.1 Trakční vedení (neobsazeno)

E.3.2 Napájecí stanice - stavební část (neobsazeno)
E.3.3 Spínací stanice - stavební část (neobsazeno)
E.3.4 Ohřev výměn
E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (neobsazeno)
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOO
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí (neobsazeno)
E.3.8 Vnější uzemnění (neobsazeno)
<u>G NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ STAVBY</u>
G.1 Náklady stavby
G.2 Ekonomické hodnocení stavby
<u>H DOKLADY</u>
H.1 Přehled dotčených subjektů
H.2 Záznamy z porad
H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
H.4 Stanoviska vlastníků a správců inženýrských sítí
H.5 Stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb
H.6 Vyjádření drážních organizací
H.7 Dokumentace stávajících inženýrských sítí
H.8 Zpráva o vypořádání stanovisek
H.9 Udělené souhlasy s řešením odchylným
H.10 Stanovisko o souladu navrhované stavby se záměry územního plánování
<u>I GEODETICKÁ DOKUMENTACE</u>
I.1 Technická zpráva
I.2 Majetkoprávní část
I.3 Geodetické a mapové podklady
<u>Y PRŮZKUMY</u>
Y.1 Geotechnický průzkum

Vypracoval 20.6.2014

Ing. Adam Grman