

Doplňující údaje :



**Operační program
Doprava**



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

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

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 :

B - SOUHRNNÁ ČÁST

Datum :

07/2014

Archiv :

-

Formát :

A4

Měřítko:

-

Část :

B.1

Příloha:

-

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE.....	4
1.1	Zdůvodnění výběru stavebního pozemku.....	6
1.2	Zhodnocení staveniště.....	8
1.3	Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území.....	9
1.4	Zásady technického řešení.....	9
1.4.1	Železniční zabezpečovací zařízení.....	12
1.4.2	Železniční sdělovací zařízení.....	26
1.4.3	Železniční svršek a spodek.....	32
1.4.4	Nástupiště.....	43
1.4.5	Železniční přejezdy.....	46
1.4.6	Mosty, propustky, zdi.....	49
1.4.7	Ostatní inženýrské objekty.....	58
1.4.8	Potrubní vedení.....	67
1.4.9	Pozemní objekty.....	76
	Stavební úpravy ve VB.....	76
	Orientační systém.....	77
	Demolice.....	77
	Stavební úpravy ve VB.....	77
	Přístřešky.....	78
	Orientační systém.....	79
	Demolice.....	80
	Ostatní.....	82
1.4.10	Ohřev výměn.....	83
1.4.11	Rozvody VN, NN, osvětlení a DOO.....	87
1.5	Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území.....	91
1.5.1	Přeložky inženýrských sítí.....	91
1.5.2	Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. nároky na jejich zabezpečení.....	91
1.5.3	Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území vč. veřejné dopravy.....	93
2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY.....	94
2.1	Údaje o provedených průzkumech.....	94
2.1.1	Geotechnický průzkum.....	94
2.1.2	Průzkum stávajících inženýrských sítí.....	95
2.1.3	Dendrologický průzkum.....	96
2.1.4	Biologický průzkum.....	96
2.1.5	Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení měřičské sítě.....	96
2.2	Údaje o ochranných pásmech.....	97
2.3	Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů.....	103
2.4	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL.....	106
2.5	Územně technické podmínky.....	107
2.6	Údaje o souvisejících stavbách.....	108
2.7	Údaje o bilancích zemních prací.....	108
2.8	Výkup pozemků a staveb.....	109
2.9	Výjimky z předpisů a norem.....	121
2.10	Požadavky na další přípravu stavby.....	121
2.10.1	Požadavky na zpracování dalšího stupně dokumentace.....	121
2.10.2	Požadavky na doplnění průzkumů, doplňující geodetické a mapové podklady.....	122
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	124

4	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	124
5	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	124
5.1	Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, civilní ochrany a ochrany před vlivy energetických zařízení	124
5.1.1	Z hlediska ochrany bezpečnosti práce a hygieny	124
5.1.2	Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	127
5.1.3	Ochrana zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy	128
5.2	Energetické výpočty	129
5.3	Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů	129
6	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	129
7	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY	129
8	ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU STAVBY PŘI JEJÍM UŽÍVÁNÍ.....	129
9	NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	130
10	NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	131
11	CIVILNÍ OCHRANA	134
12	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	134
13	ORGANIZACE VÝSTAVBY	134

1 POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

Studie souboru staveb má za úkol prověřit kompletní rekonstrukci celé tratě a vybrat taková infrastrukturní opatření, aby došlo k efektivnímu vynaložení investičních prostředků, přínosům pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob, zvýšení komfortu), přínosům pro objednatel veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu). Navrhovaná opatření nesmějí překročit limitní výši investičních nákladů stanovenou možnostmi financování.

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.

Z hlediska objednatelů veřejné dopravy stavba zapadá do konceptu Ústeckého kraje na zavedení upraveného provozního modelu (především přesun křižování vlaků z dopravního Koštic n. O. do žst. Louny) v nejzatíženější části tratě a zkrácením jízdních dob.

Z hlediska finanční podpory z fondů EU pro sektor dopravy v České republice naplňuje stavba tři z pěti specifických cílů Operačního programu Doprava (OPD), a to

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících,
- výstavbě a modernizaci regionálních sítí drážní dopravy,
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí (ŽP) z hlediska problematiky dopravy.

Dle prvního bodu se jedná o zajištění kvalitní vazby na 1. tranzitní železniční koridor v žst. Lovosice

Zbývající dva cíle OPD pak tato stavba nemůže splnit, protože jeden se týká mimodrážní dopravy – „výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T“ a poslední ze specifických cílů OPD řeší problematiku dopravy na území Prahy – „výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy“.

V rámci „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ je komplexní rekonstrukci úseku 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 křižování a zvýšení provozní stability.

Dále se jedná o rekonstrukce oblouků mimo souvislí rekonstrukci tratě a odstranění rychlostních omezení na železničních přezdech ve zbývajících částech tratě.

V důsledku zkrácení jízdních dob nebude již z hlediska sestavy GVD potřebné křižování vlaků v dopravních Koštic 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 Koštic nahradí nová výh. Radonice n. O.

Označení tratě dle č. TÚ: 0751, 0752

Označení tratě dle č. JŘ: 114

Označení tratě dle č. nákresných JŘ: 539B

Trat'ový 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 trat'ovém úseku 0751 se nacházejí dopravní a zastávky:

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

Trat'ový 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 trat'ovém úseku 0752 se nacházejí dopravní a zastávky:

- zast. Veltěže
- zast. Slavětín nad Ohří
- výh. Radonice nad Ohří
- zast. Pátek
- zast. Koštice nad Ohří
- zast. Křesín

- zast. Dubany
- zast. Libochovice město

1.1 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Výběr stavebního pozemku resp. tratě vychází ze zadání stavby. Konkrétní úseky tratě k rekonstrukci pak byly stanoveny na základě prověření několika variant možného řešení a projednání s investorem pro dosažení předpokládaných cílů definovaných v zadání stavby. Předmětem stavby je rekonstrukce vybraných úseků na trati Louny - Lovosice.

Dle zadání stavby se jedná o liniovou dopravní stavbu, rekonstrukci tratě na stávajícím drážním tělese. 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 v současnosti nacházejí 4 železniční dopravní (dop. Koštice nad Ohří, dop. Libochovice, dop. Chotěšov pod Hazmburkem a žst. Čížkovice), 10 zastávek (Veltěže, Slavětín nad Ohří, Radonice nad Ohří, Pátek, Křesín, Dubany, Libochovice město, Slatina pod Hazmburkem, Úpohlavy, Sulejovice) Trať jako celek je členěna do dvou traťových úseků (TÚ 0751 – Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně) a TÚ 0752 - Louny (mimo) – Libochovice (mimo)).

Významná obsluhovaná sídla osobní dopravou: Lovosice (8 742 obyv.), Libochovice (3 579 obyv.), Louny (18 822 obyv.).

Významné body obsluhované nákladní dopravou: vl. Čížkovická cementárna, a.s.

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 relace 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. Nejpalčivějším problémem z hlediska možnosti změny provozního konceptu je dlouhá jízdní doba a intervaly křižování, což ve svém důsledku brání přeložení křižování z dopravní Koštice nad Ohří do žst. Louny. Na těchto poměrech se nepříznivě podílí zejména velké množství trvalých omezení traťové rychlosti z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na železničních přejezdech (až na 10 km/h), celkově nízká traťová rychlost do 60 km/h a také organizace dopravy dle předpisu D3. Proto je 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.

Hlavním cílem této revitalizace trati je tedy přispět vhodným infrastrukturním opatřením k tomu, aby došlo k efektivnímu vynaložení investičních prostředků, přínosům pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob), přínosům pro objednatele veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu).

Mezi hlavní přínosy revitalizace trati Louny – Lovosice patří:

- Zkrácení jízdní doby osobních vlaků Lovosice - Louny/zpět o 23/26 minut

- Odstranění prostožů většiny 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 přípožů 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.

Mezi hlavní důvody k výběru místa stavby lze obecně uvažovat i:

Vazby na okolní stavby

Navržené úseky stavby v rámci revitalizace vhodně navazují na připravované sousední drážní stavby:

- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice,
- Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.

Stav technického zařízení

Současný stav technického zařízení je za horizontem své životnosti a kromě zvýšené potřeby údržby nutně vykazuje i větší poruchovost. Rozsah kolejíšť stanic neodpovídá potřebám současného ani výhledového provozu.

Stav žel. svršku a spodku je za hranicí své životnosti, v minulosti zde probíhala jen nutná údržba pro zajištění provozuschopnosti.

Na trati Lovosice – Louny je v úseku Lovosice – Čížkovice TZZ II. kategorie typu RPB, ve zbývajících částech I. kategorie (telefonické dorozumívání – dle předpisu D3).

1.2 Zhodnocení staveniště

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 Košnice nad Ohří.

I přes veškerou snahu nelze stavbu revitalizace 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).

Z hlediska **obvodu stavby**, který označuje území, na kterém budou umístěny trvalé drážní stavební objekty a provozní soubory předmětné stavby. Obvod stavby představuje z hlediska majetkoprávního **trvalý zábor** na pozemcích mimo vlastnictví investora, tj. SŽDC s.o.

I přes charakter stavby typu rekonstrukce, kdy se původní osa koleje nemění, překračuje tato stavba v několika místech stávající hranici drážního pozemku. Jedná se o místa s nevypořádanými pozemky, kde již dnes leží zařízení dráhy na cizím pozemku a úzká místa, která neumožňují umístění všech zařízení dráhy v normovém uspořádání.

Z hlediska obvodu **staveniště**, který označuje území, na kterém budou umístěny podpovrchové nebo nadzemní (např. mosty nad komunikacemi) drážní objekty, veškeré nedrážní objekty a provozní soubory (např. přeložky sítí, chodníky) a též dočasné objekty a zařízení staveniště je pro potřebu stavby nutné zřídit několik časově omezených záborů. Obvod staveniště představuje z hlediska majetkoprávního **dočasný zábor** na pozemcích mimo vlastnictví investora, tj. SŽDC s.o. V rámci dočasného záboru budou položeny i drážní kabely na nedrážních pozemcích v místě přejezdů a pro nové přípojky k zabezpečovaným přejezdům, kde bude poté zřízeno věčné břemeno.

Z hlediska přístupů na dopravní infrastrukturu je staveniště přístupné z veřejných komunikací v místě přejezdů a v místě zpevněných ploch ve stanicích. V některých místech mimo dosah veřejných komunikací je pro přístup na staveniště zřízen dočasný zábor.

Veškeré stavbou dotčené inženýrské sítě jsou řešeny v rámci samostatných SO jejich ochranou nebo úpravou.

Obvod stavby a obvod staveniště jsou zakresleny v části dokumentace C.2 - Koordinační situace stavby. Dotčené pozemky jsou tabulkově zpracovány a zakresleny v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část.

1.3 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území

Architektonický vzhled stávajících budov se nemění, pro nové konstrukce jsou použity typizované prvky, běžně užívané na stavbách SŽDC. Krajinný ráz se realizací stavby nezmění. Vzhledem náplni stavby a jejímu rozsahu nedojde k návrhu a realizaci řešení, které by mohly významněji zasáhnout do pohledového začlenění stavby v dotčeném území.

Stávající pozemní objekty zůstanou bez úprav svého vzhledu.

Jedinými vizuálně registrovatelnými objekty, které se budou lišit od stávajícího stavu jsou:

- nová nástupiště v zast. a žst. v úseku komplexní rekonstrukce Radonice nad Ohří – Libochovice a v žst. Čížkovice
- nové přístřešky pro cestující na nástupištích v zast. a žst. v úseku komplexní rekonstrukce Radonice nad Ohří – Libochovice
- v rámci žst. Čížkovice dojde k úpravě VB včetně stávajícího přístřešku pro cestující

Jedná se o standardní typizované prvky, které vzhledem k umisťované lokalitě nemají žádný vliv z architektonického hlediska.

1.4 Zásady technického řešení

Rozsah a obsah navrženého řešení vychází z požadavku zadání a splnění jeho základních kritérií, které bylo dále upřesněno v rámci projednání se zadavatelem, jeho odbornými složkami a dalších dotčených orgánů a organizací.

Stavbu „Revitalizace Louny - Lovosice“ lze z hlediska své náplně rozdělit do dvou základních částí (pouze úseky stavební úprav):

- souvislá rekonstrukce úseků Radonice n. O. (včetně + oblouk a přejezdy před Radonicemi n. O.) – Libochovice (včetně),
- částečná rekonstrukce vybraných úseků tratě mimo souvislou rekonstrukci Radonice n. O. – Libochovice
 - Žst. Louny – svršek, spodek – kolejová spojka v km 0,808 – 0,966
 - Lovosice – Čížkovice – svršek, spodek - rekonstrukce oblouku o délce 341 m (2,647 - 2,988)
 - Železniční most v ev. km 3,354 – rekonstrukce mostu
 - Žst. Čížkovice – svršek, spodek, nástupiště - komplexní rekonstrukce stanice o délce 593 m (3,891 - 4,510)
 - Čížkovice – Libochovice – svršek, spodek - rekonstrukce oblouku v km 9,385 - 9,882 tj. 497m + Chotěšov p. H. (vytrhání 3 ks výhybek)

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

dopravny (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 rekonstrukci 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 kolejiště 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 100 km/h. 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. Dopravnu 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 nástupištech budou umístěny přístřešky pro cestující. Pro zlepšení orientace cestujících budou stanice a zastávky nově vybaveny novým informačním a 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 stanicích a zastávkách, rekonstrukci stávajících přípojek pro přejezdy a realizaci nových přípojek pro zabezpečované přejezdy.

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.).

Z hlediska jednotlivých částí infrastruktury se jedná o:

- Realizaci SZZ pro odstranění propadů rychlostí v dopravních a úspory nákladů na řízení při zavedení DOZ, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti
- Realizaci TZZ pro dosažení vyšších rychlostí, vazba na DOZ, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti
- Realizaci PZZ pro dosažení vyšších rychlostí v místě přejezdů a odstranění propadů rychlosti, zvýšení bezpečnosti
- Realizace DOZ pro snížení nákladů na řízení úsporou zaměstnanců
- Realizace sdělovacích a informačních zařízení pro zvýšení komfortu cestujících a z důvodu DOZ (kamerový systém, rozhlas, EPS, EZS)
- Rekonstrukce žel. svršku a spodku, přejezdů pro dosažení maximálních rychlostí při plném využití možnosti směrového vedení trati
- Rekonstrukce nevyhovujících nástupišť ve stanicích a zastávkách pro zvýšení komfortu cestujících a z důvodu úprav GPK
- Rekonstrukce přejezdových konstrukcí v úsecích souvislé rekonstrukce žel. svršku
- Rekonstrukce mostů a propustků v nezbytně nutné míře pro dosažení vyšších rychlostí v rekonstruovaných úsecích žel. svršku a v úsecích mimo rekonstrukcí žel. svršku vyřešení nevyhovujícího stavu
- Realizace nutných ochranných a přeložek ing. sítí vyvolaných stavebními úpravami na trati
- Realizace pozemních stavebních objektů – úprav stávajících výpravních budov, přístřešků, orientačních systémů

- Realizace EOV v rekonstruovaných stanicích
- Realizace osvětlení v rekonstruovaných stanicích a zastávkách, rekonstrukce stávajících přípojek pro přejezdy a realizace nových přípojek pro zabezpečované přejezdy

Koncepce stavby z pohledu technologie provozu dopravy je uvedena v samostatné části B.2 - Provozní a dopravní technologie.

Po realizaci navržených úprav bude v rekonstruovaných úsecích a částech dosaženo těchto parametrů:

- prostorová průchodnost vymezená průjezdným průřezem Z-GC
- maximální rychlost 120 km/h

Dále jsou popsány stručně výchozí stavy a navrhované řešení včetně jejich zdůvodnění po jednotlivých skupinách stavebních objektů a provozních souborů vč využití dosavadního hmotného majetku.

1.4.1 Železniční zabezpečovací zařízení

SZZ	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	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	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
PS 20-01-01	Louny - Lovosice, DOZ

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Žst. Louny

Stanice je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením III. kategorie typu ESA 11, ovládaným z jednotného obslužného pracoviště (JOP). Dále je vybavena integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením (ITZZ) 3. Kategorie typu ESA 11 ovládaným z JOP, které umožňuje dálkové ovládání a kontroly stavu zabezpečovacích systémů v úseku trati Louny (mimo) – Klobuky v Čechách (mimo):

- dálkovou obsluhu a kontrolu SZZ dopraven Chlumčany u Loun, Vrbno nad Lesy a Peruc;
- indikaci provozních stavů a možnost nouzového ovládání zapojených PZS do systému;
- ovládání a kontrolu osvětlení zapojených zastávek a stanic.

Dispečerské pracoviště je vybaveno graficko-technologickou nadstavbou (GTN) s elektronickým vedením dopravní dokumentace. V ovládaném úseku je zajištěn přenos čísel vlaků. GTN monitoruje stavy elektrického zabezpečovacího systému (EZS) – narušení chráněných prostor a stavy autonomního samočinného hasicího systému (ASHS).

Diagnostická data zabezpečovacích systémů dálkově ovládané oblasti se přenáší do lokálního diagnostického systému (LDS) s přístupovým počítačem na pracovišti údržby ŽST Louny.

Mezistaniční úsek Louny - Čížkovice

Trat' Lovosice – Louny je v úseku Čížkovice – Louny doprava provozována zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3. Trat' není momentálně vybavena radiovým spojením mezi strojvedoucím a výpravčím, respektive dirigujícími dispečery.

Dopravna Košnice nad Ohří

Jedná se o mezilehlou dopravnu řízenou dle předpisu D3 se dvěma dopravními kolejemi a kolejí manipulační. Je vybavena pouze ručně stavěnými výhybkami a výkolejkami uzamčenými výměnovými zámky a lichoběžníkovými tabulkami. V rámci revitalizace bude dopravna Košnice nad Ohří přestavěna na zastávku.

Dopravna Libochovice

Dopravna Libochovice je vybavena pouze ručně stavěnými výhybkami a výkolejkami uzamčenými výměnovými zámky a lichoběžníkovými tabulkami. Dopravna Libochovice je vybavena pouze ručně stavěnými výhybkami a výkolejkami uzamčenými výměnovými zámky a lichoběžníkovými tabulkami. Dopravna Libochovice je odbočnou dopravnou řízenou dle předpisu D3 se třemi dopravními kolejemi, kolejemi manipulačními a vlečkou „sklárný“.

Přípojná dD3 Libochovice, TZZ v navazujícím směru Straškov je I. kategorie – telefonické dorozumívání. Dopravna Libochovice je odbočnou dopravnou řízenou dle předpisu D3 se třemi dopravními kolejemi, kolejemi manipulačními a vlečkou „sklárný“.

Dopravna Chotěšov pod Hazmburkem

Jedná se o mezilehlou dopravnu řízenou dle předpisu D3 se dvěma dopravními kolejemi, kolejí manipulační a vlečkou AG service. Je vybavena pouze ručně stavěnými výhybkami a výkolejkami uzamčenými výměnovými zámky a lichoběžníkovými tabulkami. V rámci revitalizace bude dopravna Chotěšov pod Hazmburkem přestavěna na nákladiště se zastávkou.

Mezistaniční úsek Lovosice - Čížkovice

Trat' v úsek Lovosice – Čížkovice je řízena dle předpisu SŽDC D1. V úseku Lovosice – Čížkovice je v provozu TZZ II. kategorie (RPB).

Žst. Čížkovice

Žst. Čížkovice je vybavena SZZ II. kategorie s mechanickými závislostmi, místním stavěním výhybek (kromě výhybky na vlečku cementárna), doprava je vybavena světelnými návěstidly mimo chotěšovského zhlaví, kde odjezdová návěstidla nejsou instalována. V této stanici se nachází dirigent pro trať D3 Čížkovice - Louny a Straškov – Libochovice. Úsek Čížkovice – Louny je řízen dle předpisu SŽDC D3, dirigující žst. jsou Čížkovice. Doprava je dnes odbočnou dopravnou pro vlečku Cementárna a pro regionální dráhu Čížkovice – Obrnice I. kategorie – telefonické dorozumívání.

Žst. Lovosice

Uzlová žst. Lovosice je vybavena reléovým SZZ III. kategorie. Navazujícími směry jsou:

- Bohušovice nad Ohří, TZZ III. kategorie typu automatický blok AB 3-74 obousměrný (banalizovaný provoz dvokolejné tratě)
- Prackovice nad Labem, TZZ III. kategorie typu automatický blok AB 3-74 obousměrný (banalizovaný provoz dvokolejné tratě)
- Chotiměř, TZZ II. kategorie typu RPB
- Žalhostice, TZZ II. kategorie typu RPB

Na trati se v současné době nachází 46 úrovnňových křížení s pozemními komunikacemi. Pouze 3 přejezdy jsou zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením, ostatní přejezdy jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži. V předmětném úseku se dále nacházejí PZZ Louny – Libochovice a Libochovice – Lovosice:

V rekonstruovaném úseku Radonice nad Ohří – Libochovice se nachází 29 železničních přejezdů.

Seznam přejezdů je uveden v následující tabulce:

Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	Komunikace
P2153	0,542	PZS 3 ZNLI	O - účelové komunikace - ostatní
P2283	1,439	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2284	2,639	PZS 3 SBL	silnice II/239
P2285	3,157	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2286	4,437	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2287	4,951	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2288	5,555	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2289	5,915	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2290	7,049	výstražné kříže	silnice III/2393
P2291	7,318	výstražné kříže	silnice III/2391
P2292	7,639	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2293	9,278	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2294	9,472	výstražné kříže	silnice III/2391
P2295	10,168	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2296	10,520	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2297	10,774	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2298	11,871	výstražné kříže	silnice III/2466
P2299	12,446	výstražné kříže	silnice II/246
P2301	14,378	výstražné kříže	silnice III/23748
P2302	16,249	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2303	16,756	výstražné kříže	D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
P2304	16,932	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2305	17,885	výstražné kříže	O - účelové komunikace - ostatní
P2306	18,383	výstražné kříže	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2307	18,875	výstražné kříže	silnice II/237

P2308	19,143	výstražné kříže	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2309	19,460	výstražné kříže	silnice III/2467
P2310	19,809	výstražné kříže	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2311	20,054	výstražné kříže	D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Legenda:			
		Úprava PZZ řešena v rámci revitalizace trati Louny - Lovosice	

Dále v úseku ŽST Libochovice – ŽST Lovosice se nachází 17 železničních přejezdů.

Seznam přejezdů je uveden v následující tabulce:

Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	Komunikace
P2266	0,982	výstražné kříže	polní/C - místní komunikace - obslužná
P2267	1,994	výstražné kříže	silnice III/00817
P2268	2,152	PZS 3SBI	místní/C - místní komunikace - obslužná
P2269	2,705	výstražné kříže	místní/O - účelová komunikace - ostatní
P2270	3,031	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2271	3,905	výstražné kříže	/C - místní komunikace - obslužná
P2272	4,635	výstražné kříže	silnice III/2476
P2273	6,174	výstražné kříže	silnice III/23750
P2274	6,274	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2275	6,630	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2276	7,525	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2277	8,777	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2278	9,804	výstražné kříže	silnice III/23757
P2279	10,340	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2280	10,654	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2281	11,402	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2282	12,920	výstražné kříže	polní/O - účelová komunikace - ostatní
Legenda:			
		Úprava PZZ řešena v rámci revitalizace trati Louny - Lovosice	
		Úprava PZZ bude řešeno v rámci SSZ Lovosice	

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Trať Louny – Lovosice bude dálkově řízena dle předpisu SŽDC D1, trať bude řízena z jednoho pracoviště v žst. Louny (dočasně), po dokončení RDP Most, bude trať řízena z tohoto pracoviště.

Žst. Louny

V rámci stavby bude upraveno, respektive doplněno zabezpečovací zařízení v obvodu stanice Louny, konkrétně se jedná o zabezpečení nové kolejové spojky 1XA – 2XA na vjezdu do vlastní stanice ze směru od Chlumčan u Loun a od Koštic nad Ohří.

V této stavbě bude provedeno vysunutí stávajících vjezdových návěstidel L a KL před tuto kolejovou spojkou a s tím i spojené úpravy ve smyslu posunutí i stávajících předvěstí PŘL a PŘKL směrem ven do trati, a to na zábrzdnu vzdálenost.

Z důvodu tohoto posunu vjezdových návěstidel dojde i k zásahu do stávajících vlakových cest po kolejích č.1a 2 a úpravě dotčených cestových návěstidel Sc5; Sc3; Sc1; Sc2b; Sc4 a Sc6 – zde bude provedeno doplnění horního žlutého světla a návěstidla Sc5; Sc3; Sc1 a Sc4 budou ještě doplněny o distanční skříň mezi spodní žluté světlo a bílé světlo z důvodu nutnosti signalizování nedostatečné zábrzdny vzdálenosti.

Náhrada stávajících návěstidel:

- stávající čtyřsvítilnové návěstidlo Sc2b s navěštěním rychlosti bude kompletně nahrazeno novým čtyřsvítilnovým návěstidlem bez navěštění rychlosti
- dále bude stávající seřaďovací návěstidlo Se11 nahrazeno novým cestovým návěstidlem šestisvítilnovým s navěštěním rychlosti (Lc2a)
- toto návěstidlo bude z důvodu dodržení zábrzdné vzdálenosti posunuto o 18m do km 95,613
- dále bude doplněno nové šestisvítilnové cestové návěstidlo Lc1a, situované do km 95,613
- na základě těchto výše zmíněných změn bude dále provedena náhrada stávajícího seřaďovacího návěstidla Se5 a Se6 novými čtyřsvítilnovými odjezdovými návěstidly S2a a S1a s navěštěním rychlosti
- a dále bude v rámci stavby provedena demontáž stávajícího šestisvítilnového cestového návěstidla Lc2b s ukazatelem rychlosti včetně počítače náprav
- a demontáž stávajícího šestisvítilnového návěstidla Sc2d s ukazatelem rychlosti včetně počítače náprav

Dále vlivem těchto úprav ve stanici a posunů vjezdových návěstidel bude nutné provést i úpravy definitivního závěru zab. zařízení a to na trati Lovosice – Louny, kdy bude bod Sk4 posunut směrem do trati (směr Radonice nad Ohří) do km 2,080.

Mezistaniční úsek Louny – Radonice nad Ohří

- traťová rychlost: 60 km/h
- zábrzdná vzdálenost: 700 m

Mezistaniční úsek Louny – Radonice nad Ohří bude vybaven novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Technologie AH bude umístěna v novém technologickém objektu, umístěném v prostoru výh. Radonice nad Ohří.

V rámci této stavby bude stávající dopravna Koštice n. O. přestavěna na zastávku. Z tohoto tedy vyplývá, že bude provedena demontáž veškerého stávajícího mechanického zabezpečovacího zařízení.

Výh. Radonice nad Ohří

Ve výhybně Radonice nad Ohří bude na rekonstruovaný stav kolejiště vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje. Výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Všechna návěstidla budou nová. Volnost kolejových úseků bude zjišťována počítači náprav. Zařízení budou vybavena diagnostickým systémem.

Mezistaniční úsek Radonice nad Ohří – Libochovice

- traťová rychlost: 120 km/h
- zábrzdná vzdálenost: 1000 m

Mezistaniční úseky Radonice nad Ohří – Libochovice bude vybaven novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Technologie AH bude umístěna v novém technologickém objektu, umístěném v prostoru žst. Libochovice (prostor po staré dřevěné kůlně, nacházející se vlevo od výpravní budovy při pohledu z kolejiště).

Mezistaniční úsek Lovosice – Čížkovice

- traťová rychlost: 50 km/h
- zábrzdna vzdálenost: 700 m

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, zábrzdna 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.

Žst. Čížkovice

V rámci stavby je uvažováno s umístěním nové technologie do objektu stanice, konkrétně do místnosti šatny a odpočinkové místnosti (nově navržená dopravní kancelář) a místnosti stávající dopravní kanceláře (nově stavební ústředna).

V této stanici bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje. Výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Všechna návěstidla budou nová, neboť dojde ke změně konfigurace kolejiště.

Mezistaniční úsek Čížkovice – Libochovice

- traťová rychlost: 60 km/h
- zábrzdna vzdálenost: 700 m

Mezistaniční úsek Čížkovice - Libochovice bude vybaven novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Technologie AH bude umístěna v technologických místnostech zabezpečovacího zařízení v žst. Čížkovice, kde bude zřízena vazba na nové staniční zabezpečovací zařízení, realizované v rámci stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Lovosice“.

V rámci stavby je uvažováno s přestavbou dopravní Chotěšov pod H. na nz., konkrétně v tomto případě to znamená, že stávající výhybky č. 2; 3 a 5 budou v rámci stavby vytrhány a nahrazeny kolejovým polem. Výhybka č. 4 do vlečky musí být zachována. Dopravní Chotěšov bude přestavena na nz (nákladíště se zastávkou). Zabezpečení výhybky č. 4 bude pomocí nového elektrického závorníku.

Žst. Libochovice

V rámci stavby bude v této stanici zřízeno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, umístěné do nového technologického domku, umístěného v blízkosti výpravní budovy. Dále bude provedena instalace nových světelných návěstidel pro nově vzniklé koleje v rámci změny konfigurace kolejí ve stanici.

Všeobecně je navrženo SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v základním režimu dálkově ovládané. Vlastní SSZ bude elektronického typu. V dopravních bude zřízeno pouze nouzové obslužné pracoviště (pouze deska nouzových obsluh).

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou v úsecích použity počítače náprav. Těmito prostředky budou vybaveny úseky pouze ve vlakových cestách, případně odvraty vlakových cest. Manipulační koleje těmito prostředky nebudou vybaveny.

Ústředně přestavované výhybky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky s jednoduchou kontrolou jazyků. Místně uzamčené výhybky budou vybaveny uzamykatelnými přestavníky pro kontinuální sledování polohy jazyků.

V úseku mezi Louny a Radonice nad Ohří se nachází stávající železniční přejezdy, v současné době zabezpečené pouze výstražnými kříži (jedná se o 8 žel. přejezdů), kromě žel. přejezdu v km 2,639 (Veltěže) – ten je v současné době zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Z důvodu zvýšení traťové rychlosti, budou 2 železniční přejezdy (km 7,049 a 7,318) nově zabezpečeny novým světelným zabezpečovacím zařízením – přejezdy budou zabezpečeny dvěma a více výstražníky jednoduchými, v některých případech dvojitými, bez závor či se závorami – dle konkrétních žel. přejezdů.

V úseku mezi Radonicemi nad Ohří a žst. Libochovice nacházejí stávající železniční přejezdy, v současné době zabezpečené pouze výstražnými kříži. Konkrétně se jedná o 19 přejezdů. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti, budou tyto železniční přejezdy nově zabezpečeny novým světelným zabezpečovacím zařízením – přejezdy budou zabezpečeny dvěma a více výstražníky jednoduchými, v některých případech dvojitými, bez závor či se závorami – dle konkrétních žel. přejezdů.

Vybudování nových PZZ v úseku Radonice nad Ohří – Libochovice a Libochovice – Lovosice, bylo součástí související stavby „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Lovosice – Postoloprty“. Tyto přejezdy, respektive jejich úpravy byly převzaty z výše uvedené stavby do této stavby „Revitalizace trati Louny – Lovosice“, kdy bude provedena úprava jejich zabezpečovací části – úprava vzdálenosti spouštěcích bodů přejezdů pro rychlost $v_t = 120 \text{ km/h}$.

V úseku Libochovice – Lovosice budou vybudována nová PZS na přejezdech v km 3,905 (ŽST Čížkovice), km 6,174 (zast. Úpohlavy), km 6,274 a km 9,804 (zast. Chotěšov pod Hazmburkem). Přejezdy v km 6,174, km 6,274 a km 9,804, respektive jejich řešení jsou převzaty ze související stavby „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Lovosice - Postoloprty“.

Dále bude v rámci této stavby převzato navržené řešení zabezpečení žel. přejezdu v km 3,031 (převzato ze stavby „Rekonstrukce SZZ Lovosice), neboť tento přejezd vlivem revitalizace bude zavázán do nového SZZ Žst. Čížkovice.

Dále bude nutné koordinovat tuto stavbu s navazující stavbou „Rekonstrukce SSZ Lovosice“. V dané stavbě bude provedeno zabezpečení 4 stávajících žel. přejezdů a to v km 0,982; 1,994; 2,152; 2,705.

Na přejezdech bude vybudováno PZS reléového typu s elektronickými prvky, s počítači náprav a automatickou činností. Technologie přejezdu bude umístěná v typizovaných betonových domcích.

PZS budou vybaveny diagnostickým systémem.

Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	PS	Komunikace
P2290	7,049	PZS 3SBI	PS 03-01-01	silnice III/2393
P2291	7,318	PZS 3SBI		silnice III/2391
P2292	7,639	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní

P2293	9,278	PZS 3ZBI	PS 04-01-01	O - účelové komunikace - ostatní
P2294	9,472	PZS 3ZBI		silnice III/2391
P2295	10,168	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2296	10,520	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2297	10,774	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2298	11,871	PZS 3SBI		silnice III/2466
P2299	12,446	PZS 3ZBI		silnice II/246
P2301	14,378	PZS 3ZBI		silnice III/23748
P2302	16,249	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2303	16,756	PZS 3ZBI		D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
P2304	16,932	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2305	17,885	PZS 3SBI		O - účelové komunikace - ostatní
P2306	18,383	PZS 3SBI		D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2307	18,875	PZS 3ZBI		silnice II/237
P2308	19,143	PZS 3SBI		D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2309	19,460	PZS 3SBI	PS 14-01-01	silnice III/2467
P2310	19,809	PZS 3SBI		D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2311	20,054	PZS 3ZBI		D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny

Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	PS	Komunikace
P2270	3,031	PZS 3SBI	PS 12-01-01	polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2271	3,905	PZS 3ZBI		/C - místní komunikace - obslužná
P2273	6,174	PZS 3SBI	PS 13-01-01	silnice III/23750
P2274	6,274	PZS 3SBI		polní/O - účelová komunikace - ostatní
P2278	9,804	PZS 3SBI		silnice III/23757

Úsek Louny – Radonice nad Ohří

P2284 v km 2,639 – dojde k úpravě zabezpečovací části tohoto přejezdu, konkrétně to znamená, že bude v rámci této stavby provedena demontáž 4ks stávajících přejezdníků (X-23; OX-26; OX-27 a X30) včetně vzdálenostních upozorňovadel a úprava PZZ pro indikační a ovládací prvky dle přílohy č.6 předpisu Z2.

P2290 v km 7,049 – dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 7,049 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2291 v km 7,318 – dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 7,318 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

Úsek Radonice nad Ohří - Libochovice

P2292 v km 7,639 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 7,639 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2293 v km 9,278 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 9,278 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A1/A2“, „B1/B2“ dvojitých, se závorou.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2294 v km 9,472 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 9,472 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A1/A2“ dvojitého, se závorou a jednoho nového výstražníku „B“ jednoduchého, se závorou.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2295 v km 10,168 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 10,168 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A“ jednoduchého, bez závor a jednoho nového výstražníku „B1/B2“ dvojitého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2296 v km 10,520 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 10,520 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2297 v km 10,774 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 10,774 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude

zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A1/A2“ dvojitého, bez závor a jednoho nového výstražníku „B“ jednoduchého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2298 v km 11,871 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 11,871 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A1/A2“, „B1/B2“ dvojitých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2299 v km 12,446 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 12,446 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A1/A2“ dvojitého, se závorou, jednoho nového výstražníku „B“ jednoduchého, se závorou a dvou nových výstražníků „C“ a „D“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2301 v km 14,378 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 14,378 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A1/A2“, se závorou, jednoho nového výstražníku „B“ jednoduchého, se závorou a jednoho nového výstražníku „C“ jednoduchého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2302 v km 16,249 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 16,249 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2303 v km 16,756 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 16,756 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, se závorou a jednoho nového výstražníku „C“ jednoduchého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2304 v km 16,932 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 16,932 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A“ jednoduchého, bez závor a jednoho nového výstražníku „B1/B2“ dvojitého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku

P2305 v km 17,885 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 17,885 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2306 v km 18,383 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 18,383 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2307 v km 18,875 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 18,875 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A1/A2“ a „D1/D2“ dvojítkých, se závorou a dvou nových výstražníků „B“ a „C“ jednoduchých, se závorou.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2308 v km 19,143 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 19,143 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A1/A2“, „B1/B2“ dvojítkých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2309 v km 19,460 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 19,460 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí třech nových výstražníků „A1/A2“, „B1/B2“ a „C1/C2“ dvojitých, bez závor a jednoho nového výstražníku „D“ jednoduchého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2310 v km 19,809 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 19,809 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2311 v km 20,054 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 20,054 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí 5 nových výstražníků „B“, „C“, „D“, „E“ a „F“ jednoduchých, se závorou a jednoho nového výstražníku A1/A2 dvojitého, se závorou.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

Úsek Čížkovice – Lovosice

P2271 v km 3,905 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 3,905 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A“ jednoduchého, se závorou a jednoho nového výstražníku „B1/B2“ dvojitého, se závorou.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2270 v km 3,031 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 3,031 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

Úseku Libochovice – Čížkovice

P2278 v km 9,804 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 9,804 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2274 v km 6,274 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 6,274 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A“ jednoduchého, bez závor a jednoho nového výstražníku „B1/B2“ dvojitého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

P2273 v km 6,174 - dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 6,174 na trati Louny - Lovosice. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho nového výstražníku „A1/A2“ dvojitého, bez závor a jednoho nového výstražníku „B“ jednoduchého, bez závor.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Pro přejezd bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku.

Celá trať bude řízená z dispečerského pracoviště vybaveného systémem JOP a GTN, které bude umístěno v dopravní kanceláři žst. Louny. Propojení jednotlivých SÚ s dispečerským pracovištěm bude novým optickým kabelem, instalovaným v rámci jednotlivých PS, řešících nové TZZ a SZZ v daném mezistaničním úseku, konkrétně mezi Žst. Louny a Žst. Čížkovice.

Trafová kabelizace: V souvisejících stavebách „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Lovosice – Postoloprty“ v úseku Libochovice – Lovosice“ je navržen metalický kabel 10XN0,8, dále metalický kabel 61P1,0 a dvě HDPE trubky 40/33 mm. Ve stavbě „Rekonstrukce SSZ Lovosice“ v úseku ÚS Lovosice – ŽST Čížkovice je navržen metalický kabel 15XN0,8 a dvě HDPE trubky 40/33 mm.

V úseku Louny – Radonice nad Ohří je navržen metalický kabel TCEPKPFLEY 10xN0,8, metalický kabel TCEPKPFLEY 61P1,0 a dvě HDPE trubky 40/33 mm.

I v tomto mezistaničním úseku budou oba metalické kabely a obě trubky vedeny při tělese koleje (opět vpravo nebo vlevo od osy dle konkrétních možností), v dostatečné vzdálenosti od osy koleje.

Obě trubky a metalické kabely budou na straně jedné ukončeny v novém technologickém objektu ve výhybně Radonice nad Ohří a na straně druhé ve stávající stavědlové ústředně v Žst. Louny.

Dále v úseku Radonice nad Ohří – Libochovice je navržen metalický kabel TCEKPFLEY 10xN0,8, metalický kabel TCEKPFLEY 61P1,0 a dvě HDPE trubky 40/33 mm.

Tyto prvky budou vedeny vpravo nebo vlevo od osy koleje (dle konkrétních možností v trase) v dostatečné vzdálenosti od osy koleje a následně ukončeny na straně jedné v novém technologickém objektu, nově navrženém v prostoru výhybny Radonice nad Ohří a na straně druhé v novém technologickém objektu, nově navrženém v prostoru Žst. Libochovice.

A nakonec v úseku Čížkovice – Libochovice je navržen metalický kabel TCEKPFLEY 15xN0,8, metalický kabel TCEKPFLEY 61P1,0 a dvě HDPE trubky 40/33 mm.

Tyto prvky budou vedeny vpravo nebo vlevo od osy koleje (dle konkrétních možností v trase) v dostatečné vzdálenosti od osy koleje a následně ukončeny na straně jedné v novém technologickém objektu, nově navrženém v prostoru Žst. Libochovice a na straně druhé v nové stavědlové ústředně ve stávající výpravní budově Žst. Čížkovice.

DOZ

Bude zřízeno dispečerské pracoviště pro ovládání IP zapojovačů a informačního zařízení v neobsazených stanicích a dohledové pracoviště kamerového systému včetně záznamových zařízení. **Toto pracoviště bude zřízeno v ŽST Louny formou sloučení stávajícího JOP Louny – Peruc a nového JOP Louny - Lovosice .**

Dispečerský systém v ŽST Louny bude vybudován pro trať Louny – Lovosice sloučením stávajícího JOP Louny – Peruc a nového JOP Louny - Lovosice. V nově vyčleněné dopravní kanceláři ve VB (respektive v rozšířené stávající dopravní kanceláři) bude umístěn 2x IP zapojovač s dotykovým displejem a 2 x 21“ LCD monitor s PC myší a klávesnicí od integračního serveru. IP zapojovače budou umístěny na stole dispečera a budou umožňovat dispečerské ovládání technologií jako jsou IP ústředny, rozhlas, hlášení do informačních systémů, MRTS v ŽST a zastávkách na trati. Celá stuhová síť TRS trati Louny – Lovosice bude ovládána separátně bez návaznosti na IP zapojovače – tj. nebude se doplňovat interface TRS pro možnost ovládání TRS prostřednictvím ethernetové sítě. Vyhodnocovací část IP zapojovače bude umístěna ve sdělovací místnosti (zapojovače - viz samostatný soubor). LCD monitory s ovládáním od integračního serveru budou umístěny také na stole dispečera a umožní sledovat z jednoho centrálního pracoviště stavy připojených technologií, případně jejich ovládání, pokud to konkrétní typ zařízení umožňuje. Do integračního serveru bude začleněn EZS/EPS, IP kamery, Informační systémy, EOVS+DOOS. Je navrženo, aby jeden 21“ LCD monitor zobrazoval IP kamery a druhý monitor přehledně zobrazoval celkový stav ostatních připojených technologií z trati Louny - Lovosice. V případě signalizace poplachových a poruchových stavů bude možné automatické zobrazení konkrétní události a detailů.

Bude přehledně zobrazen situační plán, konkrétně sledovaný prostor, rozmístění hlásičů, případně další doplňkové informace. Pro zobrazení historie událostí a způsobu reakce obsluhy na ně bude možné vyvolat archiv. Všechny HW komponenty budou mezi sebou komunikovat prostřednictvím počítačové sítě. Umístění prvků souvisejících s kamerovým a integračním serverem je patrné z výkresové dokumentace. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

Využití dosavadního hmotného majetku

Vzhledem ke stáří stávajícího zabezpečovacího zařízení a jeho technické neslučitelnosti s plánovanou rekonstrukcí na elektronické zařízení umožňující dálkové

ovládání, je většina zařízení určena k demontáži. Pro nové zabezpečovací zařízení budou využity stávající prostory výpravní budovy v ŽST Louny a Čížkovice.

V Žst. Louny se navrhuje úprava stávající šatny a sociálního zařízení, nacházející se vedle stávající dopravní kanceláře, na novou stavědlovou ústřednu, která bude nově využita jako technologická místnost pro umístění diagnostického pracoviště soustředěné údržby pro nové zabezpečovací zařízení.

V Žst. Čížkovice je navrženo přestavět stávající dopravní kancelář na novou stavědlovou ústřednu, která budou nově využita jako technologická místnosti pro umístění diagnostického pracoviště soustředěné údržby pro nové zabezpečovací zařízení a stávající místnost pro odpočinek, sousedící v současnosti se stávající dopravní kanceláří, přestavět na dopravní kancelář s deskou nouzových obsluh.

Projektované kapacity (rozhodující)

• SZZ	4 žst.
• Úvazky TZZ	2 žst.
• TZZ 3. Kategorie	3 úseky
• Dálkové ovládání dopravní	3 ks
• PZS 3SBI	18 ks
• PZS 3ZBI	8 ks
• Světelná návěstidla	60 ks
• Reléových domků betonových	29 ks
• Kabelizace	71 160 m

1.4.2 Železniční sdělovací zařízení

KABEL	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
VSZ	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	Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 04-02-01	Zast. Pátek, rozhlas pro cestující
PS 04-02-02	Zast. Koštice nad Ohří, rozhlas pro cestující
PS 04-02-03	Zast. Křesín, rozhlas pro cestující
PS 04-02-04	Zast. Dubany, rozhlas pro cestující
PS 04-02-05	Zast. Libochovice město, rozhlas pro cestující
PS 11-02-01	Zast. Sulejovice, rozhlas pro cestující
PS 12-02-05	Žst. Čížkovice, rozhlas pro cestující
PS 12-02-07	Žst. Čížkovice, kamerový systém
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	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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Místní kabelizace

Žst. Louny

V současné době se v dané stanici nachází místní kabelizace ke stávajícím vjezdovým návěstidlům L (km 95,177) – trať Kralupy nad Vltavou - Louny a KL (km 95,177 0,789) – trať Lovosice – Louny (popisována pouze ta část, které se dotkne „Revitalizace trati Louny – Lovosice“)

Zast. Radonice nad Ohří

V současné době se v zastávce nenachází žádná místní kabelizace. V rámci revitalizace bude zast. Radonice nad Ohří přestavěna na výhybnu.

Dopravna Koštice nad Ohří

V současné době se v dané dopravě nenachází žádná místní kabelizace. V rámci revitalizace bude dopravna Koštice nad Ohří přestavěna na zastávku.

Dopravna Libochovice

V současné době se v dané žst. nenachází žádná místní kabelizace.

Dopravna Chotěšov pod Hazmburkem

V současné době se v dané dopravě nenachází žádná místní kabelizace. V rámci revitalizace bude dopravna Chotěšov pod Hazmburkem přestavěna na nákladiště se zastávkou.

Žst Čížkovice

V současné době se v dané žst. nachází místní kabelizace a to ke stávajícím telefonním objektům u vjezdových návěstidel S (km 4,540) a L (km 3,075) – trať Louny – Lovosice a TS (km 0,500) – trať Čížkovice - Obrnice.

Traťový radiový systém (TRS)

Žst. Louny

V současné době se v této stanici nachází stávající TRS pouze pro trať Obrnice – Olovnice. Ta je vybavena traťovým rádiovým zařízením TRS pro rádiové spojení duplexní výpravčí – strojvedoucí, výpravčí DOZ – strojvedoucí a simplexní strojvedoucí – strojvedoucí. V dopravní kanceláři je ovládací přístroj ZO 47, kterým se po obsluze volby a zadání čísla vlaku naváže spojení se strojvedoucím zadaného vlaku nebo přes generální volbu se všemi strojvedoucími v dosahu radiostanice výpravčího. V nebezpečí je možné po obsluze volby GENERÁLNÍ STOP provést zastavení vlaků v mezistaničním úseku v dosahu radiostanice výpravčího. Je nutné okamžitě zpravit o této skutečnosti (o potřebě další obsluhy TRS k zastavení vlaku) i ostatní zúčastněné osoby (výpravčí obsazené dopravní ve směru jízdy).

Síť STE - zařízení obsluhuje výpravčí, posunovač a dozorce výhybek.

Ve stanici jsou používány tyto radiostanice:

- přenosné – typ Motorola GP 300:
 - 1 ks výpravčí (posunovač, dozorce výhybek, strojvedoucí)
 - 1 ks dozorce výhybek (komunikace s výpravčím při čištění a mazání výhybek)
- přenosné – typ Motorola P 040:
 - 1 ks výpravčí (posunovač, dozorce výhybek, strojvedoucí)
- ovládací přístroj základnové radiostanice – typ ZO 20:
 - 1 ks výpravčí (posunovač, dozorce výhybek, strojvedoucí)

Zastávka Radonice nad Ohří

V současné době se v zastávce Radonice nad Ohří nenachází žádné zařízení traťového radiového systému TRS.

Žst. Čížkovice

V současné době se v této železniční stanici nenachází zařízení traťového radiového systému TRS.

Žst. Lovosice

V současné době je tato železniční stanice vybavená systémem GSM-R, RV3 blokem s dvěma RDS, ovládanými z Touchcallů TTC.

Místní radiová síť (MRS)

Žst. Louny

V současné době je stanice vybavena stávající MRTS DS-248 (RV3 blok RDST 2 VF a RV3 Server) s TOPem DCom.

Zastávka Radonice nad Ohří

V současné době není vybavena žádnou místní radiovou sítí (MRTS), neboť se jedná pouze o zastávku.

Dopravna Libochovice

Tato dopravna není v současné době vybavena žádnou místní radiovou sítí (MRTS).

Žst. Lovosice

Železniční stanice je vybavena základnou radiostanicí a přenosnými radiostanicemi dle Provozního řádu místních rádiových sítí.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Žst. Louny

V rámci této stavby bude vybudována nová místní kabelizace, konkrétně v tomto případě se bude jednat o kabelizaci k nově instalovaným telefonním objektům, umístěným u návěstidel, a to k vjezdovým návěstidlům L (cca km 94,600) – trať Louny – Chlumčany u Loun a KL (cca km 1,105) – trať Louny - Lovosice. Tato návěstidla budou posunuta směrem ven ze stanice z důvodu zřízení nové kolejové spojky na vjezdu do obvodu stanice ze směru od Chlumčan u Loun a od Radonic nad Ohří.

Kabely jsou navrženy jako dvouplášťové plněné s průřezem žil XN0,8mm, napojené na stávající kabelizaci v místech původního umístění zmíněných vjezdových návěstidel (v rámci zabezpečení nové kolejové spojky se jedná o vysunutí stávajících vjezdových návěstidel L a KL právě před tuto novou kolejovou spojku ve směru ven ze stanice).

Výh. Radonice nad Ohří

V rámci této stavby bude vybudována nová místní kabelizace, konkrétně v tomto případě se bude jednat o kabelizaci k nově instalovaným telefonním objektům, umístěným u návěstidel, a to k vjezdovým návěstidlům L (cca km 8,732) a S (cca km 6,546). Kabely jsou navrženy jako dvouplášťové plněné s průřezem žil XN0,8mm, zakončené v novém technologickém objektu, umístěném v obvodu výhybny, v blízkosti žel. přejezdu v km 7,318.

Žst. Čížkovice

V rámci této stavby bude vybudována nová místní kabelizace, konkrétně v tomto případě se bude jednat o kabelizaci k nově instalovaným telefonním objektům, umístěným u nových návěstidel, a to k vjezdovým návěstidlům L (cca km 2,974) a S (cca km 4,737) na trati Louny – Lovosice a k posunutému vjezdovému návěstidlu OS (km cca 0,900) na trati Čížkovice - Obrnice. Dále ještě k novému odjezdovému návěstidlu S91 v km 0,071 (Čížkovická cementárna) – vlečka. Kabely jsou navrženy jako dvouplášťové plněné s průřezem žil XN0,8mm, zakončené v nové místnosti SÚ ve výpravní budově.

Žst. Libochovice

V rámci této stavby bude vybudována nová místní kabelizace, konkrétně v tomto případě se bude jednat o kabelizaci k nově instalovaným telefonním objektům, umístěným u návěstidel, a to k vjezdovým návěstidlům S (cca km 19,353) a L (cca km 13,017) – trať Louny – Lovosice a k vjezdovému návěstidlu SL (cca km 0,675) – trať Libochovice - Straškov. Kabely jsou navrženy jako dvouplášťové plněné s průřezem žil XN0,8mm, zakončené v novém technologickém objektu v místnosti SÚ, umístěném v prostoru stanice.

Místní kabelizace

Z důvodu úprav konfigurace kolejiště a nového staničního zabezpečovacího zařízení musí být ve stanicích Libochovice a Čížkovice vybudována nová místní kabelizace. Ve

stanici Louny bude místní kabelizace doplněna, respektive pouze upravena (prodloužení kabelových tras) vlivem posunu vjezdových návěstidel L (směr od Chlumčan u Loun) a KL (směr od Radonic nad Ohří). Je navržena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům vjezdových návěstidel, PSt, PZZ a případně k elektromagnetickým zámkům umístěným v kolejišti v provedení XN0,8.

Přenosové zařízení

V rámci stavby „GSM-R, Děčín - Všetaty - Kolín“, a v rámci stavby „Doplnění pil. proj. GSM-R I.NŽK“, byl v železniční stanici Lovosice vybudován SDH přenosový systém o kapacitě STM-4 a technologická datová síť o kapacitě 1GB mezi Ústředním stavědlem a výpravní budovou.

V rámci této stavby „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ bude vybudován nový přenosový systém o kapacitě 1Gbps Ethernet v dotčených stanicích, konkrétně se jedná o výh. Radonice nad Ohří, Žst. Čížkovice a Žst. Libochovice. Bude nasazeno přenosové zařízení včetně aktivních prvků datové sítě. Datová síť na zastávkách bude realizována modemy po optickém kabelu.

IP zapojovač

Na dispečerském pracovišti je v současné době stávající IP zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním (JOP Louny – Peruc). V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen IP zapojovač ve zjednodušené formě s náhradním zapojovačem nezávislým na přenosové cestě.

Tato nová technologie bude dálkově konfigurována a dohlížena přes Firewall z intranetu.

Zařízení pro informování cestujících

Ve všech železničních stanicích a zastávkách v rekonstruovaném úseku Radonice nad Ohří – Libochovice bude vybudováno rozhlasové zařízení. Navrženo je rozhlasové zařízení s dálkovým ovládáním z dispečerského pracoviště a automatickým hlášením dle jízdy vlaku. V úseku Libochovice – Lovosice bude rozhlasové zařízení pouze v žst. Libochovice a žst. Čížkovice a v zast. Chotěšov pod Hazmburkem, Úpohlavech a Sulejovicích.

Rozhlasové zařízení bude zavázáno do IP zapojovače a to tak, že rozhlasové zařízení v úseku Louny – Libochovice bude zavázáno do Žst. Louny a rozhlasové zařízení v úseku Libochovice – Lovosice do IP zapojovače v Žst. Lovosice.

Tato nová technologie bude dálkově konfigurována a dohlížena přes Firewall z intranetu.

Kamerový systém

Veškeré dispečersky řízené železniční stanice budou vybaveny kamerovým systémem s umístěním kontrolního monitoru a nahráváním na dispečerském pracovišti. Kamerový systém bude realizován pouze v rozsahu nezbytném pro potřeby řízení provozu na ŽDC (sledování hran nástupiště a centrálního přechodu k nástupišti). Kamerový systém bude tedy umístěn pouze ve stanicích a bude situován především u přechodů, k přístupům na nástupiště a na začátek a konec nástupištních hran. Kamerový systém bude umožňovat nahrávání záznamu. Dálkový dohled a ovládání tohoto systému bude stažen na pracoviště dopravního dispečera. Jsou navrženy IP kamery.

Rozhlas pro cestující

Rozhlas pro cestující bude pouze v žst. Čížkovice, žst. Libochovice a zastávkách Pátek, Košnice nad Ohří, Křesín a Dubany, Libochovice město, Úpohlavy, Chotěšov pod Hazmburkem a Sulejovice.

Tato nová technologie bude dálkově konfigurována a dohlížena přes Firewall z intranetu.

EZS, EPS

EZS, EPS - Prostory s technologií sdělovacího a staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny EZS a prostory s nákladnou technologií (stavědlové ústředny) EPS – týká se Výh. Radonice nad Ohří, Žst. Libochovice a Žst. Čížkovice.

Tato nová technologie bude dálkově konfigurována a dohlížena přes Firewall z intranetu.

Traťový rádiový systémy (TRS)

Je navržen nový traťový rádiový systém TRS v pásmu 450 MHz pro dispečerské řízení. Místní rádiová síť MRS v pásmu 150 MHz je navržena nová a to pouze v Žst. Čížkovice.

Záznam rádiového provozu bude řešen digitálním záznamovým zařízením společným pro IP zapojovače – nahrávání bude v Žst. Louny pomocí stávajícího zařízení REDAT.

Výhybna Radonice nad Ohří

Účelem tohoto projektu je vytvoření nové stuhové sítě TRS v úseku z ŽST Louny do ŽST Lovosice a pokrytí rádiovým signálem TRS tohoto úseku. Nově bude ve výhybně Radonice nad Ohří instalovaná základnová radiostanice ZR 47 se dvěma směrovými anténami.

Žst. Lovosice

Účelem tohoto projektu je vytvoření nové stuhové sítě TRS v úseku z ŽST Louny do ŽST Lovosice a pokrytí rádiovým signálem TRS tohoto úseku. Nově bude ve sdělovací místnosti v budově stanice instalovaná základnová radiostanice ZR 47 se směrovými anténami.

Žst. Čížkovice

Účelem tohoto projektu je vytvoření nové stuhové sítě TRS v úseku z ŽST Louny do ŽST Lovosice a pokrytí rádiovým signálem TRS tohoto úseku. Nově bude ve sdělovací místnosti v budově stanice instalovaná základnová radiostanice ZR 47 se dvěma směrovými anténami.

Žst. Libochovice

Účelem tohoto projektu je vytvoření nové stuhové sítě TRS v úseku z ŽST Louny do ŽST Lovosice a pokrytí rádiovým signálem TRS tohoto úseku. Nově bude ve sdělovací místnosti nového technologického objektu instalovaná základnová radiostanice ZR 47 se dvěma směrovými anténami.

Místní rádiová síť (MRS)

Účelem tohoto projektu je návrh nových základnových radiostanic pro síť SMV (síť pro řízení manipulačních vlaků), VOS (síť součinností operativní), STH (síť traťového

hospodářství), SSZ (sít' odvětví sdělovací a zabezpečovací techniky) včetně jejich anténních systémů, jejich ovládání a připojení radiostanic do počítačové sítě.

Žst. Čížkovice

Provoz všech 4 sítí bude zajištěn 2 novými základnovými radiostanicemi. Je navrženo provozování sítě SMV a VOS na jedné radiostanici a provozování sítí STH a SSZ a druhé radiostanici. Radiostanice budou umístěny společně v jedné 19" rackové skříni v místnosti DK a obě budou vybaveny lokálními ovladači umístěnými na stole v dopravní kanceláři. Nově budou použity radiostanice s kanálovou roztečí 12,5 kHz.

Využití dosavadního hmotného majetku

Ze stávajícího zařízení nebude využito žádné zařízení.

Projektované kapacity (rozhodující)

- přenosový systém MPLS 11ks
- zapojovač + náhradní zapojovač 4ks
- VTO 36ks
- rozhlasová ústředna 9ks
- reproduktory 62ks
- kamerový server + datové úložiště 2ks
- kamera venkovní 6ks
- systém EZS 3ks

1.4.3 Železniční svršek a spodek

KOL	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK
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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Žst. Louny, železniční svršek

Před železniční stanicí v místě souběhu tratí Louny – Lovosice a Louny – Kralupy nad Vltavou v km 0,808 – 0,966 bude zřízena jednoduchá kolejová spojka. V místě budoucího umístění jednoduché spojky jsou koleje rovnoběžné. Železniční svršek v zájmovém úseku je typu: kolejnice T na betonových pražcích SB5 s rozponovým upevněním. Rok vložení stávajícího roštu do konstrukce koleje je 1979. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nezpevněné, nefunkční. S materiálem železničního svršku (kolejnice, pražce, kolejové lože) není možné počítat do výzisku, bude odvezen na příslušnou skládku.

Žst. Louny, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopu vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Louny – Radonice nad Ohří, železniční svršek

Jedná se o oblouk v km 7,000 – 7,348 před stávající zastávkou Radonice nad Ohří. Železniční svršek je v tomto místě z kolejnic tvaru R65 na betonových pražcích SB 5. Kolejový rošt byl vložen do konstrukce koleje v roce 1979. V obloucích je kolej stykovaná, s převážně vystřídánými styky. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nezpevněné, nefunkční. Jedná se o železniční svršek zastaralého typu, dřevěné pražce jsou vyžilé. Kolejnice a pražce budou odvezeny na příslušnou skládku. Materiál kolejového lože bude regenerován a je počítáno s 30% odpadem z celkového objemu kolejového lože, 70% objemu kolejového lože bude využito zpět do konstrukce koleje.

Louny – Radonice nad Ohří, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopů vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Zastávka Radonice nad Ohří, železniční svršek

Ve stávajícím stavu je u obce Radonice nad Ohří zřízena v místě původní železniční stanice pouze zastávka s průběžnou jednou kolejí. V zastávce je úroňové nástupiště s pevnou hranou u koleje v délce 103 m. Železniční svršek je typu: kolejnice R65 na betonových pražcích SB5. kolejový rošt byl vložen do konstrukce koleje v roce 1979. Jedná se o železniční svršek zastaralého typu. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nezpevněné, nefunkční. Celkově je železniční svršek značně vyžilý. S materiálem železničního svršku (kolejnice, pražce, kolejové lože) není možné počítat do výzisku, bude odvezen na příslušnou skládku.

Zastávka Radonice nad Ohří, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku

Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční svršek

Železniční svršek je z kolejnic tvaru T, S49 a R65; pražce jsou lokálně dřevěné jinak betonové – TOS, SB 5, SB6, různého stáří (většinou přes 30 let). V úseku se nachází kolejový rošt s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB6 s žebrovým upevněním o celkové délce 7,1 km. Tento kolejový rošt po regeneraci lze použít zpět do konstrukce koleje. V obloucích je kolej stykovaná, s převážně vystřídánými styky. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou převážně nezpevněné, nefunkční. Některé násypy mají malou šířku pláně žel. spodku a z tohoto důvodu nelze dodržet šířku štěrkového lože. Materiál kolejového lože bude regenerován a je počítáno s 30% odpadem z celkového objemu kolejového lože, 70% objemu kolejového lože bude využito zpět do konstrukce koleje.

Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopů vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Lovosice - Čížkovice, železniční svršek

Železniční svršek je z kolejnic tvaru S49; pražce jsou betonové – SB 5, SB8, různého stáří. V obloucích je kolej stykovaná. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou převážně nezpevněné, nefunkční. Některé násypy mají malou šířku pláně žel. spodku a z tohoto důvodu nelze dodržet šířku štěrkového lože. Kolejnice a pražce budou odvezeny na příslušnou skládku. Materiál kolejového lože bude regenerován a je počítáno s 30% odpadem z celkového objemu kolejového lože, 70% objemu kolejového lože bude využito zpět do konstrukce koleje.

Lovosice - Čížkovice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopů vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Žst. Čížkovice, železniční svršek

Ve stávajícím stavu jsou v dopravně 3 dopravní koleje (č. 1, 2, 3) s užitnou délkou kolejí 279, 344, 251 m, manipulační koleje (č.4, 5, 5a) a jedna kolejová vlečka do Čížkovické cementárny. Dopravna má 11 výhybek + výhybku C1. Ve stanici se nacházejí nástupiště s pevnou hranou bez nástupištních desek a to u koleje č. 1, č. 2 a č. 3 délkách 60, 95 a 140 m. Železniční svršek je z kolejnic tvaru S49; pražce jsou betonové – SB 5, SB8, různého stáří. Poměrové výhybky byly vloženy do konstrukce koleje v roce 1986 na lovosickém zhlaví a v roce 2007 na libochovickém zhlaví. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nefunkční. S materiálem železničního svršku (kolejnice, pražce, kolejové lože) není možné počítat do výzisku, bude odvezen na příslušnou skládku.

Žst. Čížkovice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopu vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Čížkovice - Libochovice, železniční svršek

Polohově se jedná o železniční oblouk před stanicí Chotěšov pod Házmburkem včetně železniční stanice. V zájmovém úseku v km 9,385 – 10,144 je železniční svršek z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích. V místě železniční stanice Chotěšov pod Házmburkem jsou kolejnice tvaru T na betonových pražcích SB5. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou převážně nezpevněné, nefunkční. Celkově je železniční svršek značně vyžilý. Kolejnice a pražce budou odvezeny na příslušnou skládku. Materiál kolejového lože bude regenerován a je počítáno s 30% odpadem z celkového objemu kolejového lože, 70% objemu kolejového lože bude využito zpět do konstrukce koleje.

Čížkovice - Libochovice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopu vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Dop. Libochovice, železniční svršek

Ve stávajícím stavu jsou v dopravně 4 dopravní koleje (č. 1, 3, 5, 7) a manipulační koleje (č.2, 2a, 9, 9a, 9b, 9c, 11). Dopravna má 18 výhybek. V železniční stanici se nacházejí nástupiště s pevnou jízdní hranou bez nástupištních desek a to u koleje č. 1, č. 3 a č. 5.

Ve staničních kolejích je použit železniční svršek: kolejnice S49, T na betonových pražcích SB5 a dřevěných pražcích různého stáří (většinou přes 30 let). Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nezpevněné, nefunkční. Celkově je železniční svršek značně vyžilý. Celkově je železniční svršek značně vyžilý. S materiálem železničního svršku (kolejnice, pražce, kolejové lože) není možné počítat do výzisku, bude odvezen na příslušnou skládku.

Dop. Libochovice, železniční spodek

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno systémem příkopu vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Žst. Louny, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 0,808, konec stavebních úprav km 0,966.

Jednoduchá kolejová spojka bude zřízena v kolejišti z důvodu homogenizace rychlostního profilu na $V_{výj} = 80 \text{ km/h}$. Na jednoduchou spojku budou použity výhybky S49 druhé generace 1:14-760 na betonových pražcích. Přípojná pole jsou navržena s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností cca 250kg. V celé délce rekonstrukce je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm se ve stanici navrhuje zapuštěné, standardní šířky v koruně 6m.

Výhybky 1:14 pro rychlost 80 km/h jsou navrženy i přesto, že v navazujícím traťovém úseku zůstává stávající traťová rychlost 60 km/h. Rychlost 80 km/h je dle podkladů výhledovou pro předmětný úsek. Nová zařízení jsou tedy navržena s výhledem na to, aby se nestala v budoucnu omezujícím prvkem a předešlo se tak opakované přestavbě téže části infrastruktury. Výhledová rychlost 80 km/h ve směru žst. Louny - nová spojka 1A - 2A (v km 0,828 – 0,951) je možná. Kolejová úprava na vyšší rychlost zasáhne kolejiště v železniční stanici Louny. Protážená přechodnice se vztupnicí, která umožní rychlost na 80 km/h, zasáhne do prostoru kolejiště - stávající výhybky

č.16. Výhybka č.16 je součástí jednoduché kolejové spojky 16-22. Spojku lze umístit do jiné části kolejíště. Dále je nutná rekonstruovat železničního přejezdu v km 95,417.

Stávající parametry trati					Přepočet rychlostí na stávající parametry trati		Přepočet rychlostí na rekonstrukci svršku a spodku		
Ozn.	Staničení	R	D	V	V100	Poznámky	V100	V130	Poznámky
Kolej 1 - Louny - Chlumčany									
ZP	95,632								
ZO	95,606	300	54	60	60		80	80	D=100mm, l=97
KO/ZO	95,572								R=385m, Lk=53m
KO	95,408	400	54	70	70		80	80	
KP	95,362								
Kolej 2a - Louny - Libochovany									
ZP									D=100mm, l=89
ZO		300	50	60	60		80	80	R=400m, Lk=50m
KO/ZO									Koleková úprava zasáhne do kolejíště
KO		400	50	70	70		80	80	(Lk zasáhne do výhybky 16)
KP									Spojka 16-22 lze vysunout do trati
Kolej 2a - Louny - Libochovice									Nutná rekonstrukce přejezdu km 95,417
ZV2	0,675								
Spojka v km 0,828 - km 0,951									
ZP	0,971								
ZO	0,993	450	44	60	65	Lk=22m V100=65 (krátké Lk)	80	85	Prodloužení přechodnice je možné
KO	1,121					Omezená rychlost z titulu krátké Lk			Lk=37 (protažení přechodnice), D=68
KP	1,143					min délka přechodnice vzorec (36)			V100=80...l=100
									V130=85...l=122

Žst. Louny, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 0,808, konec stavebních úprav km 0,966.

Pod železničním svrškem v místě jednoduché spojky bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s minimální tloušťkou šterkodrti 200 mm. Zemní plán je navržen do 5% spádu. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa.

Odvodnění:

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci revitalizace je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Odvodnění je navrženo systémem trativodů s vyústěním do vsakovacích jámek.

Trativody jsou navrženy z poloperforovaných plastových trubek DN 200 mm. Min. podélný sklon je 5 ‰. Na zásyp okolo trativodu bude použita jednotná výplň těžného nebo drceného kameniva ŠD 16/32 mm splňující požadavky TNŽ 73 6949. Obsyp trativodu bude obalen geotextílií. Jako vyrovnávací vrstva pod trativod je navržena frakce 0/4 mm tloušťky 30-50 mm. V místě přechodu pod koleji bude trativod obetonován.

Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost plně železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Louny – Radonice nad Ohří, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 7,000, konec stavebních úprav km 7,348.

Kolej bude rekonstruována. Řešený traťový úsek je navržen s regenerovaným železničním svrškem z kolejnic tvaru S49 s pružným upevněním na betonových pražcích SB6. V celé délce rekonstrukce je uvažováno s bezstykovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm se ve stanici navrhuje otevřené, standardní šířky v koruně 3,4m.

Louny – Radonice nad Ohří, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 7,000, konec stavebních úprav km 7,348.

V traťovém úseku bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s minimální tloušťkou šterkodrti 300 mm nebo pražcové podloží TYP 6.1 - vápenná

stabilizace zřízená na místě. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa. Zemní pláň bude zřízena jako skloněná o příčném sklonu 5% s vyvedením do trativodu. Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláň železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Výh. Radonice nad Ohří, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 7,348, konec stavebních úprav km 7,636.

Z železniční zastávky bude zřízena výhybna. Výhybna bude mít dvě dopravní koleje (č. 1, 3). Užitečná délka kolejí je 120 m. Ve výhybně nebudou zřízeny nástupiště. Řešená výhybna je navržena s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností cca 250kg. V celé délce rekonstrukce výhybny je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm se ve výhybně navrhuje zapuštěné, standartní šířky v koruně 6m. Výhybkové konstrukce jsou typu S49 druhé generace.

Výh. Radonice nad Ohří, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 7,348, konec stavebních úprav km 7,636.

Ve výhybně bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s minimální tloušťkou štěrkodrti 200 mm nebo pražcové podloží TYP 6.1 - vápenná stabilizace zřízená na místě. Zemní pláň je navržena do 5% spádu. Minimálně požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa.

Odvodnění:

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci revitalizace stanice je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Vpravo od koleje je voda z konstrukčních vrstev vyvedena na drážní svah. Vlevo do koleje je odvodnění navrženo systémem trativodů s vyústěním do vsakovací jámky.

Trativody jsou navrženy z poloperforovaných plastových trubek DN 200 mm. Min. podélný sklon je 5 ‰. Na zásyp okolo trativodu bude použita jednotná výplň těžkého nebo drceného kameniva ŠD 16/32 mm splňující požadavky TNŽ 73 6949. Obsyp trativodu bude obalen geotextilií. Jako vyrovnávací vrstva pod trativod je navržena frakce 0/4 mm tloušťky 30-50 mm. V místě přechodu pod kolejí bude trativod obetonován.

Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláň železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 7,635, konec stavebních úprav km 20,182.

Kolej bude rekonstruována. Řešený traťový úsek je navržen s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností cca 250kg nebo s regenerovaným kolejovým svrškem z kolejnic S49 na betonových pražcích SB6 s pružným upevněním. V celé délce rekonstrukce je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm navrhuje otevřené, standartní šířky v koruně 3,4m.

Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 7,635, konec stavebních úprav km 20,182.

V úseku bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s vrstvou ze štěrkodrti nebo pražcové podloží TYP 6.1 - vápenná stabilizace zřízená na

místě. Zemní pláň je navržena do 5% spádu. Minimálně požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa. Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláň železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Lovosice - Čížkovice, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 2,647, konec stavebních úprav km 2,989.

Kolej bude rekonstruována. Řešený traťový úsek je navržen z regenerovaného kolejového svršku z kolejnic S49 na betonových pražcích SB6 s pružným upevněním. V celé délce rekonstrukce je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm navrhuje otevřené, standardní šířky v koruně 3,4m.

Lovosice - Čížkovice, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 2,647, konec stavebních úprav km 2,989.

V úseku bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s vrstvou ze šterkodrti. Zemní pláň bude zřízena jako skloněná o příčném sklonu 5% s vyvedením na násep, do příkopu nebo trativodu. Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláň železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Žst. Čížkovice, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 3,916, konec stavebních úprav km 4,510.

Stanice bude rekonstruována. V železniční stanici budou zřízeny dvě dopravní koleje (č. 1, 2). Ve stanici je navrženo jedno poloostrovní nástupiště s dvěmi nástupními hranami. Nástupiště bude zřízeno v délce 90 m. Výška nástupní hrany je 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Řešená stanice je navržena s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností cca 250kg. V celé délce rekonstrukce železniční stanice je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm se ve stanici navrhuje zapuštěné, standardní šířky v koruně 6m. Výhybkové konstrukce jsou typu S49 druhé generace.

Žst. Čížkovice, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 3,916, konec stavebních úprav km 4,510.

V železniční stanici bude zřízeno pražcové podloží, které je navrženo dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 6.1 – vápenná stabilizace zřízená na místě. Zemní pláň je navržena do 5% spádu. Minimálně požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa.

Odvodnění:

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci revitalizace ŽST Čížkovice je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Odvodnění je navrženo systémem trativodů s vyústěním do železničního propustku nebo do vsakovací jímky.

Vsakovací jímky budou zřízeny ze studničních skruží o vnitřním průměru minimálně 1,5 m a opatří se zákrytovou deskou. Studna bude zasahovat minimálně 3 m pod terén. Na dně vsakující jímky se zřídí filtrační vrstva v tloušťce minimálně 200 mm. Jímky budou budované se zapuštěním skruží bez záspy.

Trativody jsou navrženy z poloperforovaných plastových trubek DN 200 mm. Min. podélný sklon je 5 ‰. Na zásep okolo trativodu bude použita jednotná výplň těženého nebo

drceného kameniva ŠD 16/32 mm splňující požadavky TNŽ 73 6949. Obsyp trativodu bude obalen geotextílií. Jako vyrovnávací vrstva pod trativod je navržena frakce 0/4 mm tloušťky 30-50 mm. V místě přechodu pod kolejí bude trativod obetonován.

Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláně železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Čížkovice - Libochovice, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 9,385, konec stavebních úprav km 10,144.

Jedná se o rekonstrukci oblouku před železniční stanicí včetně stanice Chotěšov pod Házburkem. Železniční stanice Chotěšov pod Házburkem bude redukována. Z průběžné koleje bude zachována odbočka na vlečku AGRO. Železniční stanice se změní na nákladíště se zastávkou. Většina výhybek bude vytržena z konstrukce koleje bez náhrady. Výhybka č. 3 a 5 budou nahrazeny kolejovým polem z užitého materiálu. Výhybka č.4 - zabezpečující odbočení z trati na vlečku AGRO bude zachována a bude regenerována.

Oblouk před stanicí v km 9,385 - 9,882 je navržen s regenerovaným železničním svrškem z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB6 s pružným upevněním. V celé délce rekonstrukce novým materiálem je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm je otevřené, standartní šířky v koruně 3,4m.

Čížkovice - Libochovice, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 9,385, konec stavebních úprav km 10,144.

V úseku bude zřízeno pražcové podloží, které je navrženo dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 6.1 – vápenná stabilizace zřízená na místě. Zemní plán je navržena do 5% spádu. Minimálně požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa. Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláně železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Žst. Libochovice, železniční svršek

Začátek stavebních úprav km 13,265, konec stavebních úprav km 13,851.

Žst. Libochovice bude rekonstruována. V železniční stanici budou zřízeny tři dopravní koleje (č. 1, 2, 3) a manipulační kolej č.4. Kolejiště umožňuje na lovosickém zhlaví odbočit směrem na Lovosice a na Budyni nad Ohří. Do lovosického zhlaví je zaustěna vlečka Libochovické sklárny. Ve stanici je navrženo jedno poloostrovní nástupiště mezi první a druhou kolejí. Byla provedena stavební předpříprava (byla zvětšena osová vzdálenost mezi kolejí č.1 a 3) pro možnost zřízení poloostrovního nástupiště mezi kolejí 1 a 3 v budoucnu. V současnosti by bylo nástupiště využíváno o víkendech a to pouze nahodile. Výška nástupní hrany mezi první a druhou kolejí je 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Řešená stanice je navržena s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností cca 250kg. V celé délce rekonstrukce železniční stanice je uvažováno s bezстыkovou kolejí dle předpisu SŽDC S3/2. Kolejové lože fr. 32/63 mm se ve stanici navrhuje zapuštěné, standartní šířky v koruně 6m. Výhybkové konstrukce jsou typu S49 druhé generace.

Žst. Libochovice, železniční spodek

Začátek stavebních úprav km 13,265, konec stavebních úprav km 13,851.

V úseku bude zřízeno pražcové podloží dle předpisu SŽDC-S4 jako TYP 3.1 s vrstvou ze štěrkodrti nebo pražcové podloží TYP 6.1 - vápenná stabilizace zřízená na místě. Zemní plán je navržena do 5% spádu. Minimálně požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je 30 MPa. Zřízením železničního spodku bude

odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláně železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Odvodnění:

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci revitalizace ŽST Libochovice je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Odvodnění je navrženo systémem trativodů s vyústěním do železničního propustku nebo do vsakovacích jímek

Vsakovací jímký budou zřízeny ze studničních skruží o vnitřním průměru minimálně 1,5 m a opatří se zákrytovou deskou. Studna bude zasahovat minimálně 3 m pod terén. Na dně vsakovací jímky se zřídí filtrační vrstva v tloušťce minimálně 200 mm.

Trativody jsou navrženy z poloperforovaných plastových trubek DN 200 mm. Min. podélný sklon je 5 ‰. Na zásyp okolo trativodu bude použita jednotná výplň těžného nebo drceného kameniva ŠD 16/32 mm splňující požadavky TNŽ 73 6949. Obsyp trativodu bude obalen geotextilií. Jako vyrovnávací vrstva pod trativod je navržena frakce 0/4 mm tloušťky 30-50 mm. V místě přechodu pod koleji bude trativod obetonován.

Zřízením železničního spodku bude odvodněna konstrukce koleje, zvýší se únosnost pláně železničního spodku a sníží se provozní náklady na údržbu koleje.

Louny – Lovosice, výstroj trati

Součástí stavebního objektu je návrh instalace traťových značek - návěstí označující místa na trati, rychlostníků, staničníků, sklonovníků a zajišťovacích značek prostorové polohy koleje. Návrh je vypracován v souladu s Předpisem SŽDC M21 pro staničení tratí a Předpisem SŽDC DI pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy. Podkladem pro návrh situování značek výstroje trati je projektová dokumentace železničního svršku a graf dynamického průběhu rychlosti.

Využití dosavadního hmotného majetku

V rámci stavby je částečně možné počítat s využitím stávajícího kolejového roštu. Jedná se o kolejový rošt v úseku Radnice nad Ohří – Libochovice. Využitelný kolejový rošt je typu - kolejnice S49 na betonových pražcích SB6 s celkovou délkou 7,1 km. Ostatní zastaralé rozponové upevnění nebo žebrové tuhé upevnění na dřevěných pražcích nelze zpětně využít do konstrukce koleje. Z výhybkových konstrukcí jsou využitelné pouze dvě výhybky v železniční stanici Čížkovice na libochovickém zhlaví, které jsou v konstrukci koleje cca 10 let. V každém případě bude provedena na vyzískaném materiálu předkategorizace. Vyzískaný materiál bude rozebrán, roztříděn a kategorizován.

Kolejové lože v traťových úsecích bude regenerováno na recyklační základně je počítáno s 30% odpadem z celkového objemu kolejového lože, 70% objemu kolejového lože bude využito zpět do konstrukce koleje. Kolejové lože ve stanicích bude odtěženo a odvezeno na příslušnou skládku.

Z hlediska žel. spodku nelze počítat s nějakým zásadním využitím. V maximální míře bude využit stávající systém odvodnění. Stávající příkopy budou rekonstruovány a bude zajištěna jejich funkčnost.

Projektované kapacity (rozhodující)

Žst. Louny, železniční svršek

Výhybky

2 ks

Kolejové pole	90 m
Kolejové lože	683 m ³
Drážní stezky	340 m ²
Žst. Louny, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	380 m ³
Trativod	212 m
Louny – Radonice nad Ohří, železniční svršek	
Kolejové pole - regenerované	326 m
Kolejové lože	945 m ³
Drážní stezky	391 m ²
Louny – Radonice nad Ohří, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	347 m ³
Pražcové podloží typ 6.1	222 m ³
Štěrkodrt'	264 m ³
Trativod	326 m
Výh. Radonice nad Ohří, železniční svršek	
Výhybky	2 ks
Kolejové pole	406 m
Kolejové lože	1606 m ³
Drážní stezky	691 m ²
Výh. Radonice nad Ohří, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	467 m ³
Pražcové podloží typ 6.1	530 m ³
Štěrkodrt'	467 m ³
Trativod	300 m
Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční svršek	
Kolejové pole	6303 m
Kolejové pole regenerované	5900 m
Kolejové lože	30508 m ³
Drážní stezky	14644 m ²
Radonice nad Ohří - Libochovice, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	10633 m ³
Pražcové podloží typ 6.1	6457 m ³
Štěrkodrt'	11517 m ³

Trativod	2758 m
Lovosice - Čížkovice, železniční svršek	
Kolejové pole - regenerované	341 m
Kolejové lože	1204 m ³
Dražní stezky	409 m ²
Lovosice - Čížkovice, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	609m ³
Trativod	237 m
Žst. Čížkovice, železniční svršek	
Výhybky	3 ks
Kolejové pole	818 m
Kolejové lože	2871 m ³
Dražní stezky	2441 m ²
Žst. Čížkovice, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 6.1	1584 m ³
Štěrkodrt'	1848 m ³
Trativod	782 m
Čížkovice - Libochovice, železniční svršek	
Kolejové pole - regenerované	497 m
Kolejové lože	1223 m ³
Dražní stezky	681 m ²
Čížkovice - Libochovice, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 6.1	1139 m ³
Štěrkodrt'	1392 m ³
Žst. Libochovice, železniční svršek	
Výhybky	7 ks
Kolejové pole	1200 m
Kolejové lože	4770 m ³
Dražní stezky	5159 m ²
Žst. Libochovice, železniční spodek	
Pražcové podloží typ 3.1	1280 m ³
Pražcové podloží typ 6.1	1406 m ³
Štěrkodrt'	1640 m ³

Trativod

1186 m

Louny – Lovosice, výstroj trati

Hektometrovníky

144 ks

Zajišťovací značky

kpl,

Návěsti

kpl.

1.4.4 Nástupiště

NAST	NÁSTUPIŠTĚ
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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)**Zast. Pátek, nástupiště**

Zastávka je vybavena nástupištěm. Nástupiště je zřízeno s pevnou jízdou hranou z prefabrikátů Tischer bez nástupištních desek s výškou do 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště má úrovňový přístup. Nástupiště je situované u drážního domku vpravo trati a je dlouhé 84 m. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor zastávky. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště je na konci své životnosti.

Dopravná Koštice nad Ohří, nástupiště

Dopravná Koštice nad Ohří je vybavena nástupišti u koleje č 1 délky 57 m a u koleje č.3 v délce 40 m. Nástupiště je s pevnou jízdou hranou z prefabrikátů Tischer bez nástupištních desek s výškou do 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště má úrovňový přístup. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor zastávky. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště je na konci své životnosti.

Zast. Křesín, nástupiště

Železniční zastávka Křesín je vybavena nástupištěm délky 84 m. Nástupiště je zřízeno s pevnou jízdou hranou z prefabrikátů Tischer bez nástupištních desek s výškou do 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště má úrovňový přístup. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor zastávky. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště je na konci své životnosti.

Zast. Dubany, nástupiště

Železniční zastávka Dubany je vybavena nástupištěm délky 83 m. Nástupiště je zřízeno s pevnou jízdou hranou z prefabrikátů Tischer bez nástupištních desek s výškou do 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště má úrovňový přístup. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného

usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor zastávky. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště je na konci své životnosti.

Zast. Libochovice město, nástupiště

Železniční zastávka Libochovice město je vybavena nástupištěm délky 100 m. Nástupiště je zřízeno z prefabrikátů Tischer s nástupištními deskami s výškou do 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště má úrovňový přístup. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor zastávky. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště je na konci své životnosti.

Žst. Čížkovice, nástupiště

Železniční stanice je vybavena třemi nástupišti a to u koleje č. 1, 2 a 3 v délce 40, 95 a 60 m. Nástupiště jsou s pevnou jízdní hranou z prefabrikátů Tischer s výškou do 300 mm s úrovňovým přístupem. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor železniční stanice. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště jsou na konci své životnosti.

Dopravna Libochovice, nástupiště

Dopravna je vybavena třemi nástupišti a to u koleje č. 1 a 3 se nacházejí sypané nástupiště v délce 130 a 42 m. U koleje č. 5 se nachází nástupiště s pevnou jízdní hranou z prefabrikátů Tischer s výškou do 300 mm s úrovňovým přístupem délky 120 m. Konstrukce nástupišť je daná požadavkem na bezpečné vystupování a nastupování cestujících z vlaků a úspěšného usměrnění cestujících od vlaku mimo prostor železniční stanice. Obecně lze uvažovat životnost nástupišť 25 – 30 let. Nástupiště jsou na konci své životnosti.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Zast. Pátek, nástupiště

Železniční zastávka bude vybavena novým nástupištěm a to z levé strany koleje. Začátek nástupiště bude v km 9,174 a konec v km 9,264. Původní nástupiště bude zrušeno. Výhodou nástupiště na levé straně koleje je, že cestující nebudou muset při přístupu na nástupiště železniční přejezd použít. Přístup na nástupiště budou bezbariérový. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště budou budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupiště bude dlouhá 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Na nástupišti dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800 m. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou.

Zast. Koštice nad Ohří, nástupiště

Dopravna Koštice nad Ohří se mění na zastávku Koštice nad Ohří. Železniční zastávka bude vybavena novým nástupištěm. Začátek nástupiště bude v km 12,271 a konec v km 12,361. Přístup na nástupiště bude bezbariérový. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště budou budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupišť bude dlouhá 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Na nástupišti dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800 m. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zvýší bezpečnost cestujících.

Zast. Křesín, nástupiště

Železniční zastávka bude vybavena novým nástupištěm. Začátek nástupiště bude v km 14,267, konec nástupiště bude v km 14,357. Přístup na nástupiště bude bezbariérový. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště bude budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupiště bude dlouhá 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Na nástupištích dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásů šířky 400mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800m. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou.

Zast. Dubany, nástupiště

Železniční zastávka bude vybavena novým nástupištěm. Začátek nástupiště bude v km 16,766 – konec v km 16,856. Přístup na nástupiště bude bezbariérový. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště bude budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupišť bude dlouhá 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Na nástupištích dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásů šířky 400mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800m. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou.

Zast. Libochovice město, nástupiště

Železniční zastávka bude vybavena novým nástupištěm. Začátek nástupiště bude v km 18,757, konec nástupiště je v km 18,847. Přístup na nástupiště bude bezbariérový. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště budou budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupišť bude dlouhá 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Na nástupištích dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásů šířky 400mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800m. V místě drážního domku bude konstrukce nástupiště upravena tak, aby nebyly ohroženy sklepní prostory drážního objektu. Za obrubníkem ukončující nástupiště bude navazovat šterková plocha. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou.

Žst. Čížkovice, nástupiště

Železniční stanice bude vybavena mezi kolejí č. 1 a 2 jedním poloostrovním nástupištěm s dvěma nástupními hranami. Bezbariérový přístup na nástupiště bude umožněn přes centrální přechod. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště budou budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupišť bude 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm v přímě nebo 1680 mm v oblouku. Na nástupištích dojde ke zřízení vodící linie s funkcí varovného pásů šířky 400mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800m. Začátek nástupiště je v km 4,034 a konec nástupiště je v km 4,124. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou.

Žst. Libochovice, nástupiště

Železniční stanice bude vybavena mezi kolejí č. 1 a 2 jedním poloostrovním nástupištěm s dvěma nástupními hranami. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes centrální přechod. Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního Ž 8.42-N. Nástupiště budou budované z prefabrikovaných dílů typu „L“ bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Nástupní hrana nástupišť bude 90 m. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm v přímě nebo 1680 mm v oblouku. Na nástupištích dojde ke

zřízení vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400mm pro nevidomé a to ve vzdálenosti 0,800m. Začátek nástupiště je v km 13,627 a konec nástupiště je v km 13,717. Nové nástupiště zvýší komfort cestujících a zabezpečí ochranu cestujících před železniční dopravou. Kolejové řešení umožňuje zřídit poloostrovní nástupiště s jednou nástupní hranou u koleje č.3. Nástupiště u koleje č.3 nebude zatím zřízeno. V současnosti by bylo nástupiště u koleje č.3 využíváno o víkendech a to pouze nahodile.

Využití dosavadního hmotného majetku

Vyzískané konstrukční prvky nástupišť v místě rekonstrukce budou částečně využity na prodloužení nástupišť v rámci OR na 90 m v místech, kde není navržena rekonstrukce.

V rámci stavby se však pro materiál zásypu nástupišť použije jako vhodný materiál vytěžené kolejové lože.

Projektované kapacity (rozhodující)

Nástupiště

90 m

1.4.5 Železniční přejezdy

PREJ	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY
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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Úrovňové přejezdy jsou různých konstrukcí, převážně všechny se závadami na povrchu přejezdové konstrukce a závadami na GPK. Přejezdové konstrukce jsou tvořeny převážně živičným krytem, případně u místních a účelových komunikací výdřevou a bet. panely, nebo nezpevněným štěrkovým povrchem. Přejezdy rekonstruované v nedávné době na významnějších komunikacích jsou již pryžové rozebíratelné konstrukce. Stávající zabezpečovací zařízení železničních přejezdů je řešeno v samostatné části. V rekonstruovaném úseku Radonice nad Ohří – Libochovice se nachází 21 železničních přejezdů. Dále v úseku ŽST Libochovice – ŽST Lovosice se nachází 3 železniční přejezdy, které budou v této investiční akci rekonstruovány.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Železniční přejezdy budou rekonstruovány spolu s jejich zabezpečením v rekonstruovaných úsecích. Na všech železničních přejezdech jsou navrženy celopryžové rozebíratelné přejezdové konstrukce. U účelových a místních komunikací jsou navrženy hospodárnější odlehčené celopryžové rozebíratelné přejezdové konstrukce.

U přejezdů bude rekonstruována přejezdová vozovka v nezbytně nutném rozsahu pro navázání na stávající komunikace.

Při projednávání projektu vznikl požadavek na rozšíření komunikace před a za přejezdem u přejezdů v km 7,049 a 7,318. Je navrženo rozšíření silnice tak, aby odpovídalo kategorii S 6,5. Nově tedy šířka každého ze dvou jízdních pruhů $a=2,75$ m, šířka nezpevněné krajnice na každé straně 0,5 m.

U přejezdu v km 20,054 se v bezprostřední blízkosti nachází křižovatka silnice III/2467 s místní komunikací. Hranice křižovatky se nachází 1,8 m od hranice nebezpečného pásma přejezdu. Navrhujeme změnu přednosti v jízdě, abychom odstranili problém se zastavením automobilu v hranici nebezpečného pásma přejezdu při odbočování vlevo, do ulice Táboritská. Hlavní silnici navrhujeme provést z ulice Nádražní, která by za přejezdem pokračovala vlevo do ulice Táboritská. Nádražní ulice pokračující za přejezdem rovně by byla vedlejší. V souladu se zněním normy ČSN 73 6380 navrhujeme dopravní opatření, kterým bude formou svislého dopravního značení umístěna na pravé straně silnic před a za přejezdem dopravní značka "Hlavní pozemní komunikace" (P2) s dodatkovou tabulí (E2b) znázorňující tvar křižovatky. Na navržené vedlejší silnici bude na pravé straně před křižovatkou umístěna dopravní značka „Dej přednost v jízdě“ (P4) spolu s vodorovnou dopravní značkou znázorněnou na komunikaci „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě“ (V06a). Dále navrhujeme dočasné dopravní značení „POZOR Změna místní úpravy“ umístěné na silnicích dotčené křižovatky v dostatečné vzdálenosti z důvodu upozornění změny dopravního značení. Na základě vyjádření Policie ČR bude komunikace v ulici Nádražní za přejezdem upravena tak, aby byla odstraněna psychologická přednost hlavní silnice a to změnou stávajících směrových poměrů komunikace vložení dvou protisměrných oblouků, které opticky donutí řidiče zpomalit. V délce úpravy pozemní komunikace budou obrubníky opatřeny signálním nátěrem (žluto-černým) po obou stranách komunikace. Stávající vjezd zůstane zachován, rekonstruovaná komunikace na něj bude plynule výškově a směrově navazovat.

Složení vrstev komunikace u přejezdů pro lesní a polní cesty bude provedeno dle vrstev v místě napojení. Sanace železničního svršku v místě ZKPP přejezdu bude provedena v těchto vrstvách: tloušťka štěrkodrtě 150 – 200mm, štěrkodrt' stabilizovaná vápenocementem (poměr 70% CaO : 30% cement + další přísady) 350 – 400 mm.

Složení vrstev komunikace u přejezdů pro křížení s pozemní komunikací (silnice a místní komunikace) bude provedeno dle vrstev v místě napojení. Sanace železničního svršku v místě ZKPP přejezdu bude provedena v těchto vrstvách: tloušťka štěrkodrtě 200 -

250mm, štěrkodrt' stabilizovaná vápenocementem (poměr 70% CaO : 30% cement + další přísady) 350 - 450mm.

Na všech rekonstruovaných přejezdech bude navrženo odvodnění přejezdu podélnými trativody či vsakovacími žebry a zřízení ZKPP.

Minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku bude navržen na min. 50MPa (regionální trať). Pro navržení ZKPP je nutno provést zatěžovací zkoušky v místech přejezdů.

Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	Komunikace
P2290	7,049	PZS 3SBI	silnice III/2393
P2291	7,318	PZS 3SBI	silnice III/2391
P2292	7,639	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2293	9,278	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2294	9,472	PZS 3SBI	silnice III/2391
P2295	10,168	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2296	10,520	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2297	10,774	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2298	11,871	PZS 3SBI	silnice III/2466
P2299	12,446	PZS 3SBI	silnice II/246
P2301	14,378	PZS 3SBI	silnice III/23748
P2302	16,249	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2303	16,756	PZS 3SBI	D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
P2304	16,932	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2305	17,885	PZS 3SBI	O - účelové komunikace - ostatní
P2306	18,383	PZS 3SBI	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2307	18,875	PZS 3SBI	silnice II/237
P2308	19,143	PZS 3SBI	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2309	19,460	PZS 3SBI	silnice III/2467
P2310	19,809	PZS 3SBI	D2 - místní komunikace – nepřístupné motorovým vozidlům
P2311	20,054	PZS 3SBI	D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Ident. číslo	ev. km	Zabezpečení	Komunikace
P2269	2,705	PZS 3SBI	místní/O - účelové komunikace - ostatní
P2271	3,905	PZS 3SBI	/C - místní komunikace - obslužná
P2278	9,804	PZS 3SBI	silnice III/23757

Využití dosavadního hmotného majetku

S využitím stávajících přejezdových konstrukcí se neuvažuje.

Projektované kapacity (rozhodující)**Sanace železničního spodku**

plocha ZKPP (šterkodrt' 150- 250mm + šterkodrt' stabil.
vápenocementem 350 - 400mm) 1987 m²

Odvodnění

zřízení nových trativodů v délce 171 m
zřízení nových trativodních šachet + monolitická výust' 16 + 1 ks
zřízení vsakovacího žebra 40 m

Rekonstrukce jednokolejného žel. přejezdu

š. 172,8 m v ose koleje skladebních modulů (à 1,2m, vnější, vnitřní) 144 ks
š. 17,1 m v ose koleje skladebních modulů (à 0,9m, vnější, vnitřní) 19 ks

Rekonstrukce komunikace u žel. přejezdu

rekonstrukce komunikace 1896 m²
rekonstrukce chodníku 68 m²

Odvodnění komunikace

monolitický kompozitní žlab včetně čistícího kusu a odtok. vpusti 43 m
plastový žlab s ocelovou mřížkou 6,5 m
svodné potrubí 21 m

1.4.6 Mosty, propustky, zdi

MOST	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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Železniční mosty

Trat'ový úsek (TÚ): 0752 – Louny (mimo) – Libochovice (mimo)

Železniční most v ev. km 1,842 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění silnice a občasného vodního toku. Nosní konstrukci tvoří ocelová trémová dvojčítá konstrukce se zapuštěnou mostovkou. Mostní konstrukce byla vybudována v roce 1902. Jednotlivé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny korozí, většina šroubů podlahových plechů není dotažena. Ložiska jsou zčásti taky zrezivělá. Opěry jsou ze železobetonu, mostní křídla byli nadbetonovány, zdivo dířku opěry a mostních křidel je kryté stříkanou omítkou – stříkaným betonem. Na opěrách se nacházejí pásové trhliny a místy je porušeno spárování. Zábradlí jsou ocelová, oslabena korozí.

Železniční most v ev. km 4,108 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění účelové komunikace. Nosní konstrukci tvoří ocelová trémová plnostěnná konstrukce bez mostovky. Mostní konstrukce byla vybudována v roce 1901. Jednotlivé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny korozí, mostnice jsou nedostatečně připevněny. Nářer ocelové konstrukce je na jednotlivých místech poškozený. Opěry jsou kamenné s betonovými římsami, na opěrách se nacházejí pásové trhliny a místy je porušeno spárování. Zábradlí je ocelové, svařované L profily.

Železniční most v ev. km 5,695 – stav 1/1

Konstrukce slouží na přemostění trvalého vodního toku. Nosní konstrukci tvoří kamenná klenba stažena kotevními táhly. Mostní konstrukce byla vybudována v roce 1901. Na konstrukci se nacházejí krátké podélné trhliny po spárách, jednotlivé kameny su také

prasklé. Opěry jsou tvořeny kamenným zdivem, místy se na nich nacházejí pásové trhliny a je porušeno spárování.

Železniční most v ev. km 11,314 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění účelové komunikace a občasného vodního toku. Nosní konstrukci tvoří ocelová trámová příhradová konstrukce s mezilehlou mostovkou. Mostní konstrukce byla vybudována v roce 1902, v roce 1965 došlo k zesílení ocelové konstrukce. Jednotlivé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny korozí, mostnice jsou nedostatečně připevněny. Na pásovém úhelníku dolního pásu krajního příčnicku se nachází trhlina. Opěry jsou tvořeny kamenným zdivem, lokálně se vyskytují pásové trhliny a místy je porušeno spárování.

Železniční most v ev. km 11,559 – stav 2/1

Konstrukce slouží na přemostění stálého vodního toku a jeho inundačního území. Jedná se o mostní objekt o třech prostých polích. Nosní konstrukci tvoří ocelová trámová příhradová konstrukce s dolní mostovkou. Mostní konstrukce byla vybudována v roce 1902, v roce 2002 došlo k zesílení ocelové konstrukce. Jednotlivé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny korozí, mostnice jsou nedostatečně připevněny. Na pásovém úhelníku dolního pásu krajního příčnicku se nachází trhlina. Na opěrách se nacházejí pásové trhliny a místy je porušeno spárování.

Trat'ový úsek (TÚ): 0751 – Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně)

Železniční most v ev. km 2,380 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění občasného vodního toku (inundace) a trubního vedení (kanalizace). Nosní konstrukci tvoří dvě železobetonové desky s podélnou dilatační spárou. Římsy jsou betonové, přesypané štěrkem, dilatační spáry mezi deskami NK a závěrnými zídkami opěr nejsou překryté a spárami propadává štěrk. Uložení na opěrách je na způsob kluzné vrstvy. Zábradlí je ocelové dvoumadlové, oslabené korozí. Opěry a rovnoběžné křídla jsou z kamenného zdiva a železobetonu. Na opěrách jsou nepřekryté dilatační spáry a je místy porušeno spárování.

Železniční most v ev. km 3,354 – stav 3/3

Most v ev. km 3.354 se nachází na trati Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně) TU 0751 a DU B1, a převádí 1 kolej přes potok Modla. Stávající most je klenbový s rovnoběžnými křídly. Klenba je cihlová na krajích lemovaná kvádry. Spodní stavba je kamenná, plošně založena. Klenba a čelní zdi jsou staženy pomocí ocelových táhel. Na mostě se místem vyskytují trhliny na konstrukci, průsaky, vypadaná zdící malta, degradace cihel NK a kamenného zdiva spodní stavby. Přechody z mostu nejsou upravené, před i za mostem dochází k sesouvání štěrkového lože. Římsy jsou kamenné, přesypané štěrkem. Jednotlivé kameny říms jsou popraskané. Zábradlí na mostě jsou ocelové - vpravo svařované třímadvé a vlevo nýtované dvoumadlové, nátěr je poškozený (odloupáný), poslední sloupek levostranného zábradlí je uvolněný. Podle protokolu o podrobné prohlídce objektu z roku 2012 je stav nosné konstrukce hodnocen jako K3 a spodní stavby jako S3. Most byl vybudován v roce 1912, a v roce 1992 proběhla její sanace.

Železniční most v ev. km 5,554 – stav 2/2

Konstrukce provádí jednu kolej a slouží na přemostění trvalého vodního toku. Nosní konstrukce je trámová dvojčítá se zapuštěnou mostovkou s příčnickovými stoličkami a podélnými dřevami. Jednotlivé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny korozí, nátěr je na více místech odloupáný. Ložiska (na obou opěrách pro každý hlavní nosník zvlášť, pohyblivá ložiska na O 01, pevná ložiska na O 02). Zábradlí je ocelové, oslabené korozí. Opěry jsou

železobetonové s rovnoběžnými betonovými křídly. Na opěrách jsou stopy po průsacích a výluhy pojiva z vlasových trhlin a z pracovních spár, ojediněle odhalená výztuž.

Železniční most v ev. km 6,510 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění občasného vodního toku. Nosní konstrukci tvoří 23 kolejnic zabetonovaných do desky. Ocelové části jsou oslabené korozí, beton místy vlasově popraskaný. Krajní betonové části NK s římsami všesměrově popraskané, beton degradovaný do hloubky 30-100 mm. Zábradlí je ocelové, pouze na pravé straně, oslabené korozí. Opěry jsou kamenné s betonovými úložnými prahmi na kterých se nachází vlasové trhliny, malta degradovaná až do hloubky 90 mm. Mostní křídla jsou rovnoběžná z kamenného zdiva a betonu (římsová část).

Železniční most v ev. km 12,395 – stav 2/1

Konstrukce slouží na přemostění trvalého vodního toku. Nosní konstrukci tvoří železobetonová deska s římsami s uložením na způsob kluzné vrstvy. Betonová ochranná vrstva na horní ploše NK je na jednotlivých místech popraskaná, místy odhalená výztuž. Zábradlí jsou ocelová, bez nátěru, oslabená korozí. Opěry jsou betonové, místami je betonový povrch degradovaný. Mostní křídla jsou rovnoběžná betonová, povrchový beton degradovaný.

Železniční most v ev. km 12,834 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění stálého vodního toku. Nosní konstrukce je tvořena zabetonovanými nosníky. Beton mezi nosníky NK je vlasově popraskaný, místami známky po prosakování vody. Obnažené ocelové části NK a ložiska mají poškozený nátěr a jsou oslabené korozí. Římsy jsou betonové, povrchově zvětrané. Zábradlí je ocelové, oslabené korozí. Opěry jsou kamenné s betonovými úložnými prahmi na kterých se nachází svislé trhliny a všesměrné vlasové trhliny. Mostní křídla jsou rovnoběžná z kamenného zdiva a betonu (římsová část).

Železniční most v ev. km 13,261 – stav 2/2

Konstrukce slouží na přemostění stálého vodního toku. Nosní konstrukce je tvořena zabetonovanými nosníky. Místami je popraskaná a opadaná krycí vrstva, betonová čela NK jsou na jednotlivých místech vlasově popraskaná s výluhy pojiva a rzi. Obnažené ocelové části NK jsou oslabené korozí. Římsy jsou betonové, po celé délce bez pracovních spár. Zábradlí je ocelové, oslabené korozí. Opěry jsou kamenné s betonovými úložnými prahmi, místami s vlasovými trhlínami a se známky průsaků. Mostní křídla jsou rovnoběžná z kamenného zdiva a betonu (římsová část).

Propustky

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

V traťovém úseku 0752 Louny (mimo) – Libochovice (mimo) se nachází celkem 45 propustků. Po vypracování DPT, finančních možností realizace a dle nutnosti zvyšování rychlosti a bezpečnosti na trati jsou řešeny pouze mostní objekty, které se nacházejí v úsecích komplexní rekonstrukce. Dotčených propustků je celkově 31, ze kterých bylo vybráno 24 propustků na přestavbu nebo rekonstrukci, 5 propustků je navrženo na zrušení z důvodu lokálních poměrů a 2 propustky zůstanou v původním stavu. Při přestavbě se jedná zejména o propustky s kamennými deskami a v nevyhovujícím stavu, případně propustky s nedostatečnou tloušťkou nebo šířkou kolejového lože. Propustky s návrhem na zrušení jsou již zasypané a neplní svou funkci, odvodnění zde bude řešeno v rámci kolejového spodku.

Součástí stavby je také přestavba propustku pod silnicí III. třídy u přejezdu P2291 nedaleko dopravní Radonice nad Ohří.

Z hlediska typu stávající nosné konstrukce je možné propustky rozdělit do několika kategorií. Propustky se železobetonovou rourou, propustky s ocelovou rourou, propustky s kamennou klenbou a propustky s kamennou deskou. V následující části jsou popsány stávající stavy těchto konstrukcí.

Stávající stav – stávající propustky ze železobetonových rour

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 12 propustků s nosnou konstrukcí sestávající ze železobetonových rour průměrů DN 300 až DN 1200. Ve většině případů byly tyto roury vloženy do již stávajících propustků, tzn. jednalo se o přestavbu otevřených propustků na trubicí. Tudíž jsou tyto roury založeny na původních kamenných operách a obetonovány a jsou ukončeny kolmými kamennými nebo betonovými čely. 2 propustky ze ŽB rourou byly zhotoveny jako nové a jsou založeny na betonové desce a ukončeny kolmými betonovými čely.

Stávající stav – stávající propustky z ocelových rour

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 4 propustků s nosnou konstrukcí sestávající z ocelových rour průměrů DN 350 až DN 500. Ve většině případů byly tyto roury vloženy do již stávajících propustků, tzn. jednalo se o přestavbu otevřených propustků na trubicí. Tudíž jsou tyto roury založeny na původních kamenných operách a obetonovány a jsou ukončeny kolmými kamennými nebo betonovými čely. Jeden propustek s ocelovou rourou byl zhotoven pomocí technologie protlačování roury skrze násypové těleso a je ukončen kolmými betonovými čely.

Stávající stav – stávající propustky s kamennou klenbou

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 3 propustky s nosnou konstrukcí sestávající z kamenné klenby. Spodní stavbu propustku tvoří kamenné opěry. SO 04-21-04 a SO 04-21-11 jsou ukončeny kolmými kamennými čely s kolmými kamennými křídly, v obou případech se jedná o propustky s vysokou přesypávkou. SO 04-21-11 slouží k převedení Débeřského potoka pod tělesem dráhy. Třetím klenbovým propustkem je SO 04-21-14 který je ukončen kolmými kamennými čely se šikmými křídly. V roce 1999 byla čela i křídla nadbetonována z důvodu sesypávání štěrku do koryta vodoteče. Římky jsou také betonové a na obou stranách se nachází ocelové zábradlí.

Stávající stav – stávající propustky s kamennými deskami

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 12 propustků s nosnou konstrukcí sestávající z kamenné desky uložené na kamenných opěrách. Propustky jsou ukončeny kolmými kamennými čely, římsy jsou také kamenné. Stávající stav kamenných desek není znám.

Stávající stav – silniční propustek

Součástí stavby je také jeden propustek pod silnicí III. třídy u přejezdu P2291. Stávající nosná konstrukce je tvořena betonovou rourou DN400 do které je zasunuta PE roura DN300. Svahy na vtoku i výtoku jsou odlážděny kamennou dlažbou, na výtoku je roura pod úrovní terénu a propustek tedy neplní svou funkci.

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

V traťovém úseku 0751 Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně) se nachází celkem 33 propustků. Po vypracování DPT, finančních možností realizace a dle nutnosti zvyšování rychlosti a bezpečnosti na trati jsou řešeny pouze mostní objekty, které se nacházejí v úsecích komplexní rekonstrukce. Dotčených propustků je celkově 4 které budou přestaveny na nové trubicí nebo rámové. Při přestavbě se jedná zejména o propustky s kamennými deskami a v nevyhovujícím stavu, případně propustky s nedostatečnou tloušťkou nebo šířkou kolejového lože.

Z hlediska typu stávající nosné konstrukce je možné propustky rozdělit do několika kategorií. Propustky se železobetonovou rourou, propustek s kamennou deskou a propustek s betonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi. V následující části jsou popsány stávající stavy těchto konstrukcí.

Stávající stav – stávající propustky ze železobetonových rour

V úseku komplexní rekonstrukce na TÚ 0751 se nachází 2 propustky s nosnou konstrukcí sestávající ze železobetonových rour průměrů DN500 a DN 600. V minulosti byly tyto roury vloženy do již stávajícího propustku, tzn. jednalo se o přestavbu otevřeného propustku na trubní. Tudiž jsou tyto roury založeny na původních kamenných opěrách a jsou ukončeny kolmými čely. Propustek SO 12-21-02 v ev. km 4,300 je na vtoku ukončen kolmým betonovým čelem se vtokovou jámkou. Na výtoku je napojen do stávajícího potrubí pomocí šachty. Propustek se nachází ve stanici.

Stávající stav – stávající propustky s kamennými deskami

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 1 propustek s nosnou konstrukcí sestávající z kamenné desky uložené na kamenných opěrách. Propustek je ukončen kolmými kamennými čely, římsy jsou taky kamenné. Stávající stav betonové desky je nevyhovující.

Stávající stav – stávající propustky s betonovými deskami se zabetonovanými kolejnicemi

V úseku komplexní rekonstrukce se nachází 1 propustek s nosnou konstrukcí sestávající z betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi uložené na kamenných opěrách. Propustek je ukončen kolmými kamennými čely, římsy jsou betonové. Stávající stav betonové desky je nevyhovující, nachází se v ní široké trhliny, zabetonované kolejnice jsou zespodu místy obnaženy.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Železniční most v ev. km 3,354

Vzhledem ke stavu konstrukce navrhujeme stávající most nahradit novým mostním objektem - prefabrikovanou železobetonovou klenbou. V místě mostního objektu se neřeší rekonstrukce stávajícího železničního svršku ani spodku, a proto je v rámci budování nové konstrukce nutno provést i úpravu železničního svršku a spodku. Stávající most se zdemoluje po úroveň základové spáry nového objektu. Na ní se vybudují základové pásy hlubinně založené na mikropilotách. Na základový pás budou uloženy prefabrikované železobetonové díly klenby. Na mostě je jako bezpečnostní zařízení navrženo ocelové zábradlí nad otvorem a podél křídel objektu. Vodní tok pod mostem se vyčistí a vydláždí.

Propustky

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

Nový stav – stávající propustky ze železobetonových rour

U propustků s nedostatečnou tloušťkou nebo šířkou kolejového lože nebo změny polohy propustku (celkem 5) se provede demolice stávající konstrukce a je navržen nový trubní propustek z prefabrikovaných železobetonových rour DN 400 až DN 1200. Propustek bude založen na ŽB desce o tloušťce min. 200mm. Ukončení propustku se preferuje pomocí šikmých koncových rour. V případě, že to lokální podmínky neumožní, jsou navržena čela kolmé. U vtoků a výtoků se provede odláždění koryta kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozem. U propustků s dostatečnou tloušťkou kolejového lože a ve vyhovujícím stavu (celkem 4) se provede pouze sanace čel propustku a pročištění koryta

propustku s odlážděním a úpravou zídek na vtoku a výtoku. Úplné zrušení bez náhrady je navrženo pro 3 propustky ze ŽB rour – SO 04-21-21 (ev. km 16,570), SO 04-21-27 (ev. km 19,145) a SO 04-21-29 (ev. km 20,035). Tyto propustky neprovádí žádnou trvalou vodoteč a jsou v současnosti pod úrovní terénu a neplní tedy svou funkci. Odvodnění bude zde řešeno v rámci železničního spodku. U SO 04-21-27 (ev. km 19,145) a SO 04-21-29 (ev. km 20,035) se zřídí vsakovací žebro, u SO 04-21-21 (ev. km 16,570) se občasná vodoteč odvede pomocí drážních příkopů k propustku SO 04-21-22 v ev. km 16,750.

Silniční propustek je v novém stavu také navržen z prefabrikovaných ŽB rour DN800 a uplatňuje se při něm stejná koncepce návrhu zakládání, čelních zdí a uprav koryta jako u železničních propustků popsanych výš.

Nový stav – stávající propustky z ocelových rour

Propustek SO 04-21-03 (ev. km 8,490) dříve zhotoven protlačováním se vybetonuje a jako náhrada je navržen nový trubní propustek ze železobetonových prefabrikovaných rour DN 800 určených k protlačování. Vyhotovení tohoto propustku bude provedeno také pomocí technologie protlačování. Propustek bude ukončen betonovými kolmými čely na obou stranách. U vtoků a výtoků se provede odláždění koryta kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozením. U propustku SO 04-21-12 v ev. km 10,919 se provede pouze pročištění stávající ocelové roury a očištění kolmých čel. Úplné zrušení bez náhrady je navrženo pro 2 propustky z ocelových rour - SO 04-21-26 (ev. km 18,882) a SO 04-21-28 (ev. km 19,880). Tyto propustky neprovádí žádnou trvalou vodoteč a jsou v současnosti pod úrovní terénu a neplní svou funkci. Odvodnění bude zde řešeno v rámci železničního spodku. U objektu SO 04-21-26 a SO 04-21-28 bude pro odvodnění zřízeno vsakovací žebro.

Nový stav – stávající propustky s kamennou klenbou

Všechny propustky s kamennou klenbou (celkem 3) zůstanou v původním stavu. Z důvodu vysoké přesypávky a vyhovujícímu stavu se nepředpokládá, že by zvýšení rychlosti na trati mělo vliv na zatížitelnost propustku. U propustku s kamennou klenbou v ev. km 13,015 - SO 04-21-14 bude provedena pouze sanace zdiva a prospárování, nová izolace konstrukce včetně nové drenáže za opěrou. Dále budou upraveny přechody do trati pomocí gabionových zídek. Provede se nový nátěr stávajícího ocelového zábradlí a na gabionové zdi se osadí zábradlí nové.

Nový stav - stávající propustky s kamennými deskami

Vzhledem k tomu, že dochází k zvyšování rychlosti na trati a z toho vyplývajícího zvýšení dynamického namáhání konstrukcí a není možné zjistit skutečný stav kamenných desek, bylo rozhodnuto, že všechny propustky z kamenných desek budou nahrazeny novými ŽB trubními propustky. Pro nosnou konstrukci byly navrženy železobetonové prefabrikované roury průměru DN 800 až DN 1000. Propustek bude založen na ŽB desce o tloušťce min. 200mm. Ukončení propustku se preferuje pomocí šikmých koncových rour. V případě, že to lokální podmínky neumožní, jsou navržena čela kolmá. U vtoků a výtoků se provede odláždění koryta kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozením.

Staveb. obj. TÚ	Ev. km.	Stav	Stávající stav	Stavební úpravy / Zdůvodnění	Nový stav
SO 02-21-15 TÚ 0752	7,309	2	ŽB roura DN800	Nový trubní / Nedostatečná tl. lože	ŽB roura DN800
SO 02-21-16 TÚ 0752	7,315	1	ŽB roura DN600	Nový trubní / rozšíření přilehlého přejezdu	ŽB roura DN600
SO 04-21-01 TÚ 0752	7,634	3	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-02 TÚ 0752	8,216	3	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800

SO 04-21-03 TÚ 0752	8,490	3	Ocelová. roura DN500	Nový trubní / zasypaný	ŽB roura DN800
SO 04-21-04 TÚ 0752	8,585	1	Kamenná klenba	Zachování původního stavu / vyhovující stav	Kamenná klenba
SO 04-21-05 TÚ 0752	9,025	1	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN1000
SO 04-21-06 TÚ 0752	9,480	1	ŽB roura DN300	Pouze sanace a lok. úpravy / vyhovující stav	ŽB roura DN300
SO 04-21-07 TÚ 0752	9,660	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-08 TÚ 0752	9,955	1	ŽB roura DN1000	Pouze sanace a lok. úpravy / vyhovující stav	ŽB roura DN1000
SO 04-21-09 TÚ 0752	10,040	1	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-10 TÚ 0752	10,285	3	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-11 TÚ 0752	10,615	2	Kamenná klenba	Zachování původního stavu / vyhovující stav	Kamenná klenba
SO 04-21-12 TÚ 0752	10,919	3	Ocelová roura DN400	Lok. úpravy a pročištění propustku / zasypaný	Ocelová roura DN400
SO 04-21-13 TÚ 0752	12,460	2	ŽB roura DN600	Nový trubní / nedostatečná tl. lože	ŽB roura 2x DN400
SO 04-21-14 TÚ 0752	13,015	1	Kamenná klenba	Pouze sanace a lok. úpravy / vyhovující stav	Kamenná klenba
SO 04-21-15 TÚ 0752	13,560	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-16 TÚ 0752	13,850	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-17 TÚ 0752	14,559	1	ŽB roura 2x DN1200	Pouze sanace a lok. úpravy / vyhovující stav	ŽB roura 2x DN1200
SO 04-21-18 TÚ 0752	15,112	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-19 TÚ 0752	15,420	1	ŽB roura DN800	Nový trubní / nedostat. šířka kolejového lože	ŽB roura DN800
SO 04-21-20 TÚ 0752	15,900	1	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-21 TÚ 0752	16,570	99	ŽB roura DN800	Demolice / zasypaný	Zrušení bez náhrady
SO 04-21-22 TÚ 0752	16,750	1	ŽB roura DN800	Nový trubní / nevyhovující stav, nedostatečná tl. lože	ŽB roura DN1200
SO 04-21-23 TÚ 0752	17,480	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-24 TÚ 0752	17,891	1	ŽB roura 2x DN800	Pouze sanace a lok. úpravy / vyhovující stav	ŽB roura 2x DN800
SO 04-21-25 TÚ 0752	18,580	2	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800
SO 04-21-26 TÚ 0752	18,882	99	Ocelová roura DN450	Demolice / zasypaný, nedostatečná tl. lože	Zrušení bez náhrady
SO 04-21-27 TÚ 0752	19,145	3	ŽB roura DN400	Demolice / zasypaný, nedostatečná tl. lože	Zrušení bez náhrady
SO 04-21-28 TÚ 0752	19,880	3	Ocelová roura DN350	Demolice / zasypaný, nedostatečná tl. lože	Zrušení bez náhrady
SO 04-21-29 TÚ 0752	20,035	2	ŽB roura DN350	Demolice / zasypaný, nedostatečná šířka lože	Zrušení bez náhrady
SO 02-23-01	Komunikace III/2391	-	ŽB roura DN400	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN800

Trat'ový úsek (TÚ): 0751 – Lovosice (mimo) – Libochovice (včetně)

Nový stav – stávající propustky ze železobetonových rour

Z důvodu nevyhovujícího stavu a nedostatečné tloušťky kolejového lože se stávající propustky zdemolují a budou nahrazeny novými trubními ze železobetonových rour DN 600. Propustky budou založeny na ŽB desce o tloušťce min. 200mm. Ukončení na obou stranách je navrženo pomocí kolmých čel. Také se na vtoku i výtoku provede odláždění koryta kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozením. Římsa jsou navrženy betonové, u propustku SO 12-21-02 (ev. km 4,300) se na římsu nainstaluje zábradlí.

Nový stav - stávající propustky s kamennými deskami

Vzhledem k tomu, že dochází k zvršení rychlosti na trati a z toho vyplývajícího zvýšení dynamického namáhání konstrukcí a není možné zjistit skutečný stav kamenné desky, bylo rozhodnuto, že všechny propustky z kamenných desek (celkem 1) budou nahrazeny novými ŽB trubními propustkami. Nosná konstrukce propustku je navržena ze dvou železobetonových prefabrikovaných rour průměru DN 600. Propustek bude založen na ŽB desce o tloušťce min. 200mm. Pro ukončení propustku jsou navrženy kolmé čela, u vtoku i výtoku se provede odláždění koryta kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozením.

Nový stav - stávající propustky s betonovými deskami se zabetonovanými kolejnicemi

Z důvodu nedostatečné tloušťky kolejového lože se stávající rámový propustek zdemoluje a bude nahrazen novým rámovým propustkem z prefabrikovaných rámových dílců o světlosti 2,0 m a volné výšce 0,9 m. Propustek budou založen na ŽB desce o tloušťce min. 200mm. Ukončení na obou stranách je navrženo pomocí římsových a ukončovacích křídlových dílců. Koryto na vtoku i výtoku se odláždí kamennou dlažbou do betonu, případně i se šterkovým pohozením.

Staveb. obj. TÚ	Ev. km.	Stav	Stávající stav	Stavební úpravy / Zdůvodnění	Nový stav
SO 12-21-02 TÚ 0751	4,300	2	ŽB roura DN600	Nový trubní / nevyhovující stav	ŽB roura DN600
SO 13-21-12 TÚ 0751	9,399	2	ŽB roura DN500	Nový trubní / nevyhovující stav, nedostatečná tl. lože	ŽB roura DN500
SO 13-21-13 TÚ 0751	9,862	2	Zabet. kolejnice	Nový rámový / nevyhovující stav, nedostatečná tl. lože	Prefabrikovaný ŽB rám 2,0x0,9m
SO 14-21-01 TÚ 0751	13,396	1	Kamenná deska	Nový trubní / nevyhovující stav, nedostatečná tl. lože	ŽB roura 2x DN600

Využití dosavadního hmotného majetku

Železniční most v ev. km 3,354

Při mostním objektu v km 3.354 se zpětně využijí demontované koleje a betonové pražce. Do zpětného zásypu se využije část stávajícího železničního spodku a svršku, pokud bude prokázána její vhodnost pro násypové těleso a kolejové lože. Spodní stavba stávajícího objektu se ubourá po úroveň základové spáry nové konstrukce. Zbývající část bude sloužit jako podkladní vrstva, na které se následně vybuduje část základu nového mostu.

Propustky

Do zpětného zásypu se využije část výkopové zeminy a štěrku stávajícího železničního spodku a svršku, pokud bude prokázána jejich vhodnost pro násypové těleso a kolejové lože.

Projektované kapacity (rozhodující)

Železniční most v ev. km 3,354

Délka mostu	7,90 m
Šířka mostu	17,50 m
Délka přemostění	5,45 m
Rozpětí nosné konstrukce	5,68 m
Počet mikropilót $D \leq 150\text{mm}$	120 ks
Objem výkopů	695 m ³
Objem zpětného zásypu	282 m ³
Zhutněný zásyp NK	1018 m ³
Odpad (kamenné zdivo)	618 t
Odpad (cihelňé zdivo)	50 t

Propustky

Celková délka rour DN 400	12,0 m
Celková délka rour DN 600	46,3 m
Celková délka rour DN 800	123,2 m
Celková délka rour DN 800 k protlačování	17,5 m
Celková délka rour DN 1000	10,7 m
Celková délka rour DN 1200	7,1 m
Celková délka ráků 2,0x0,9 m	11,7 m

1.4.7 Ostatní inženýrské objekty

OST	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
SO 02-70-01	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Telefonica
SO 02-70-02	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení UPC
SO 02-70-03	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Čepro
SO 02-70-04	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Net4Gas
SO 02-70-05	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení ČEZ Distribuce
SO 02-70-06	Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Eltodo-Citelum

V trase revitalizace železniční trati dochází ke křížením a souběhům se stávajícími inženýrskými sítěmi.

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)**Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Telefonica****úsek Louny – Radonice nad Ohří**

km 7,022 - V současné době kříží stávající metalická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

úsek Radonice nad Ohří – Libochovice

km 7,639 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 9,461 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 11,858 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 12,456 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 16,760 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 18,862 - V současné době kříží stávající metalická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 18,878 - V současné době kříží stávající metalická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 19,145 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 19,155 - V současné době kříží stávající metalická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 19,451 - V současné době kříží stávající metalická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

úsek Libochovice - Čížkovice

km 3,899 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa,

předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 9,800 - V současné době kříží stávající metalická a optická kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení UPC

km 8,930 - V současné době kříží stávající kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení ani typ stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 9,011 - V současné době kříží stávající kabelizace stávající železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení ani typ stávajících kabelových prvků není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Čepro

km 8,972 - V současné době kříží stávající doprovodný kabel železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení ani typ tohoto kabelu není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 8,977 - V současné době kříží stávající doprovodný kabel železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení ani typ tohoto kabelu není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Net4gas

km 8,892 - V současné době kříží stávající optický kabel železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení tohoto optického kabelu není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

km 8,953 - V současné době kříží stávající metalický kabel železniční těleso v daném místě. Hloubka uložení tohoto metalického kabelu není známa, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení sdělovacího vedení s drážním tělesem.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení ČEZ Distribuce

km 7,388 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, vyvedené z nedaleké stávající budovy zastávky Radonice nad Ohří (stávající stav), kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 7,388.

km 16,760 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, vyvedené z nedaleké stávající budovy zastávky Radonice nad Ohří (stávající stav), kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 16,760.

km 18,862 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, vyvedené z nedaleké stávající budovy zastávky Radonice nad Ohří (stávající stav), kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 18,862.

km 19,163 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 19,163.

km 19,453 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 19,453.

km 19,814 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, vyvedené z nedaleké stávající budovy zastávky Radonice nad Ohří (stávající stav), kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 19,814.

km 19,925 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace NN uložení do země, kdy stávající silové kabely, kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 19,925.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Eltodo-Citelum

km 16,761 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace veřejného osvětlení uložení do země, kdy stávající silové kabely, kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 16,761.

km 19,460 - V současné době je v dané lokalitě provedena kabelizace veřejného osvětlení uložení do země, kdy stávající silové kabely, kříží v současné době stávající železniční těleso v dostatečné hloubce a to v žkm 19,460.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

V tomto oddílu je řešena doplňující mechanická ochrana stávajících inženýrských sítí (elektro část) křížících v současné době stávající železniční těleso v úseku Radonice nad Ohří – Libochovice vždy v rozsahu ochranného pásma.

Ochranné pásmo sdělovacího vedení je dáno dle Zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích)

- a) dle Dílu 4, § 102 Ochranná pásma, bod (2) - Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo silového vedení je dáno dle Zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon)

- b) dle § 46, bod (5) - Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Všeobecně ke křížení s nedrážními sítěmi – v místech, kde bude docházet ke křížení nové kabelové trasy zabezpečovacích zařízení, v celé trati mezi Žst. Louny a Čížkovice, s ostatními inženýrskými sítěmi a nebude se rekonstruovat žel. spodek, bude ochrana nových kabelových prvků provedena zatažením do plastových chrániček, přesahujících v místech křížení, min. 1m na každou stranu od místa křížení (1m na každou stranu vždy od krajního vodiče).

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Telefónica

úsek Louny – Radonice nad Ohří

km 7,022 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

úsek Radonice nad Ohří – Libochovice

km 7,639 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 9,461 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 11,858 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 12,456 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 16,760 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojkovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 18,862 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojkovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 18,887 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojkovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 19,145 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojkovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 19,155 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojkovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 19,451 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

úsek Libochovice - Čížkovice

km 3,899 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

km 9,800 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících metalických kabelů a trubek HDPE, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabely a trubky HDPE následně popř. uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

V případě, že nelze toto opatření realizovat, bude nutné provést ochranu kabelových prvků formou nových kabelových vložek, uložených v chráničkách v místě křížení s dráhou a to v dostatečné hloubce pod kolejí – nové kabelové vložky budou naspojovány na stávající úseky kabelizace, nacházející se již mimo kolizní prostor a nahrazené kabelové úseky v kolizním úseku budou následně demontovány.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení UPC

km 8,930 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících kabelových prvků, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabelové prvky následně uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

km 9,011 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajících kabelových prvků, křížících kolmo na osu stávající železniční těleso.

Stávající kabelová trasa v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a kabelové prvky následně uloženy do dělených chrániček nebo žlabů a poté obetonovány.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Čepro

km 8,972 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajícího doprovodného kabelu, křížícího stávající železniční těleso.

Stávající doprovodný kabel v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopán a následně uložen do dělené chráničky nebo žlabu a poté obetonován.

km 8,977 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajícího doprovodného kabelu, křížícího stávající železniční těleso.

Stávající doprovodný kabel v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopán a následně uložen do dělené chráničky nebo žlabu a poté obetonován.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Net4gas

km 8,892 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajícího optického kabelu, respektive trubky HDPE, v níž je zmíněný optický kabel zafouknut, křížící stávající železniční těleso.

Stávající trubka HDPE v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopána a následně uložena do dělené chráničky nebo žlabu a poté obetonována.

km 8,953 - V rámci stavby je navržena dodatečná mechanická ochrana stávajícího metalického kabelu, křížícího stávající železniční těleso.

Stávající metalický kabel v kolizním úseku bude ručně opatrně odkopán a následně uložen do dělené chráničky nebo žlabu a poté obetonován.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení ČEZ Distribuce

km 7,388 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 16,760 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 18,862 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 19,163 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné ruční odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 19,453 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 19,814 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 19,925 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

Louny – Lovosice, úprava a ochrana vedení Eltodo-Citelum

km 16,761 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

km 19,460 - V rámci terénních a stavebních úprav železničního tělesa v daném úseku Louny – Lovosice, je navrženo opatrné odkopání stávající kabelové trasy v místě křížení kabelové trasy s železničním tělesem a následné její ochránění doplňkovou ochranou.

Jako doplňková ochrana jsou navrženy nové betonové žlaby, vyplněné pískem, uložené pod plání železničního spodku, do kterých budou uloženy následně oba již zmíněné stávající silové kabely – každý kabel do samostatného betonového žlabu.

Dále bude do nového výkopu provedeno uložení dvou nových plastových chrániček PE 110x6,3PN, které budou zde ponechány prázdné jako rezervní. Následně budou tyto nové chráničky a žlaby v celé své délce obetonovány.

Využití dosavadního hmotného majetku

V rozsahu dle výše uvedených zásad.

Projektované kapacity (rozhodující)

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

1.4.8 Potrubní vedení

POTRUB	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 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

V trase revitalizace železniční trati dochází ke křížením a souběhům se stávajícími inženýrskými sítěmi. Jedná se o vodovodní a plynovodní potrubí, kanalizační stoky a produktovody v km:

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Vodovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SČVK

km 6,478 - Vodovod LT PE d.160 kříží trať v nezpevněném terénu. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Vlastníkem vodovodu je městys Slavětín. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.

km 9,365 - Vodovod LT DN125 kříží trať v nezpevněném terénu. Jedná se o přiváděcí řad z ČS Pátek do VDJ Strakonice. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.

km 11,869 - Vodovod PVC d.110 kříží trať v konstrukci železničního přejezdu č. P2298 v k.ú. Želovice. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением

zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 16,734 - Vodovod PVC d.110 kříží trať vedle železničního přejezdu č. P2303 v blízkosti stanice Dubany. Před křížením se na vodovodu nachází armaturní šachta. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 18,872 - Vodovod PE d.225 kříží v ulici Čechova v konstrukci železničního přejezdu č. P2307 za zastávkou Libochovice - město. Vodovodní řad jde v těsném souběhu s kanalizační stokou KA DN300. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 19,462 - Vodovod LT DN150 kříží v ulici Pivovarská v Libochovicích v konstrukci železničního přejezdu č. P2309. Na obou stranách křížení s tratí je na vodovodu armaturní šachta. Vodovodní řad jde v těsném souběhu s kanalizační stokou KA DN300. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 9,795 - Vodovod OC DN150 kříží jednokolejnou trať v ulici Nádražní v k.ú. Chotěšov u Vrbičan v blízkosti železničního přejezdu č. P2278. Na potrubí je v blízkosti kolejí armaturní šachta. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 6,163 - Vodovod OC DN150 kříží jednokolejnou trať před zastávkou žst Úpohlavy v k.ú. Úpohlavy v blízkosti železničního přejezdu č. P2273. Na potrubí je v blízkosti kolejí armaturní šachta. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 4,649 - Vodovod LT DN150 kříží jednokolejnou trať v k.ú. Čížkovice v blízkosti železničního přejezdu č. P2272. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 3,906 - Vodovod LT DN80 kříží jednokolejnou trať v ulici Benešova v Čížkovicích v konstrukci železničního přejezdu č. P2271. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem vodovodu jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SŽDC.s.o. SBBH

km 9,281 - V žst. Pátek kříží vodovodní přípojka pro objekt č.p.95. trať v přejezdu č. P2293. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení vodovodního potrubí s drážním tělesem. přípojka je v majetku SŽDC, s.o., správa budov a bytového hospodářství.

Plynovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu RWE

km 1,825 - Plynovod STL neznámého DN kříží trať v náspe trati v blízkosti železničního mostu (ID 842) v k.ú.Černčice u Loun. Plynovod je na jedné straně trati vyznačen tyčí oranžovočerné barvy. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení

s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 1,844 - Plynovod STL neznámého DN kříží trať mimoúrovňově pod železničním mostem (ID 842) v k.ú.Černčice u Loun. Plynovod je na jedné straně trati vyznačen tyčí oranžovočerné barvy. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 2,019 - Plynovod VTL OC DN100 kříží trať v k.ú.Černčice u Loun. Plynovod je na obou stranách trati vyznačen označovací tyčí. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 2,014 - Plynovod STL neznámého DN kříží trať v k.ú.Černčice u Loun. Plynovod má na obou stranách trati osazeny nadzemní čístačky. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 3,148 - Plynovod STL neznámého DN kříží trať v blízkosti železničního přejezdu č. P2285 v k.ú. Obora u Loun, mimo jeho konstrukci, za zastávkou Veltěže. Plynovod je po obou stranách trati vyznačen tyčí oranžovočerné barvy. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 11,858 - Plynovod STL PE d.63 kříží trať v blízkosti železničního přejezdu č. P2298 v k.ú. Želevice, mimo jeho konstrukci. Plynovod je po obou stranách trati vyznačen tyčí oranžovočerné barvy. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 12,425 - Plynovod STL PE d.110 uložený v chráničce PE d.160 kříží trať vedle železničního přejezdu č. P2299 v k.ú.Želevice. Trasa potrubí je na místě vyznačena třemi označovacími tyčemi s betonovou skruží. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 16,738 - Plynovod STL PE80 d.50 uložený v ochranné trubce OC DN300 kříží trať vedle železničního přejezdu č. P2303 v blízkosti stanice Dubany. Místo podchodu pod dráhou je označeno jednostranně, označovací tyčí oranžovočerné barvy. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 18,321 - Ocelový plynovod VTL DN80 uložený v ochranné trubce DN300 kříží trať na konci ulice Fügnerova v obci Libochovice. Místo podchodu pod dráhou je označeno po obou stranách trati označovací tyčí oranžovočerné barvy. Na potrubí je osazena čístačka. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 18,864 - Plynovod STL PE d.50 uložený v chráničce PE d.90 kříží trať kříží trať v ulici Čechova mimo konstrukci železničního přejezdu za zastávkou Libochovice - město. Místo podchodu pod dráhou je jednostranně označeno označovací tyčí oranžovočerné barvy. Na potrubí je osazena čístačka. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 19,559 - Plynovod STL OC DN100 uložený v chráničce DN200 kříží trať v ulici Jeronýmova v Libochovicích. Místo podchodu pod dráhou je jednostranně označeno nadzemní čístačkou oranžovočerné barvy. Na potrubí je osazen měřicí objekt v šachtě.

Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 19,632 - Plynovod STL OC DN100 je veden v souběhu s tratí v ulici Táboritská v Libochovicích. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad pro ukládání plynovodního potrubí. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 19,980 - Plynovod STL OC DN100 uložený v ochranné trubce DN150 kříží trať v ulici Táboritská/Havlíčková v Libochovicích. Místo podchodu pod dráhou je na obou stranách trati označeno označovací tyčí oranžovočerné barvy. Na potrubí je osazeno v ulici Havlíčkova měřicí zařízení. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 13,376 - Plynovod VTL OC DN100 uložený v chráničce DN200 kříží kolejiště za zastávkou Libochovice. Na plynovodu je osazena čístačka. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 3,900 - Plynovod OC DN50 kříží jednokolejnou trať v ulici Benešova v Čížkovicích. Konstrukci železničního přejezdu č. P2271. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 2,820 - Plynovod VTL OC DN500 uložený v chráničce DN700, kříží trať v k.ú. Sulejovice. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

km 2,180 - Plynovod STL OC DN200, kříží trať v ulici Kuplířova v k.ú. Sulejovice. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou RWE distribuční služby, s.r.o.

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu NET4GAS

km 8,890 - Plynovod VTL OC DN1000 , kříží trať v k.ú. Pátek u Loun. Trasa plynovodu je po obou stranách vyznačena nadzemní tyčí. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou NET4GAS, s.r.o.

km 8,911 - Plynovod VTL OC DN900 , kříží trať v k.ú. Pátek u Loun. Trasa plynovodu je po obou stranách vyznačena nadzemní tyčí. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou NET4GAS, s.r.o.

km 8,963 - Plynovod VTL OC DN900 , kříží trať v k.ú. Pátek u Loun. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržением zásad při křížení plynovodního potrubí s drážním tělesem. Správcem plynovodu jsou NET4GAS, s.r.o. S plynovodem je veden v souběhu metalický kabel. Křížení s metalickým kabelem je řešené v SO Louny - Lovosice, úprava a ochrana slaboproudých vedení Net4gas.

Kanalizace

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení kanalizace SČVK

km 18,338 - Kanalizační stoka BET DN 400 kříží trať v na konci ulice Fügnerova v obci Libochovice. Z obou stran trati je v těsné blízkosti revizní šachta. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení kanalizace s drážním tělesem. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 18,871 - Kanalizační stoka KA DN300 kříží trať v ulici Čechova v konstrukci železničního přejezdu č. P2307 za zastávkou Libochovice - město. Kanalizace jde v těsném souběhu s vodovodním řadem. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení kanalizace s drážním tělesem. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 19,463 - Kanalizační stoka KA DN300 kříží trať v ulici Pivovarská v Libochovicích v konstrukci železničního přejezdu č. P2309. Z obou stran trati je v těsné blízkosti revizní šachta. Kanalizace jde v souběhu s vodovodním řadem. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení kanalizace s drážním tělesem. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 19,957 - Kanalizační stoka BET DN 600 kříží trať v ulici Táboritská/Havlíčková v Libochovicích. Z obou stran trati je v těsné blízkosti revizní šachta. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení kanalizace s drážním tělesem. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení kanalizace s drážním tělesem. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

km 2,385 - Kanalizační stoka BE DN700 kříží trať v k.ú Sulejovice mimoúrovňově pod železničním mostem ev.km 2,380. Správcem kanalizace jsou Severočeské vodovody a kanalizace, s.r.o.

Produktovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení produktovodu Čepro a.s.

km 8,995 - Produktovod - dálkovod hořlavých kapalin, mimo provoz kříží trať v k.ú. Pátek u Loun. Výškové uložení potrubí je neznámé, předpokládá se uložení s dodržením zásad při křížení dálkovodu s drážním tělesem. Správcem produktovou je ČEPRO,a.s. S produktovodem je veden v souběhu doprovodný kabel. Křížení s doprovodným kabelem je řešené v SO Louny - Lovosice, úprava a ochrana slaboproudých vedení ČEPRO.

Ostatní produktovody

km 11,311 - Trať Louny – Lovosice kříží v km 11,311 v k.ú. Pátek u Loun dálkový produktovod etylbenzenu Litvínov – Kralupy nad Vltavou. Produktovod EB podléhá dle normy ČSN 65 0204 – Dálkovody hořlavých kapalin do kategorie B. V místě křížení je trať vedena po mostě (ID3091), křížení je mimoúrovňové. Vlastníkem produktovodu je SYNTHOS Kralupy a.s. Produktovod a jeho zabezpečovací pásmo není stavbou dotčen.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Během stavby je řešena ochrana inženýrských sítí vždy v rozsahu ochranného pásma. Ochranné pásmo vodovodních řadů je dáno zákonem č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích). V § 23, odstavci 3 je ochranné pásmo vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny vodovodního nebo kanalizačního potrubí na každou stranu

a) u vodovodních řadů do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,

- b) u vodovodních řadů nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- c) u vodovodních řadů o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

U hlavních vodovodních přivaděčů pak může být vyhlášeno individuální ochranné pásmo.

Ochranné pásmo plynovodních zařízení je dáno dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). V § 68, odstavci 2 je ochranné pásmo vymezeno souvislým prostorem v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení následovně:

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- c) u technologických objektů 4 m od půdorysu

Ochranné pásmo dálkovodu hořlavých kapalin (produktovodu) je dáno dle zákona č. 29/1959 Sb. o oprávněních k cizím nemovitostem při stavbách a provozu podzemních potrubí pro pohonné látky a ropu. a potvrzené č.161/2013 Sb. článkem II „Přechodná ustanovení“. V §5, odstavci 1 (č.29/1959 Sb.) je ochranné pásmo vymezeno svislými plochami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 300 m po obou stranách osy potrubí.

Uvnitř ochranného pásma je dle odstavce 3 zakázáno:

- a) do vzdálenosti 200m od osy potrubí zřizovat mosty a vodní díla po směru toku vody, jde-li potrubí přes řeku,
- b) do vzdálenosti 150 m provádět souvislé zastavění měst a sídlišť a budovat ostatní důležité objekty a železniční tratě podél potrubí,
- c) do vzdálenosti 100 m budovat jakékoliv objekty a souvislé zastavění vesnic,
- d) do vzdálenosti 50 m provádět stavby menšího významu a kanalizační sítě,
- e) do vzdálenosti 20 m zřizovat potrubí pro jiné látky než hořlavé kapaliny I. a II. třídy,
- f) do vzdálenosti 3 m provádět činnosti, které by mohly ohrozit potrubí a plynulost a bezpečnost jeho provozu, např. výkopy, odklízování zemin, jejich navrhování, sondy a vysazování stromů.

U každého křížení se předpokládá zachování minimálního předepsaného krytí, ochrana proti přejíždění stavebními stroji a nákladními automobily. V případě zvýšeného namáhání nad vlastním potrubím během výstavby železniční trati, budou v místě křížení umístěny např. silniční panely IZD 300/200/15 a IZD 300/100/15. Konkrétní řešení bude upraveno na základě zjištěného skutečného stavu.

Vzhledem k tomu, že se jedná především o starší křížení, a potrubí je většinou nedostatečně zdokumentováno, předepisuje se odkrytí dotčeného úseku potrubí na obou koncích křížení kopanými sondami pro ověření hloubky uložení a stavu potrubí. Ověřené hloubky potrubí pak budou uvedeny v dokumentaci skutečného provedení stavby. V případě, že je potrubí uloženo v průchozím kanále, bude ověřen jeho stav.

Přeložky a jiné zásahy do trubních sítí nejsou v souvislosti s pracemi na železnici navrhovány. Navrhuje se revize případných chrániček s opravami izolací a případnou výměnou těsnicích manžet.

V projektu se předpokládá, že stávající potrubí jsou v drážním tělese uložena s minimálním krytím odpovídajícím normě. V případě, že se sondou ověří krytí nižší než minimální, nebo stav chráničky a potrubí nevyhovující dalšímu provozu, dodavatel případ projedná se správcem sítě a situaci vyřeší na základě ověřených údajů a požadavků správce sítě a stavebníka.

Vodovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SČVK

km 6,478 - Nad vodovodem je plánován výkop pro kabely TZZ a SZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu.

km 9,365 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 10 m.

km 11,869 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního spodku a rekonstrukce železničního přejezdu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 16 m.

km 16,734 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 18,872 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 11 m.

km 19,462 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu s rekonstrukcí železničního spodku včetně nového trativodu a rekonstrukce přejezdu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 6 m. Případné povrchové znaky vodovodu (šoupátkové, hydrantové a šachtové poklopy) budou rektifikovány.

km 9,795 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 10 m.

km 6,163 - Nad vodovodem je plánován výkop pro kabel TZZ a přípojky NN k PZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu.

km 4,649 - Nad vodovodem je plánován výkop pro kabel TZZ a sdělovací kabel. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu.

km 3,906 - Nad vodovodem je plánována rekonstrukce železničního přejezdu a výkop po obou stranách trati pro sdělovací kabel. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 16 m.

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení vodovodu SŽDC.s.o. SBBH

km 9,281 - Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu včetně nového trativodu a výkopů pro kabelové vedení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

Plynovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu RWE

km 1,825 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabel TZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

km 1,844 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabel TZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

km 2,019 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabel TZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

km 2,014 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabel TZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

km 3,148 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabel TZZ. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

km 11,858 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 12,425 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nové úpravy otevřeného příkopu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 12 m.

km 16,738 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 18,321 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně uložení vsakovacího žebra. Vsakovací žebro bude v ochranném pásmu VTL plynovodu přerušeno. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 7 m.

km 18,864 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 11 m.

km 19,559 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Dále je v souběhu s plynovodem v jeho ochranném pásmu navržen pletivový plot. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 7 m.

km 19,632 - Nad plynovodem je plánován výkop pro vyústění trativodu do stávající kanalizace v ulici Táboritská. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Výškové umístění trativodu bude dodržovat minimální vzdálenost při křížení dle ČSN 73 6005.

km 19,980 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně uložení vsakovacího žebra. Vsakovací žebro bude v ochranném pásmu STL plynovodu přerušeno. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 13,376 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 15 m.

km 3,900 - Nad plynovodem je plánován výkop pro sdělovací kabel a rekonstrukce přejezdu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 7 m.

km 2,820 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 2,180 - Nad plynovodem je plánován výkop pro kabely zabezpečovacího zařízení. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu.

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení plynovodu NET4GAS

km 8,890 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 8,911 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

km 8,963 - Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 12 m.

Kanalizace

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení kanalizace SČVK

km 18,338 - Nad stokou je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku a výstavba zasakovacího žebra. Vsakovací žebro bude v prostoru ochranného pásma kanalizace přerušeno. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 7 m.

km 18,871 - Nad stokou je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu a rekonstrukce přejezdu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 11 m. Dotčené poklopy šachet v prostoru rekonstrukce povrchu přejezdu budou výškově rektifikovány.

km 19,463 - Nad stokou je plánovaná výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu a rekonstrukce přejezdu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 6 m. Dotčené poklopy šachet v prostoru rekonstrukce povrchu přejezdu budou výškově rektifikovány.

km 19,957 - Nad stokou je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně uložení vsakovacího žebra. Vsakovací žebro bude v ochranném pásmu kanalizace přerušeno. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 9 m.

km 2,385 - Kanalizace není stavbou dotčena.

Produktovody

Louny - Lovosice, úprava a ochrana vedení produktovodu Čepro a.s.

km 8,995 - Nad produktovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a rekonstrukce železničního spodku včetně nového trativodu. Nepředpokládá se zásah do konstrukce produktovodu. Výkop pro kabely zabezpečovacího zařízení a trativodu bude ve vzdálenosti 3 m od osy vytyčeného dálkovodu prováděn ručně. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 8 m.

Využití dosavadního hmotného majetku

V rozsahu dle výše uvedených zásad.

Projektované kapacity (rozhodující)

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

1.4.9 Pozemní objekty

POZ	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 04-45-01	Zast. Dubany, oplocení

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)**Stavební úpravy ve VB**

V rámci revitalizace se uvažuje s umístěním technologie ve VB žst. Louny a Čížkovice. Obě budovy jsou v majetku ČD, a.s.. V současné době jsou využívány.

Přístřešky

V současné době jsou samostatné přístřešky pro cestující umístěny pouze v zast. Křesín a Dubany. V ostatních zast. a žst. jsou cestujícím k dispozici pouze přístřešky u VB. S využíváním čekáren ve VB se do budoucna nedá uvažovat.

Orientační systém

V dotčených lokalitách je dnes již nedostatečný orientační systém. V železničních stanicích a zastávkách jsou pouze tabule s názvem žst. či zast. a směrové tabule, povětšinou umístěné na VB.

Demolice

Stávající objekty situované ve stávajících zast. a žst. bez stávajícího využití nebo výhledově bez využití budou navrženy k demolici pouze v případě, kdy dojde k jejich bezprostřední kolizi s kolejovým řešením.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Stavební úpravy ve VB

Z hlediska stavebních úprav se jedná o dispoziční změny, které umožní umístění technologie a popřípadě zřízení záložních pracovišť. Budou provedeny nové rozvody vnitřní elektroinstalace, upraven vstup kabelů do objektu, provedeny lokální opravy povrchů a nově zděných konstrukcí a položeny nové nášlapné vrstvy.

Výplně otvorů budou vyměněny za nové a opatřeny ocelovými mřížemi s doplněním o vnitřní vertikální textilní žaluzie.

Způsob vytápění zůstane zachován.

Žst. Louny, úpravy VB

Objekt i parcela jsou ve vlastnictví ČD, a.s. Objekt se nachází na parc. č.5094, č. popisné 400. Objekt je v současné době využíván převážně (1.NP) jako výpravní budova. V 2.NP jsou kanceláře a byty. Stávající stav objektu je dobrý. Prostor splňuje podmínky pro umístění technologického zařízení

Objekt výpravní budovy je dvoupodlažní s valbovou střechou vyzděný z plných pálených cihel. Krov je tvořen klasickými dřevěnými prvky, krytina je plechová. Částečně podsklepený.

V rámci revitalizace bude ve VB umístěna stavědlová ústředna a zřízeno dočasně do doby zřízení RDP Most i dispečerské pracoviště. V současné době je v těchto místnostech umístěna dopravní kancelář, WC a šatna. V dotčeném prostoru budou kompletně odstraněny stávající dělicí kce a zrušeno WC a předsíň. Nové hygienické zázemí vznikne v prostoru stávající čekárny a přístup bude nově probouraným otvorem v nosné stěně. Nová čekárna vznikne propojením v současné době neobsazeného prostoru č. 1.06 a zbylého prostoru ze stávající čekárny. Vzhledem ke skutečnosti, že nad dotčeným prostorem ve 2.np se nachází využívané prostory s rizikem havárie vody nebo topení, bude ve stavědlové ústředně zřízený vodu nepropustný podhled. Z výkresových podkladů poskytnutých správcem dále plyne, že zmíněná místnost se nachází nad sklepním prostorem. V rámci stavebních úprav dojde rovněž k zesílení stropní kce. Statické posouzení kce a návrh na její zesílení bude předmětem řešení v dalším stupni projektové dokumentace. Budou provedeny nové rozvody vnitřní elektroinstalace a upraven vstup kabelů do objektu. Následně budou provedeny lokální opravy povrchů a nově zděné konstrukce budou opatřeny vápenocementovou omítkou a štukem. Všechny prostory budou kompletně vymalovány dvěma vrstvami bezprašného a bezotěrového nátěru. Výplně otvorů budou vyměněny za nové plastové

odstín bílá a opatřeny bezpečnostní fólií, ocelovými mřížemi a dále doplněné o vnitřní vertikální textilní žaluzie. V rámci stavebních úprav budou kompletně vyměněny nášlapné vrstvy. V místnosti stavebního ústředí bude položeno nové antistatické PVC a v místnosti, kde bude zřízeno dispečerské pracoviště, PVC. Způsob vytápění zůstane zachován. Prostory budou klimatizované. Klimatizace je součástí PS zab. a sděl. zařízení.

Žst. Čížkovice, úpravy VB

Objekt i parcela jsou ve vlastnictví ČD, a.s. Objekt se nachází na parc. č.109, č.popisné 105 a je umístěný cca v km 4,025. Objekt je v současné době využíván převážně (1.NP) jako výpravní budova. V 2.NP jsou nevyužívané prázdné prostory.

Objekt výpravní budovy je jednopodlažní se sedlovou střechou s půdním a podkrovním prostorem vyzděný z plných pálených cihel.

V rámci revitalizace bude ve VB umístěna sdělovací a zabezpečovací technologie a deska nouzových obsluh. V současné době je v těchto místnostech umístěna dopravní kancelář a kancelář. Z důvodu kolize proskleného zádveří s kolejovým řešením dojde k jeho odstranění včetně základu. Budou provedeny nové rozvody vnitřní elektroinstalace a upraven vstup kabelů do objektu. Následně budou provedeny lokální opravy povrchů a nově zděné konstrukce budou opatřeny vápennocementovou omítkou s povrchovou úpravou štukem. Oba prostory budou kompletně vymalovány dvěma vrstvami bezprašného a bezotěrového nátěru. Výplně otvorů budou vyměněny za nové plastové s bezpečnostní fólií a ocelovými mřížemi doplněné o vnitřní vertikální textilní žaluzie. V rámci stavebních úprav budou kompletně vyměněny nášlapné vrstvy.

Přístřešky

V rámci revitalizace budou stávající přístřešky v zast. Křesín a Dubany demolovány a ve všech dotčených zast. a žst. budou na nová nástupiště umístěny přístřešky nové.

Navrhované velikosti přístřešků:

Zast. Pátek	4 x 1,9m
Zast. Koštice nad Ohří	4 x 1,9m
Zast. Křesín	8 x 1,9m
Zast. Dubany	4 x 1,9m
Zast. Libochovice město	2ks 8 x 1,9m
Žst. Čížkovice	zůstane stávající u VB
Žst. Libochovice	8 x 1,9m

Velikosti přístřešků byly odvozeny ze stávající frekvence cestujících s uvažovanou rezervou do budoucna, kdy se předpokládá, že dojde jejímu nárůstu.

Materiálově se uvažují konstrukce nosných prvků z ocelových profilů v kombinaci s opláštěním stěn z trapézových, perforovaných plechů nebo tahokovu. Součástí jednotlivých přístřešků budou prvky základního vybavení (mobiliáře) a informační tabule s jízdními řády. Přístřešky budou osvětlené.

Zast. Pátek, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 4 x 1,9m

V zast. Pátek bude přístřešek umístěn do samostatného výběžku vedle vnější nástupiště. Je navržen přístřešek s bočními zástěnami.

Zast. Koštice nad Ohří, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 4 x 1,9m

V zast. Koštice nad Ohří je stávající přístřešek u objektu v havarijním stavu. Nový přístřešek bude umístěn do samostatného výběžku vedle vnější nástupiště. Je navržen přístřešek s bočními zástěnami.

Zast. Křesín, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 8 x 1,9m

Z důvodu nového výškového uspořádání nástupiště v zast. Křesín bude stávající přístřešek odstraněn v rámci SO 04-44-03 Zast. Křesín, demolice. Do samostatného výběžku vedle nového vnějšího nástupiště bude umístěn nový přístřešek. Je navržen přístřešek s bočními zástěnami.

Zast. Dubany, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 4 x 1,9m

V zast. Dubany bude přístřešek umístěn do samostatného výběžku vedle vnější nástupiště. Je navržen přístřešek s bočními zástěnami.

Zast. Libochovice město, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 2 x 8 x 1,9m

V zast. Libochovice město budou osazeny dva přístřešky přímo k vnější hraně nástupiště. Jsou navrženy přístřešky bez bočních zástěn, aby nezasahovaly do průchozí šířky nástupiště.

Žst. Čížkovice, přístřešky pro cestující

V žst. Čížkovice bude využit stávající dřevěný přístřešek u VB. V rámci revitalizace proběhne jeho rekonstrukce.

Žst. Libochovice, přístřešky pro cestující

Navrhované velikosti přístřešků: 8 x 1,9m

V dopr. Libochovice bude přístřešek umístěn přímo na nástupiště. Je navržena tzv. "vlastovka" jen s částečnými bočními zástěnami, aby byla zachována bezpečnostní vzdálenost od nástupištní hrany a okraje bezpečnostního pásu dle ČSN 73 4959 odst. 4.5..

Orientační systém

V rámci revitalizace trati bude zřízen nový orientační systém obsahující tabule s názvem žst. či zast., označením nástupišť, směry vč. názvů uzlových žst., označením přístupu na nástupiště, směry východů a dalšími piktogramy (zákaz vstupu, kouření,...).

Výška zavěšení tabulí - spodní hrana - je 2,70m.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů bude odpovídat TNŽ 73 63 90 „Nápisý názvů železničních stanic a zastávek“ (1994).

V zast. Pátek, Koštice nad Ohří, Křesín, Dubany a Libochovice město budou v rámci orientačního systému umístěny následující tabule:

- 1x hliníková s názvem zastávky na přístřešku pro cestující
- 1x hliníková se zobrazením směrů trati samostatně stojící
- 1x hliníková s piktogramem vozíčkáře a nápisem "východ"
- 1x hliníková s zákazem kouření na sloupku přístřešku

- 1x hliníková s piktogramem "Průchod pro pěší zakázán" zábradlí na konci nástupiště
- 2x hliníková s názvem zastávky na příjezdech pootočená pro lepší čitelnost za jízdy

Tabule nebudou prosvětlené

Žst. Čížkovice, orientační systém

V žst. Čížkovice budou v rámci orientačního systému umístěny následující tabule:

- 2x 2ks zrcadlově hliníkové s názvem zastávky a s piktogramem vozíčkáře a nápisem "východ" samostatně stojící v ose nástupiště
- 1x 2ks zrcadlově hliníkové se zobrazením směrů trati samostatně stojící v ose nástupiště
- 2x 1ks hliníkové se zákazem kouření ve stávajícím přístřešku a na nástupišti
- 1x 1ks hliníkové s piktogramem "Průchod pro pěší zakázán" na zábradlí na konci nástupiště
- 2x 1ks hliníkové s názvem zastávky na příjezdech pootočená pro lepší čitelnost za jízdy
- 2x 1ks hliníkové s výstrahou u na obou stranách přechodu koleje

Tabule nebudou prosvětlené

Žst. Libochovice, orientační systém

V žst. Libochovice budou v rámci orientačního systému umístěny následující tabule:

- 2x 2ks zrcadlově hliníkové s názvem zastávky a s piktogramem vozíčkáře a nápisem "východ" samostatně stojící v ose nástupiště
- 1x 2ks zrcadlově hliníkové se zobrazením směrů trati samostatně stojící v ose nástupiště
- 2x 2ks hliníkové se zákazem kouření na sloupcích obou přístřešků
- 1x 1ks hliníkové s piktogramem "Průchod pro pěší zakázán" zábradlí na konci nástupiště
- 2x 1ks hliníkové s názvem zastávky na příjezdech pootočená pro lepší čitelnost za jízdy
- 2x 1ks hliníkové s výstrahou u na obou stranách přechodu koleje
- 1x 1ks hliníkové s piktogramem vlaku a šipkou pro příchod na nástupiště umístěný na stávající VB

Tabule nebudou prosvětlené

Demolice

Stávající objekty situované ve stávajících zast. a žst. bez stávajícího využití nebo výhledově bez využití budou navrženy k demolici pouze v případě, kdy dojde k jejich bezprostřední kolizi s kolejovým řešením.

Zast. Křesín, demolice - demolice stávajícího přístřešku pro cestující

Stávající přístřešek v zast. Křesín je ve velmi špatném stavu. K jeho demolici bylo přistoupeno rovněž z důvodu nového výškového uspořádání nástupiště.

Jedná se o objekt se sedlovou střechou s nosnou kci z dřevěných trámů opláštěných dřevěnými prkny. Objekt není napojen na inženýrské sítě.

Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén.

Půdorysné rozměry: 4 x 6,6m

Výška hřebene: 4,5m

Zast. Dubany, demolice - demolice stávajícího přístřešku pro cestující

Z důvodu nového výškového uspořádání nástupiště bude stávající přístřešek odstraněn.

Jedná se o zděný objekt s pultovou střechou spádovanou směrem od kolejiště. Pultová střecha je konzolovitě vytažena před přístřešek a podepřena dvěma ocelovými sloupy. Objekt je napojen na elektrickou síť.

Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od elektrické sítě.

Na místě zdemolovaného objektu bude navezená zemina, která bude zhutněná. Terén bude upravený podle okolního terénu. Na vrchní vrstvu bude nanesená humosní vrstva a zasazený travní porost.

Dále bude provedeno nové oplocení přilehlého pozemku. Nové oplocení bude předmětem řešení SO 04-45-01 Zast. Dubany, oplocení - viz. níže.

Zast. Libochovice město, demolice - demolice stávajícího VB

V souvislosti s novým kolejovým řešením a prostorovým uspořádáním nástupiště v zast. Libochovice dochází ke kolizi se stávající obytnou zastávkou č.p. 350 s parc.č. 438. Objekt je v majetku SŽDC. V současné době je obydlen.

Jedná se o jednopodlažní částečně podsklepený objekt s podkrovím půdorysného tvaru L se sedlovými střechami. Objekt je napojen na inženýrské sítě.

Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí.

Na místě zdemolovaného objektu bude navezená zemina, která bude zhutněná. Terén bude upravený podle okolního terénu. Na vrchní vrstvu bude nanesená humosní vrstva a zasazený travní porost.

Půdorysné rozměry: 8,95 x 7,75 + 5,15 x 5,1m

Výška hřebene: 4,5m

Žst. Čížkovice, demolice - demolice stávající rampy

V žst. Čížkovice dochází ke kolizi kolejového spodku, jež zasahuje až 3m od osy nové koleje, s rampou před dřevěným skladištěm zboží.

V rámci demolice bude kompletně odstraněna betonová zídka a část rampy v šířce 4,1m přiléhající ke kolejišti. Zbývá část rampy bude zajištěna novou opěrnou zídkou z hladkých pohledových betonových tvárnic na betonovém základu. Terén bude upravený a osazený travním porostem.

Žst. Libochovice, demolice - demolice stávající rampy

V žst. Libochovice dochází ke kolizi kolejového spodku, jež zasahuje až 3m od osy nové koleje, s rampou a dřevěným skladištěm zboží. Rampa i sklad jsou v majetku ČD a.s. a mají parc.č. 414.

V rámci demolice bude kompletně odstraněna rampa včetně objektu dřevěného skladiště. Rampa je ohraničena dvěma kamennými zdmi na vrchu opatřenými ocelovým profilem. Výška je cca 1m. Je tvořena násypem s betonovou zpevněnou plochou. Sklad je nepodsklepený dřevěný objekt na kamenné podezdívce se sedlovou střechou s keramickou střešní krytinou.

Oba objekty budou odstraněny včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí. Na místě zdemolovaného objektu bude navezená zemina, která bude zhutněná. Terén bude upravený podle okolního terénu. Na vrchní vrstvu bude nanesená humosní vrstva a zasazený travní porost.

Žst. Libochovice, demolice - zděná garáž a WC

Objekt zděné garáže se nachází na pozemku s parc.č. 1305 a je majetkem ČD a.s..

Objekt bezprostředně přiléhá k objektu dřevěného skladu. Jedná se o nepodsklepený jednopodlažní objekt s plochou střechou spádovanou do podokapního žlabu směrem ke kolejišti ze třech stran opatřenou zděnými atikami s krytinou z hladkého falcované plechu. Půdorysné rozměry 6,45 x 4,30m. Výška objektu je cca 4,5m. Objekt je napojen na inženýrské sítě.

V rámci demolice bude odstraněn rovněž zděný objekt bezprostředně přiléhající k objektu garáže, kde se nachází WC pro cestující. Objekt se nachází na pozemku s parc.č. 1306 a je ve vlastnictví ČD a.s.. Jedná se rovněž o nepodsklepený jednopodlažní objekt s plochou střechou opatřenou zděnými atikami s krytinou z hladkého falcované plechu. Půdorysné rozměry 3,3 x 5,15m. Výška objektu je cca 4,5m. Objekt je napojen na inženýrské sítě.

Oba objekty budou odstraněny včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí.

Na místě zdemolovaného objektu bude navezená zemina, která bude zhutněná. Terén bude upravený podle okolního terénu. Na vrchní vrstvu bude nanesená humosní vrstva a zasazený travní porost.

Žst. Libochovice, demolice - demolice stávajících skladů mater. žst

Jedná se o demolici tří dřevěných objektů s č.p. 305 a pozemku s parc.č. 362. Objekty jsou v majetku ČD a.s.. Jedná se o dva objekty s pultovými střechami a jedním se sedlovou. Nosná kce je z dřevěných trámů opláštěných dřevěnými prkny. Objekt není napojen na inženýrské sítě.

Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Na místě zdemolovaného objektu bude navezená zemina, která bude zhutněná. Terén bude upravený podle okolního terénu. Na vrchní vrstvu bude nanesená humosní vrstva a zasazený travní porost.

Ostatní

Zast. Dubany, oplocení

Demolici stávajícího přístřešku pro cestující, který je součástí oplocení pozemku soukromého vlastníka, bude nutné odstraněnou část oplocení nahradit. Předpokládá se náhrada v délce 15,5m. Oplocení je navrženo v souladu se stávajícím oplocením pozemku.

Využití dosavadního hmotného majetku**Stavební úpravy ve VB**

Budou využity prostory stávající dopravní kanceláře, šatny a kanceláře tj. 106m².

Přístřešky

Stávající přístřešky budou odstraněny. pouze v žst. Čížkovice bude využit stávající přístřešek pro cestující u VB.

Orientační systém

Bez využití.

Demolice

Bez využití.

Projektované kapacity (rozhodující)**Stavební úpravy ve VB**

Kapacita využití stávajícího prostoru zůstane zachována.

Přístřešky

Navrhované velikosti přístřešků:

Zast. Pátek	4 x 1,9m
Zast. Košnice nad Ohří	4 x 1,9m
Zast. Křesín	8 x 1,9m
Zast Dubany	4 x 1,9m
Zast. Libochovice město	2ks 8 x 1,9m
Žst. Libochovice	8 x 1,9m

Demolice

Výkopová zemina	50 t
Stavební a demoliční suť	66 t
Dřevo po stavební použití z demolic	250 t
Beton z demolic objektů	177 t
Sklo z interiérů rek. objektů	15 t
Plasty z interiérů rek. objektů	10 t
Železný šrot	6 t
Šrot neželezných kovů	5 t
Stavební materiály obs. azbest	1,8 t

1.4.10 Ohřev výměn

EOV	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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

Žst. Louny

V současné době se v této železniční stanici nachází několik výhybek a dopravních a manipulačních kolejí, ty však nejsou vybaveny EOv.

Zast. Radonice nad Ohří

V současné době je v dané zastávce pouze jedna kolej, tudíž se zde nenachází EOv. V rámci revitalizace bude zast. Radonice nad Ohří přestavěna na výhybnu.

Dopravna Košnice nad Ohří

V současné době se v této dopravě nachází několik výhybek a dopravních a manipulačních kolejí, ty však nejsou vybaveny EOv. V rámci revitalizace bude dopravna Košnice nad Ohří přestavěna na zastávku.

Žst. Čížkovice

V současné době je v dané stanici několik dopravních a manipulačních kolejí, ty však nejsou vybaveny zařízením EOv.

Dopravna Chotěšov pod Hazmburkem

V současné době se v této dopravě nachází několik výhybek a dopravních a manipulačních kolejí, ty však nejsou vybaveny EOv. V rámci revitalizace bude dopravna Chotěšov pod Hazmburkem přestavěna na nákladíště se zastávkou.

Dopravna Libochovice

V současné době se v této stanici nachází několik výhybek a dopravních a manipulačních kolejí, ty však nejsou vybaveny EOv.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Žst. Louny

V rámci této stavby bude zřízena jedna nová kolejová spojka na dvoukolejně trati před žst. Louny (souběh železničních tratí Louny – Libochovice a Louny – Chlumčany u Loun). Z tohoto důvodu je nutné i pro tuto spojku, respektive dvě nové výhybky (č. 1XA a 2XA) zřídit nový elektrický ohřev výměn (spojka mezi dvěma souběžnými kolejemi v km 0,808 – 0,950). Dále bude zřízen nový elektrický ohřev výměn (EOv) pro dvě stávající výhybky (č. 1 a 2) stávající kolejové spojky v km 0,675 – 0,737. Potřebná kabelizace pro ohřevy bude vedena ve společné kabelové trase s kabely pro TZZ od výpravní budovy směrem ven ze stanice, konkrétně do prostoru mezi již zmiňovanými kolejovými spojkami. Zde bude postaven nový elektrický rozvaděč a z něj vyvedeny potřebné kabely k jednotlivým výhybkám, u kterých je vyžadován ohřev (výh. č.1, č.2, č. 1XA a 2XA).

Dálkový dohled a ovládání EOv bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Výhybna Radonice nad Ohří

Z důvodu přestavby zastávky na výhybnu, z čehož vyplývá, že v dané lokalitě bude provedeno zdvoukolejnění pomocí dvou nových výhybek. Z tohoto důvodu vzniká i nutnost zřízení nového EOv, konkrétně pro zmíněné dvě nové výhybky č. 1 a 2. Kabelová trasa pro ohřevy bude vedena z elektrického rozvaděče, umístěného u nového technologického objektu v dopravně. Odtud budou vedeny jednotlivé silové kabely k jednotlivým topným tyčím obou výhybek. Technologie ohřevu výměn bude umístěna v nové skříni REOV. Z této skříně budou vedeny ke každé výhybce kabely napojující topnice pro ohřev kolejnic a topnice pro ohřev táhel výhybky. Teplotní čidla kolejnice a sdružená čidla srážek budou osazena pouze po jednom na každém zhlaví. Ke každé zde zmíněné položce bude pro výhybku veden jeden kabel. Typ je určen ve výkresu „SO 03-61-01_0004—Kabelové schéma EOv“ a to dle požadavku na příkon a vzdálenosti od skříně REOV. Kabely pro napájení topnic kolejnic a topnic táhel jsou vedeny zvlášť z důvodu možnosti jejich nezávislého napájení. Táhla budou ohřívána dříve než kolejnice. A protože jsou napojeny zvlášť, mohou být kolejnice ohřívány až později a tím dojde k úspoře financí na provoz a k nižšímu opotřebení topnic kolejnic. Skříň REOV bude umístěna u nového technologického objektu v prostoru výhybny Radonice nad Ohří. Ovládání EOv bude provedeno ze vzdálené stanice Louny. Přenos informací a ovládání bude probíhat pomocí systému DOOS a optických vláken. Nový optický kabel se šesti vlákny, z nichž budou využívány 2, bude vyveden z rozvaděče REOV. Veden bude do nové sdělovací místnosti technologického objektu, kde bude zapojen do rozvaděče, ve kterém je vyveden páteřní optický kabel zajišťující propojení po celém rekonstruovaném úseku trati. Z tohoto páteřního optického kabelu budou využity 2 vlákna pro přenos indikací a ovládání EOv a osvětlení po celé části rekonstruované trati. Systém umožní místní nouzové ovládání EOv. Skříň bude dělená v jedné části budou silové rozvody a v druhé ovládací technologie. Ovládací technologie bude sloužit také pro ovládání osvětlení výhybna Radonice nad Ohří. Informace z ovládání osvětlení budou zpracovávány a zasílány stejným systémem DOOS jako systémem EOv.

Dálkový dohled a ovládání EOv bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodyspečera OŘ Ústí nad Labem.

Žst. Čížkovice

V rámci stavby bude v této stanici provedena nová konfigurace kolejiště, konkrétně vzniknou dvě dopravní koleje a do jedné z nich (kolej č.1) bude napojena kolej přicházející ze směru od Třebenic. Z tohoto vyplývá, že budou ve stanici nově osazeny tři nové výhybky č. 1; 2; 3, pro které bude nutné zřídit EOv. Dále bude zřízen nový EOv i pro výhybku C1 – vlečka Čížkovské cementárny a.s. v km 3,231.

Kabelová trasa s napájecími kabely pro ohřevy bude vedena od výpravní budovy z elektrického rozvaděče k jednotlivým topným tyčím daných výhybek č. C1, 1, 2 a 3. Kabelové trasy jsou navrženy zčásti ve společných kabelových trasách s kabelizací pro TZZ a SZZ a zčásti samostatně. Technologie ohřevu výměn bude umístěna v nové skříni REOV. Z této skříně budou vedeny ke každé výhybce kabely napojující topnice pro ohřev kolejnic a topnice pro ohřev táhel výhybky. Teplotní čidla kolejnice a sdružená čidla srážek budou osazena pouze po jednom na každém zhlaví. Ke každé zde zmíněné položce bude pro výhybku veden jeden kabel. Typ je určen ve výkresu „SO 12-61-01_0004—Kabelové schéma EOv“ a to dle požadavku na příkon a vzdálenosti od skříně REOV. Kabely pro napájení topnic kolejnic a topnic táhel jsou vedeny zvlášť z důvodu možnosti jejich nezávislého napájení. Táhla budou ohřívána dříve než kolejnice. A protože jsou napojeny zvlášť, mohou být kolejnice ohřívány až později a tím dojde k úspoře financí na provoz a k nižšímu opotřebení topnic kolejnic. Skříň REOV bude umístěna u stávající výpravní budovy v prostoru stanice Čížkovice. Ovládání EOv bude provedeno ze vzdálené stanice Louny. Přenos informací a ovládání bude probíhat pomocí systému DOOS a optických vláken. Nový optický kabel se šesti vlákny, z nichž budou využívány 2,

bude vyveden z rozvaděče REOV. Veden bude stávající výpravní budovou do nové sdělovací místnosti, kde bude zapojen do rozvaděče, ve kterém je vyveden páteřní optický kabel zajišťující propojení po celém rekonstruovaném úseku trati. Z tohoto páteřního optického kabelu budou využity 2 vlákna pro přenos indikací a ovládání EOv a osvětlení po celé části rekonstruované trati. Systém umožní místní nouzové ovládání EOv. Skříň bude dělená v jedné části budou silové rozvody a v druhé ovládací technologie. Ovládací technologie bude sloužit také pro ovládání osvětlení stanice Čížkovice. Informace z ovládání osvětlení budou zpracovávány a zasílány stejným systémem DOOS jako systémem EOv.

Dálkový dohled a ovládání EOv bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Žst. Libochovice

V rámci stavby „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ dojde ke změně konfigurace kolejí v této stanici, kdy výsledný stav bude obsahovat tři dopravní koleje a zavázání dvou stávajících vleček. Z tohoto vyplývá, že bude nutné i nové zřízení EOv. Výsledný stav EOv bude tedy následující – v rámci stavby bude zřízeno nové EOv pro výhybky č. 3; 4; 5; 6; 7. Kabelová trasa s napájecími kabely pro ohřevy bude vedena od nového technologického objektu z elektrického rozvaděče k jednotlivým topným tyčím daných výhybek č. 3 – 7. Kabelové trasy jsou navrženy zčásti ve společných kabelových trasách s kabelizací pro TZZ a SZZ a zčásti samostatně. Technologie ohřevu výměn bude umístěna v nové skříni REOV. Z této skříně budou vedeny ke každé výhybce kabely napojující topnice pro ohřev kolejnic a topnice pro ohřev táhel výhybky. Teplotní čidla kolejnice a sdružená čidla srážek budou osazena pouze po jednom na každém zhlaví. Ke každé zde zmíněné položce bude pro výhybku veden jeden kabel. Typ je určen ve výkresu „SO 14-61-01_0004—Kabelové schéma EOv“ a to dle požadavku na příkon a vzdálenosti od skříně REOV. Kabely pro napájení topnic kolejnic a topnic táhel jsou vedeny zvlášť z důvodu možnosti jejich nezávislého napájení. Táhla budou ohřívána dříve než kolejnice. A protože jsou napojeny zvlášť, mohou být kolejnice ohřívány až později a tím dojde k úspoře financí na provoz a k nižšímu opotřebení topnic kolejnic. Skříň REOV bude umístěna u nového technologického objektu v prostoru stanice Libochovice. Ovládání EOv bude provedeno ze vzdálené stanice Louny. Přenos informací a ovládání bude probíhat pomocí systému DOOS a optických vláken. Nový optický kabel se šesti vlákny, z nichž budou využívány 2, bude vyveden z rozvaděče REOV. Veden bude do nové sdělovací místnosti technologického objektu, kde bude zapojen do rozvaděče, ve kterém je vyveden páteřní optický kabel zajišťující propojení po celém rekonstruovaném úseku trati. Z tohoto páteřního optického kabelu budou využity 2 vlákna pro přenos indikací a ovládání EOv a osvětlení po celé části rekonstruované trati. Systém umožní místní nouzové ovládání EOv. Skříň bude dělená v jedné části budou silové rozvody a v druhé ovládací technologie. Ovládací technologie bude sloužit také pro ovládání osvětlení stanice Libochovice. Informace z ovládání osvětlení budou zpracovávány a zasílány stejným systémem DOOS jako systémem EOv.

Dálkový dohled a ovládání EOv bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Využití dosavadního hmotného majetku

V stávajících dopravních se EOv nenachází.

Projektované kapacity (rozhodující)

- ohřev výhybek 15 ks
- trafostanice EOv 3 ks

1.4.11 Rozvody VN, NN, osvětlení a DOO

ROZV	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. Košnice nad Ohří, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 11,871 a 12,446
SO 04-63-05	Zast. Košnice 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 město, přípojka NN pro PZZ přejezdů v ev. km 18,875 a 19,143
SO 04-63-12	Zast. Libochovice město, 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

Stávající stav (včetně jeho zhodnocení)

V současné době se v úseku mezi Louny a Lovosicemi nachází několik stávajících stanic a zastávek, které jsou osazeny venkovním osvětlením. Osvětlení v jednotlivých dopravních a zastávkách včetně rozvodů odpovídá jejich stáří. Všechny přípojky pro osvětlení, sdělovací zařízení a technologii PZS a SZS jsou v nevyhovujícím stavu, nebo nejsou žádné. Bude potřebná jejich kompletní rekonstrukce.

Jedná se o tyto stanice – dop. Koštice nad Ohří, dop. Libochovice žst. Lovosice, žst. Čížkovice, dop. Chotěšov pod Hazmburkem a zastávky Veltěže, Slavětín nad Ohří, Radonice nad Ohří, Pátek, Křesín, Dubany, Libochovice město, Slatina pod Hazmburkem, Úpohlavý a Sulejovice.

Dop. Libochovice, žst. Čížkovice, dop. Koštice nad Ohří, zast. Libochovice město, dop. Chotěšov pod Hazmburkem jsou osvětleny pomocí stožárů JŽ. Ostatní zastávky jsou osvětleny pomocí betonových osvětlovacích sloupků. Zast. Slatina je bez osvětlení.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Žst. Louny

V rámci stavby bude zhotovena nová elektrická přípojka, respektive upravena stávající elektrická přípojka, z důvodu instalace nové technologie pro ohřev výměn (EOV), kdy tímto dojde k navýšení stávajícího příkonu stanice.

V rámci stavby dojde k instalaci nového silového kabelu, vyvedeného ze stávající místnosti UNZ v budově stanice, kdy bude kabel veden v elektro lištách právě z této místnosti až do stávající technologické místnosti, kde bude ukončen v rozvaděči, obsahujícím zmíněnou novou technologii.

Mezistaniční úsek Louny - Radonice nad Ohří

V tomto mezistaničním úseku se v současné době nacházejí dvě stávající zastávky, a to Veltěže a Slavětín nad Ohří, ve kterých se nachází stávající osvětlení nástupišť a stávající přípojky NN, leč v rámci stavby není zde uvažováno se zásahem do stávajícího stavu či změnou současného stavu.

Mezistaniční úsek Radonice nad Ohří – Libochovice

V tomto úseku bude zřízeno 20 nových elektrických přípojek pro 20 rekonstruovaných železničních přejezdů. Dále bude v rámci této stavby zřízena nová elektrická přípojka pro napájení výhybny Radonice nad Ohří, a pro jednotlivé zastávky v tomto rekonstruovaném úseku (zast. Pátek, Koštice nad Ohří, Křesín, Dubany a Libochovice město) a Žst. Libochovice. Taky bude v rekonstruovaném úseku provedeno nové osvětlení zastávek – týká se výhybny Radonice nad Ohří, zast. Pátek, Koštice nad Ohří, Křesín, Dubany, Libochovice město.

Výhybna Radonice nad Ohří

V této výhybně bude zřízeno nové venkovní osvětlení a to pouze pro osvětlení výhybek. Osvětlení bude provedeno pomocí několika nových sklopných stožárků s výbojkovými svítilny. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Pátek

V této zastávce bude v rámci rekonstrukce nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítilny. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Košnice nad Ohří

V této zastávce bude v rámci rekonstrukce nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Křesín

V této zastávce bude v rámci rekonstrukce nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Dubany

V této zastávce bude v rámci rekonstrukce nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Libochovice město

V této zastávce bude v rámci rekonstrukce nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Mezistaniční úsek Lovosice - Čížkovice

Zast. Sulejovice

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka pro dva nové RD (řešeno v rámci stavby Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v Žst. Lovosice), nacházející se v blízkosti žel. přejezdu km 1,994, a km 2,152 a pro napájení rozhlasu pro cestující. Nový přívodní kabel pro výše zmíněné napájení bude přiveden ze stávajícího rozvaděče, nacházejícího se v blízkosti zastávky, na pozemku p.č. 204/82. Jako přívodní kabel je navržen napájecí kabel CYKY-J 4x10mm², vedený novou kabelovou trasou od místa napojení směrem do zastávky Sulejovice, v souběhu s osou koleje, vpravo od osy ve směru staničení. Tento kabel bude doveden do km cca 2,087. Zde bude stočen směrem ke koleji, kterou bude následně křížit. Křížení bude provedeno protlakem pod kolejí, kdy do protlaku zatažena jedna nová plastová chránička. Do té bude zatažen následně již zmiňovaný silový

kabel, který bude od konce protlaku doveden zemní trasou až do místa stávajícího rozvaděče na zastávce. Zde bude ukončen.

Mezistaniční úsek Čížkovice – Libochovice

V tomto úseku budou zřízeny čtyři nové přípojky NN pro napájení technologie žel. přejezdů v km 3,905 (nová el. přípojka); 6,174; 6,274; 9,804 – přípojky převzaty ze související stavby „Zvýšení bezpečnosti na žel. přejezdech v úseku Postoloprty – Lovosice“. Dále bude zřízena nová el. přípojka NN pro žst. Čížkovice (předpoklad umístění technologie do technologického domku – náhrada za stávající, typu „Televize“ => nutnost nové přípojky NN). V rámci stavby bude v tomto úseku dále zřízeno nové venkovní osvětlení pro žst. Čížkovice, zast. Úpohlavy a žst. Libochovice. Sulejovice a Chotěšov pod Hazmburkem pouze přípojka pro VO. Slatina pod Hazmburkem zůstává bez zásahu či změny stávajícího stavu.

Žst Čížkovice

Ve stanici bude v rámci změny konfigurace kolejíště a výstavbě nového nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště a dále osvětlení obou zhlaví stanice. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly – nástupiště a přístup na nástupiště a osvětlovacími stožáry – obě zhlaví. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Zast. Úpohlavy

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka pro nový RD, umístěný v blízkosti žel. přejezdu v km 6,174. Toto bude provedeno následovně – ze stávajícího zděného rozvaděče RE1, nacházejícího se v zastávce Úpohlavy, konkrétně z boku stávajícího objektu čekárny, bude nově vyveden silový kabel CYKY-J 4x10mm², který bude veden zemí do nového elektroměrového rozvaděče RE2, umístěného hned vedle, kde bude ukončen na novém jističi B16/3.

Dále bude v této zastávce zřízeno nové osvětlení nástupiště, kdy bude nově napojen rozvaděč REO (rozvaděč osvětlení), který bude nově instalován z boku u paty zděného objektu zastávky, ve směru na Čížkovice vedle rozvaděče RE1 a RE2. V tomto rozvaděči REO bude umístěna nová kompletní technologie osvětlení zastávky, která bude mimo jiné obsahovat i stykač R1 4P pro spínání osvětlení přes soumrakový spínač. V rámci osvětlení nástupiště budou zřízeny 2 větve, které budou napojeny pomocí dvou nových kabelů CYKY-J 3x6, kdy jeden z kabelů bude od REO smyčkován ve svorkovnicích nových lamp č. 1 – 5 a druhý kabel smyčkován ve svorkovnicích lamp č.6 – 8. Obě tyto větve budou jistěny pomocí nového jističe B10/3, osazeného v rozvaděči REO. Tento okruh bude spínán soumrakovým a časovým spínačem přes stykač. Osvětlení zastávky bude provedeno pomocí 8 kusů sklopných kombinovaných stožárů o výšce 5,5m montovaných vetknutím. Svítidla jsou navržena typu s vysokotlakou sodíkovou výbojkou 70W.

Nz. Chotěšov pod Hazmburkem

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka pro nový RD, umístěný v blízkosti žel. přejezdu v km 9,804. Toto bude provedeno následovně – ze stávajícího rozvaděče, nacházejícího se na zadní stěně stávající výpravní budovy v zastávce, bude nově vyveden silový kabel CYKY-J 4x16mm², který bude veden zemí směrem k zmíněnému žel. přejezdu km 9,804. Kabelová trasa je navržena ve volném terénu prostorem stanice až ke zmíněnému RD v km 9,815, kde bude ukončen v novém elektroměrovém rozvaděči RE2, umístěném u paty nového RD ve směru ke koleji.

Žst Libochovice

Ve stanici bude v rámci změny konfigurace kolejiště a výstavbě nového nástupiště, provedeno nové osvětlení nástupiště a přístupu na nástupiště a dále osvětlení obou zhlaví stanice. Toto bude provedeno pomocí několika nových sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 5,5m s výbojkovými svítidly – nástupiště a přístup na nástupiště a osvětlovacími stožáry – obě zhlaví. Stávající osvětlení bude demontováno.

Dálkový dohled a ovládání osvětlení bude stažen na pracoviště dopravního dispečera do Žst. Louny a odtud dále stažen a data implementována do řídicího systému DŘT elektrodispečera OŘ Ústí nad Labem.

Využití dosavadního hmotného majetku

V rámci stavby není uvažováno s dalším využitím dosavadního hmotného majetku.

Projektované kapacity (rozhodující)

• kabelová vedení nn	6 920 m
• nové elektrické přípojky	31 ks
• venkovní osvětlení – stožáry	71 ks
• venkovní osvětlení - kabelizace	3 140 m

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

1.5.1 Přeložky inženýrských sítí

V rámci prací dojde k dotčení především drážních sítí situovaných v kolejišti nebo podél trati. Jedná se především o stávající kabelové trasy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. V rámci stavby dojde k jejich rekonstrukci příp. ochraně nebo úpravě v rámci samostatných SO a PS.

Ostatní případy půdorysných křížení a souběhů jsou řešeny dalšími objekty v částech E.1.5 – Ostatní inženýrské objekty a E.1.6 – Potrubní vedení. Jedná se především o zajištění podmínek práce v ochranných pásmech inženýrských sítí a dodržení podmínek jejich správců při zemních pracích v jejich blízkosti. Jedná se zejména o zemní práce při sanaci žel. spodku a odvodnění, rekonstrukci mostů a propustků a při výkopových pracích kabelových tras. Stavba sama o sobě však přeložky žádných mimodrážních sítí nevyvolává. Stručný popis technického řešení viz výše.

V rámci stavby jsou zřizovány nové přípojky k napájení zabezpečovacího zařízení přejezdů, které budou nově zabezpečeny světelným signalizačním zařízením. Nové přípojky jsou řešeny v rámci samostatných SO v části E.3.6 - Rozvody VN, NN, osvětlení a DOO. Stručný popis technického řešení viz výše.

Přehled správců IS a jejich vyjádření k existenci zařízení ve své správě včetně zakresu je uveden v části dokumentace H.7 Dokumentace stávajících inženýrských sítí.

1.5.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. nároky na jejich zabezpečení

Při zpracování technického řešení byla využita a respektována následující dokumentace:

- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice, 07/2013, PS, v přípravě SUDOP PRAHA a.s.
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n., PD, sdružení IKP Consulting Engineers, s.r.o. – H-PRO spol. s r.o. – Viamont DSP 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

U těchto drážních staveb je koordinováno technické řešení a realizace v rámci SŽDC s.o. (viz H.2 - Záznamy z porad, 113192-IKPCE-AV-010 Záznam z Koordinační porady staveb v prostoru železničního uzlu Lovosice).

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 přejezdu. 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, zábrzdná 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.

1.5.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území vč. veřejné dopravy

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.

Jedním z hlavních cílů stavby je zvýšit atraktivitu žel. dopravy v nejzatíženějším úseku této trati tj. Louny – Lovosice zkrácením jízdních dob a zavedením pravidelného intervalu.

V rámci stavby dojde ke kompletní rekonstrukci všech zastávek na úseku trati Radonice nad Ohří – Libochovice (kromě výhybně Radonice n. O.) a taky žst. Čížkovice. Budou zde vybudována nová nástupiště a bezbariérové přístupy k nim. Vazby v přednádraží na zastávky BUS, parkoviště zůstanou dle stávajícího stavu.

Dále dojde k ukončení obsluhy stávající zastávky Radonice n. O. (nově výhybna Radonice n. O.) vlaky osobní dopravy. V Radonicích bude potřebné křížovat osobní a nově uvažované spěšné vlaky, ovšem s ohledem na relativně těsné časové vazby dané křížováním vlaků současně v Lounech a Libochovicích je potřebné co nejvíce zkracovat interval křížování (čas mezi průjezdem prvního a odjezdem druhého vlaku), na kterém se případný nástup a výstup cestujících projevuje negativně. Také není zcela možné určit jednoznačně hlavní a předjízdou kolej, volba vlakové cesty bude prováděna operativně dle aktuální provozní situace. Z tohoto důvodu nelze připustit omezování dovolené rychlosti vlaků v některé z kolejí na 50 km/h (z navržených 90 km/h), ke kterému by muselo dojít v případě zřízení nástupiště s úrovnovým přístupem v důsledku normových požadavků. V rámci plánovaných změn Ústecký kraj přislíbil posílení autobusové dopravy. Ústecký kraj souhlasí s důvody, které vedou k ukončení obsluhy v stávající zast. Radonice n. O. a vzhledem k vysokému přínosu stavby pro velkou většinu cestujících na trati stejně jako reálný potenciál dalšího zvýšení jejich počtu takové rozhodnutí akceptuje (viz H.2 - Záznamy z porad, 113191-IKPCE-AV-008 záznam ze závěrečného projednání souboru studie staveb – příloha:

Stanovisko Ústeckého kraje k obsluze zastávek, délce nástupišť a nasazenému typu souprav pro revitalizaci trati Lovosice - Louny).

Oproti stávajícímu stavu tak dojde k částečnému vylepšení vazeb na veřejnou dopravu, při zachování všech stávajících vazeb k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území vč. veřejné dopravy.

2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY

2.1 Údaje o provedených průzkumech

2.1.1 Geotechnický průzkum

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl realizován geotechnický průzkum pro žel. svršek a spodek a umělé stavby, který je obsahem této dokumentace viz část Y - 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

Požadavky na doplnění průzkumů v dalším stupni projektové dokumentace jsou uvedeny v kapitole 2.10.2

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR 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 Terezínská 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

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 konkrécemi 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 rozpukané a zvětralé.

Vrcholy Rohatec (264 m n.m.), Vrchy (248 m n.m.) a Jiřetín (252 m n.m.) jsou pozůstatky po terciérním vulkanismu, kterým byly prostoupeny křídové sedimenty. Složením odpovídají tyto terciérní 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 pláně 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 štěrků a písků. 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.

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 zvětralínového pláště hornin skalního podkladu. Tato poruchová pásma často zvyšují možnost akumulace podzemních vod a predisponují povrchové vodní toky a geomorfologické tvary.

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

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.

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.

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.

2.1.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí

Před zahájením projektových prací byli obesláni potenciální správci inženýrských sítí se situací zájmového území v měřítku 1 : 1000 s žádostí o zakres, případně jiné přesnější určení polohy inženýrských sítí či jiných zařízení. Jejich vyjádření či případné orazítkované kopie A4 nebo A3 velkoformátových map jsou přílohou samostatné části H.7 - Dokumentace stávajících inženýrských sítí.

V rámci dalšího stupně budou tyto veškeré zákresy aktualizovány dle platnosti vyjádřeny a příp. doplněny o veškeré změny.

2.1.3 Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum pro tuto stavbu se podrobně zabývá „dřevinami rostoucími mimo les“, které jsou definované § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a uvádí soupis mimolesní zeleně, kterou bude nutné před zahájením stavby odstranit.

Jedná se především o odstranění stávající zeleně podél trati v dosahu prací na žel. spodku, v místě rekonstrukce mostů a propustků příp. v místech pro umístění zařízení staveniště.

Dendrologický průzkumu je součástí samostatné přílohy B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

2.1.4 Biologický průzkum

Biologický průzkum je provedený v území na základě požadavku na souhrnnou dokumentaci k plochám podle železniční trati v úseku mezi Radonicemi nad Ohří a Libochovicemi, včetně vybraných úseků vně (rekonstrukce přejezdů, propustků). Průzkum je standardní záležitostí před stavbou a má sumarizovat a ověřit, zda v lokalitě se vyskytuje skutečně počet a druhové rozložení živočichů a rostlin odpovídající povaze lokalit u trati a okolí, na základě průzkumu navrženého staveniště a jeho užšího území.

Průzkum konstatuje počet a rozložení druhů, zejména chráněných a ohrožených dle zákona č. 114/1992 Sb. v aktuálním znění Zákona o ochraně přírody a krajiny a ve smyslu vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. U uvedených nalezených druhů je uvedena početnost a jejich význam pro lokality výskytu, u případných zvláště chráněných druhů pak vztah ochrany druhu k území a také návrh případných ochranných a kompenzačních opatření v dané lokalitě výstavby.

Biologický průzkum je součástí samostatné přílohy B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

2.1.5 Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení měřičské sítě

V tomto stupni projektu byly projekční práce provedeny nad geodetickými podklady, které byly měřeny z nově vybudovaného železničního bodového pole (v souladu se stávajícími předpisy).

SŽG Praha (2013), JTSK, Bpv

- Zaměření požadovaných úseků stávající trati, SŽG SŽDC, 02/2014 (viz část I.3 - Geodetické a mapové podklady)
- Zadavatel SŽDC - SŽG Praha předal železniční bodové pole a JŽM pro TÚ 0752 a TÚ 0751 ve formátu dgn. Pro zaměření bylo vybudováno železniční bodové pole s použitým výškovým systémem Bpv a v souřadnicovém systému S-JTSK.
 - TÚ 0752 Louny – Libochovice km 6,1 – km 20,1
 - TÚ 0751 Lovosice – Libochovice km 5,3 – km 13,9
 - TÚ 0751, Želechovice - Čížkovice km 0,7 - 5,3
 - TÚ 0752, Louny - Libochovice km 0,0 – 6,2 (94,7 – 96,6)

Pro projekční práce byly využity zadavatelem dodané následující mapové podklady (katastrální mapy byly obdrženy od zadavatele prostřednictvím SŽG ve formátu dgn):

- digitální katastrální mapa (DKM) – Louny, Černčice u Loun, Obora u Loun, Veltěže, Slavětín nad Ohří, Křesín, Dubany, Radovesice u Libochovic, Slatina pod Hazmburkem
- katastrální mapa digitalizovaná (KMD) – Blšany u Loun, Kystra, Radonice nad Ohří, Pátek u Loun, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice.
- analogová mapa - Želovice, Libochovice, Chotěšov u Vrbičan

Hranice drážního pozemku je převzata z aktuální katastrální mapy. V místech s platnou analogovou mapou je hranice dráhy převzata z transformovaných rastrů.

Podmínky založení měřické sítě budou stanoveny v dalším stupni. Veškeré geodetické a mapové podklady je nutné v dalším stupni projektové přípravy aktualizovat. Dále je nutné doplnit geodetické zaměření v místech přejezdů a úpravy komunikací najmě zaměření přilehlých ulic Nádražní a Taboritská v Libochovicích, zaměření povrchových znaků inženýrských sítí. Zpřesnit (zpodrobnit) geodetické zaměření v oblasti stavebních úprav přejezdů a mostních objektů. Pro upřesnění hydrotechnických výpočtů propustků a mostů je nutné provést zaměření přilehlého koryta toku. Doplnit geodetické zaměření mostních objektů dle směrnice TP 204.

2.2 Údaje o ochranných pásmech

Ochranné pásmo dráhy

Řešená železniční trať má dle §8 zákona o drahách (č. 266/1994 Sb. v platném znění) definováno ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo dráhy je definováno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje a min. 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je vymezen hranicemi pozemků určených pro umístění dráhy (drážní pozemek). 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 definováno 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.

Železniční trať v řešeném území kříží nebo je v souběhu s komunikacemi III., II. i I. třídy. Dotčení komunikací a dotčení ochranného pásma komunikací bude projednáno s vlastníky, správci a příslušným odborem dopravy.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

Po konzultacích a vyjádřeních správců byly průběhy stávajících inženýrských sítí zakresleny do koordinační situace přílohy C.2 a dále do situace stávajících inženýrských sítí viz příloha H.7.1. Ochranná pásma nejsou, z důvodu přehlednosti situace zakreslena a proto je uvádíme na tomto místě.

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)

Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy je dáno dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). Ochranné pásmo je v § 46 definováno následovně.

pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

- | | |
|----------------------------------------------------------|------|
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (bez izolace) | 7 m |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (s izolací) | 2 m |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (závěsná kabelová vedení) | 2 m |
| • u napětí nad 35 kV do 110 kV (bez izolace) | 12 m |
| • u napětí nad 35 kV do 110 kV (s izolací) | 5 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 |
| • zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence | 1 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)

Ochranné pásmo plynovodních zařízení je dáno dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). V § 68, odstavci 2 je ochranné pásmo vymezeno souvislým prostorem v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení následovně 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

Ochranné pásmo teplárenských zařízení (zákon č. 458/2000 Sb. §87)

Ochranné teplárenských zařízení je dáno dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

V § 87, odstavci 2 je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

Dle § 87, odstavci 3 u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplosnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

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

Ochranné pásmo vodovodních řadů je dáno zákonem č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích). V § 23, odstavci 3 je ochranné pásmo vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny vodovodního nebo kanalizačního potrubí na každou stranu:

- 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

U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

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

Ochranné pásmo komunikačních vedení je dáno zákonem č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích). V § 102, odstavci 2 je ochranné pásmo definováno:

- po obou stranách krajního vedení 1,5 m

Dotčení ochranných pásem inženýrských sítí bude projednáno s valstníkem příp. správcem.

Ochranná pásma chráněných území

Tato část popisuje vliv stavby na ochranu přírody – ÚSES (územní systém ekologické stability), VKP (významné krajinné prvky), krajinný ráz, zvláště chráněná území dle § 14 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky) a lokality zařazené do soustavy Natura 2000 a přírodní parky.

ÚSES (územní systém ekologické stability)

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Revitalizovaná železniční trať se v několika vybraných částech trati kříží s částmi ÚSES všech úrovní a to liniových biokoridorů.

Křížení s nadregionálními prvky ÚSES:

Trať se v okolí km 10,52 a 10,615 dotýká vzhledem k své blízkosti k toku Ohře nadregionálního vodního a zejména nivního biokoridoru K 20. Další křížení s osami nadregionálního biokoridoru K 20 podle toku řeky Ohře je v místě u Koštic v km cca 11,35 – 11,639, kde sledovaný úsek trati přes něj prochází, ale nezasahuje, mostní stavba byla z revitalizace vyřata.

Křížení s regionálními biokoridory:

V km 12,00 před žst. Košnice se trať dotýká okrajově regionálního biokoridoru směrem na sever, který se nachází západně trati - k dotčení ÚSES prakticky nedojde. Dále na cca km 15,6 se nachází dotyk žel. trati s regionálním biocentrem 1290 a přes trať k řece Ohři zároveň v daném místě přechází navržený regionální biokoridor č.620 - jde o poměrně střetové místo, kde jde v úzkém koridoru pod místní výškovou dominantou traťové těleso a současně také silnice I.tř.. V závěru sledovaného úseku trati u Sulejovic v km cca 2,6 dochází severně stavby ke křížení tělesa trati s regionálním biokoridorem č. 616 navrženým směrem k Českému Středohoří a odtud k východu

Křížení s lokálními koridory a ÚSES:

U Libochovic v km cca 13,396-12,834 (kde je jen část trati součástí revitalizovaného úseku se nachází západně trati navržené lokální biocentrum Bc 12. Dále dochází ke křížení lokálního biokoridoru s tratí u Čížkovic v km 3,354 – stavba mostku a sanace se dotkne lokálního biokoridoru okrajově.

Dotčení lokálních ÚSES bude projednáno s obecními úřady obcí s rozšířenou působností, dotčení regionálního biokoridoru s Krajským úřadem Ústeckého kraje.

Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Trať neprochází žádným registrovaným významným krajinným prvkem ani v jeho blízkosti. Významné krajinné prvky nebudou revitalizací tratě dotčeny.

Revitalizovaná trať kříží následující VKP ze zákona, kterými jsou všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy.

Vodní toky:

- Podšibeniční potok mezi obcemi Radonice n. Ohří a Pátek, správce Povodí Ohře, propustek bez rekonstrukce v ev. km 8,585, nemá SO
- Débeřský potok na severním okraji obce Pátek, správce Povodí Ohře, propustek v km 10,615 není rekonstruován, nemá SO
- řeku Ohři u obce Želovice, správce Povodí Ohře, stávající most bez rekonstrukce v km 11,559, nemá SO
- bezejmennou vodoteč mezi obcemi Želovice a Křesín, tvořící levostranný přítok Ohře, správce Povodí Ohře, rekonstrukce propustku v km 13,015, SO 04-21-14

- bezejmennou vodoteč, správce Povodí Ohře, rekonstrukce propustku v km 13,850 – nahrazení žb. trubním propustkem DN 800, SO 04-21-16
- Hlubanskou svodnici východně od obce Křesín, správce Povodí Ohře, rekonstrukce propustku v km 14,559, SO 04-21-17
- bezejmennou vodoteč západně od Libochovic, správce Státní pozemkový úřad, rekonstrukce propustku v ev. km 17,891, SO 04-21-24
- vodoteč Rosovka – Libochovice – konec rekonstruovaného úseku, správce Povodí Ohře, stávající most bez rekonstrukce v km 13,261, nemá SO
- bezejmennou vodoteč v km 9,862, správce Povodí Ohře, rekonstrukce propustku v km 9,862 – nahrazení žb. rámem, SO 13-21-13
- vodoteč Modla v km 3,354, správce potoka Povodí Ohře, rekonstrukce mostu v ev. km 3,354 – prefabrikovaná železobetonová klenba, SO 11-20-02

Trať se nedotýká lesů, které v oblasti kromě doprovodných porostů řeky Ohře v zemědělsky plně využitě krajině s rozpadlou ekologickou strukturou prakticky nejsou.

Krajinný ráz

Trať prochází od obce Louny po obec Libochovice krajinou říční nivy, přičemž mezi obcemi Křesín a Dubatec se nachází izolovaný kužel – čedičový vrch Rohatec s nadmořskou výškou 264 m. Trať vrch obchází po jižní straně. Od obce Libochovice po obec Lovosice prochází trať rovinnou krajinou.

Podle využití krajiny prochází železnice lesozemědělskou krajinou a krajinou zemědělskou.

Revitalizace trati vzhledem ke svému charakteru nebude představovat negativní zásah do krajinného rázu.

Národní park

V zájmovém území se nevyskytuje žádný národní park.

Chráněná krajinná oblast

V zájmovém území se nevyskytuje žádná CHKO.

Národní přírodní rezervace

V zájmovém území se nevyskytuje žádná národní přírodní rezervace.

Přírodní rezervace

V zájmovém území se nevyskytuje žádná přírodní rezervace.

Národní přírodní památka

V zájmovém území se nevyskytuje žádná národní přírodní památka.

Přírodní památka

Trať prochází po severní hranici maloplošného chráněného území – přírodní památky Koštice. Trať tuto přírodní památku neprotíná. Koštice je přírodní památka ev. č. 1181 východně od obce Koštice v okrese Louny. Ochranné pásmo přírodní památky Koštice nebylo vyhlášeno, je jím proto dle § 37 zákona č. 114/1992 Sb. území do vzdálenosti 50 m od hranic ZCHÚ. Trať prochází ochranným pásmem přírodní památky Koštice. Ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podmínky revitalizace trati byly předběžně projednány s Krajským úřadem Ústeckého kraje (vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. 1597/ZPZ/2014/V-2061).

Přírodní park

Přírodní park je obecně chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. V zájmovém území se vyskytuje přírodní park Dolní Poohří. Trať prochází po severní hranici parku a protíná přírodní park v malém úseku v obci Libochovice (viz následující obrázek).

Revitalizaci trati v úseku přiléhajícím k přírodnímu parku bude projednán s Městským úřadem Lovosice, odborem životního prostředí.

NATURA 2000

Trať kříží EVL Ohře u obce Želevice, kód lokality CZ0423510. Situování dotčené EVL. Most přes řeku Ohři rekonstruován nebude. Křížení EVL nebude mít dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. 1522/ZPZ/2014/N-2019 ze dne 23.4.2014 vliv na tuto evropsky významnou lokalitu (viz část H – Doklady).

Ochranné pásmo 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 vzduť 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 vzduť 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.

V zájmovém území se nevyskytuje žádné ochranné pásmo vodního zdroje ani ochranné pásmo vodní nádrže.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

V zájmovém území se chráněná oblast přirozené akumulace vod nevyskytuje.

Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů

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

Kulturní památky, archeologie

V obci Libochovice je situován státní renesanční zámek Libochovice, který je chráněn jako národní kulturní památka České republiky. Do ochranného pásma nebude při revitalizaci železnice zasahováno.

V trase železnice se nenachází žádná významná archeologická lokalita.

Chráněná ložisková území

Trať prochází přes CHLÚ Kystra, číslo CHLÚ 10900002, surovina vápenec. Železnice zde prochází kolem dosud netěženého výhradního ložiska vápence Koštice – Slavětín, číslo ložiska 3109000, do samotného výhradního ložiska však trať nezasahuje. Vzhledem k tomu, že poloha koleje se oproti současnému stavu nezmění, není třeba činit žádná opatření.

V zájmovém území se nevyskytuje žádné chráněné území pro zvláštní zásah do zemské kůry.

Navrhovaná nová ochranná pásma a chráněná území

Ochranné pásmo dráhy se po provedení rekonstrukce koleje nemění. Ostatní stávající ochranná pásma se nemění ani nově nezřizují.

2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Asanace

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

Bourací (demoliční) práce

Součástí stavby jsou nezbytné demoliční práce spojené s kolidujícími prvky řešení stavby. Bourací práce jsou specifikovány v rámci příslušných PS a SO. Před započítím stavebních prací budou v předstihu upraveny příp. ochráněny kabelové trasy a vytyčeny veškeré inženýrské sítě.

V rámci SO žel. svršku a spodku se jedná o kompletní rekonstrukci stávajícího žel. svršku ve vybraných úsecích. V nich bude demontován stávající kolejový rošt. V místech nově ukládaného kolejového roštu bude odtěženo štěrkové lože a provedeny odkopávky do úrovně projektované zemní pláně pro realizaci sanačních prací a nového odvodnění.

V rámci SO nástupišť budou vybourána všechny stávající nástupiště v úseku komplexní rekonstrukce Radonice n. O. – Libochovice a žst. Čížkovice a nahrazeny novými nástupišti. Stávající nástupiště v žst. Libochovice, Čížkovice, v zast. Pátek, Košnice nad Ohří, Křesín, Dubany, Libochovice město budou vybourána a nahrazena novými. Ve výh. Radonice nad Ohří bude pouze stávající nástupiště ubouráno. Ostatní konstrukce nástupišť na trati budou ponechány.

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

U SO mostních objektů dojde k demoličním pracím pro potřeby navrhovaných úprav. Jedná se o demolice celé mostní konstrukce, která bude nahrazena novou. Řešení mostních objektů předpokládá demolici 1 mostního objektu v ev. km 3,354 a výstavbou nového žb. klenbového mostu.

Další demoliční práce proběhnou v rámci SO propustků. U některých propustků proběhne jejich komplexní rekonstrukce náhradou za novou konstrukci a stávající propustek bude celý vybourán, u propustků, které budou sanovány dojde pouze k částečnému ubourání stávající konstrukce a u některých propustcích dojde k úplné demolici bez náhrady z důvodu jejich nefunkčnosti. U těchto propustků bude odvodnění řešeno v rámci železničního spodku.

Podrobné řešení je uvedeno v části E. 1 dokumentace.

Ve stavební části E. 2 je navržena demolice objektů situovaných ve stávajících zast. a žst. bez stávajícího využití nebo výhledově bez využití budou a jsou navrženy k demolici pouze v případě, když dochází k jejich bezprostřední kolizi s kolejovým řešením.

Zast. Křesín, demolice stávajícího přístřešku pro cestující který je ve velmi špatném stavu. K jeho demolici bylo přistoupeno rovněž z důvodu nového výškového uspořádání nástupiště.

Zast. Dubany, demolice stávajícího přístřešku pro cestující z důvodu nového výškového uspořádání nástupiště bude stávající přístřešek odstraněn. Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od elektrické sítě. Demolici stávajícího přístřešku pro cestující, který je součástí oplocení pozemku soukromého vlastníka, bude nutné odstraněnou část oplocení nahradit. Předpokládá se náhrada v délce 15,5m. Viz. objekt SO 04-45-01.

Zast. Libochovice město, demolice stávajícího VB v souvislosti s novým kolejovým řešením a prostorovým uspořádáním nástupiště v zast. Libochovice dochází ke kolizi se stávající obytnou zastávkou č.p. 350 s parc.č. 438. Objekt je v majetku SŽDC. V současné době je obydlen. Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítím demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí.

V žst. Čížkovice (k.ú. Čížkovice č.p 659/1 ve vlastnictví ČD a.s.) dochází ke kolizi kolejového spodku, jež zasahuje až 3m od osy nové koleje, s rampou před dřevěným skladištěm zboží. V rámci demolice bude kompletně odstraněna betonová zídka a část rampy v šířce 4,1m přiléhající ke kolejišti. Zbylá část rampy bude zajištěna novou opěrnou zídkou z hladkých pohledových betonových tvárnic na betonovém základu.

V žst. Libochovice dochází ke kolizi kolejového spodku, jež zasahuje až 3m od osy nové koleje, s rampou a dřevěným skladištěm zboží. Rampa i sklad jsou v majetku ČD a.s. a mají parc.č. 414. V rámci demolice bude kompletně odstraněna rampa včetně objektu dřevěného skladiště. Rampa je ohraničena dvěma kamennými zdmi na vrchu opatřenými ocelovým profilem. Výška je cca 1m. Je tvořena násypem s betonovou zpevněnou plochou. Sklad je nepodsklepený dřevěný objekt na kamenné podezdívce se sedlovou střechou s keramickou střešní krytinou. Oba objekty budou odstraněny včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítáním demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí.

Dále v žst. Libochovice bude demolice zděné garáže a WC. Objekt zděné garáže se nachází na pozemku s parc.č. 1305 a je majetkem ČD a.s.. Objekt bezprostředně přiléhá k objektu dřevěného skladu. Jedná se o nepodsklepený jednopodlažní objekt s plochou střechou spádovanou do podokapního žlabu směrem ke kolejišti ze třech stran opatřenou zděnými atikami s krytinou z hladkého falcované plechu. Půdorysné rozměry 6,45 x 4,30m. Výška objektu je cca 4,5m. Objekt je napojen na inženýrské sítě. V rámci demolice bude odstraněn rovněž zděný objekt bezprostředně přiléhající k objektu garáže, kde se nachází WC pro cestující. Objekt se nachází na pozemku s parc.č. 1306 a je ve vlastnictví ČD a.s.. Jedná se rovněž o nepodsklepený jednopodlažní objekt s plochou střechou opatřenou zděnými atikami s krytinou z hladkého falcované plechu. Objekt je napojen na inženýrské sítě. Oba objekty budou odstraněny včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén. Před započítáním demoličních prací bude objekt odborně odpojen od inženýrských sítí.

Dále v žst. Libochovice bude demolice tří dřevěných objektů s č.p. 305 a pozemku s parc.č. 362. Objekty jsou v majetku ČD a.s.. Objekty budou zdemolovány z důvodu umístění technologického domku. Jedná se o dva objekty s pultovými střechami a jedním se sedlovou. Nosná kce je z dřevěných trámů opláštěných dřevěnými prkny. Objekt není napojen na inženýrské sítě. Objekt bude zdemolován včetně základových konstrukcí do hloubky 0,2m pod upravený terén.

Podrobné řešení je uvedeno v části E. 2.

Ve stavební části E.3 dojde k demontáži rozvodů elektro a v technologické části D.1-D.2 dojde k demontáži zastaralého technologického zařízení.

Kácení porostů

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

Dendrologického průzkumu a navržený rozsah kácení jsou součástí samostatné přílohy B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

I přes veškerou snahu nelze stavbu modernizace 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).

Stavbou dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF). K dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) nedochází. Pozemky SŽDC vedené jako ZPF nejsou uvedené v tabulace bilancí.

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	264	0	0	264	97	0	758	855	118
Želevice	82	0	0	82	33	0	541	574	110
Křesín	19	0	547	566	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 Vrbíčan	727	0	0	727	16	0	305	321	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	1111	0	1249	2360	1197	0	5421	6618	936

Trvalé zábory ZPF jdou v drtivé většině na úkor nedostatečné hranice drážního pozemku pro zřízení odvodnění železničního spodku. Dočasné zábory jsou pak vyvolány potřebou přístupu k trati a jednotlivým objektům.

Podrobné informace jsou uvedeny v části I.2 Geodetická dokumentace – Majetkoprávní část.

2.5 Územně technické podmínky

Před započítím hlavních stavebních prací – úpravou stávajícího železničního tělesa a s tím související úprava objektů železničního spodku, mostů a propustků budou vykonány potřebné práce pro uvolnění staveniště. Jedná se o následující činnosti:

Přeložky či zajištění inženýrských sítí

Veškeré stavbou dotčené inženýrské sítě jsou řešeny v rámci samostatných SO jejich ochranou nebo úpravou.

Kácení lesní a mimolesní zeleně

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

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

Podmiňující, vyvolané a související investice

Jsou uvedeny v kap. 1.5.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady resp. nároky na jejich zabezpečení

Likvidace odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.5 Odpadové hospodářství. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č. 381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou.

Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

Výstavba

Územně technické podmínky dotčeného území a podmínky koordinace výstavby, zejména z hledisek příjezdů na stavební pozemek, ploch zařízení staveniště, napojení

stavebního pozemku na zdroje energií jsou uvedeny v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby.

Práce v kolejišti, zejména práce na železničním svršku budou probíhat především z prostoru koleje pomocí kolejové mechanizace (trhání a montáž kolejových polí). Práce týkající se železničního spodku a zemní práce budou prováděny pomocí kolových, případně dvoucestných mechanismů. Práce prováděné v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny ručně při použití vhodného pracovního nářadí.

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích, nebo je pro ně zajištěn dočasný zábor na stávajících neveřejných komunikacích nebo pozemcích. Pozemkové požadavky a možnosti pro přístupy jsou uvedeny v části dokumentace I.2 - Majetkoprávní část.

Vjezdy na staveniště a do kolejišti budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, přímo z přilehlé komunikace nebo zpevněných ploch ve stanicích v místech ploch zařízení staveniště ležících v prostoru zastávek a železničních stanic. Vjezdy na staveniště budou náležitě označeny svislým dopravním značením. Případné provizorní přístupy přes koleje po dobu provádění prací na žel. svršku, spodku a přejezdech budou umožněny instalací provizorních přejezdů. Jedná se především o místa rekonstruovaných přejezdů, kde se jedná o jediný možný přístup přes koleje.

Jednotlivé navrhované přístupy na staveniště jsou podrobněji řešeny v rámci v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby. Zákres ploch zařízení staveniště a vjezdů na staveniště je v příloze C.2 - Koordinační situace stavby.

Elektrická energie pro stavbu bude v kolejišti stanice 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).

Odpadní vody nebudou provozem stavby vznikat. Dešťové vody jsou sváděny na svahy tělesa žel. spodku, na terén, do stávajícího odvodnění a do stávající kanalizace. Technologická voda pro výstavbu bude odebírána z vhodného hydrantu se samostatným měřením objemu nebo z přilehlé vodoteče nebo dovážena v cisternách. Pitná voda ve stanicích bude z drážních objektů, na trati v cisternách. 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.

Pro komunikaci budou v převážné většině použity mobilní telefony a případně i vysílačky.

2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Při zpracování technického řešení byla využita a respektována dokumentace uvedená v kapitole 1.5.2.

2.7 Údaje o bilancích zemních prací

Rozhodující objem zemních prací je vyčíslen v objektech železničního spodku:

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| • odtěžené šterkové lože | 35 524 m ³ |
| • odkopávky a výkopy žel. spodku | 43 700 m ³ |

Rozhodující objem prací tvoří odtěžené štěrkové lože a odkopávky železničního spodku. Odtěžené štěrkové lože bude recyklováno a použito zpětně do stavby do konstrukčních vrstev a zásypů nástupišť. Odkopávky žel. spodku se nevyužijí a budou přímo odváženy na skládku. Žádné deponie ani mezideponie materiálu se v rámci stavby neuvažují.

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

2.8 Výkup pozemků a staveb

I přes veškerou snahu nelze stavbu 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 pro účely stavebního řízení uzavřením smlouvy o právu provést stavbu).

Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby. Jedná se zejména o místa s nedostatečnou šířkou drážního pozemku pro normové uspořádání drážního tělesa.

Dočasný zábor se zřizuje pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby a v místech pro provedení prací (pod mosty a propustky, vyvolané úpravy chodníků, komunikací, přejezdů, výkopy pro kabely). Pro umístění nových inženýrských sítí se navrhuje na pozemku zřídit věcné břemeno.

V rámci stavby jsou zřizovány dočasné zábory pouze pro potřebu realizace stavby, všechny s délkou do 1 roku.

Výkup staveb pro tuto stavbu není třeba.

Podrobně majetkoprávní část je graficky a tabelárně zpracována v části I.2 - Majetkoprávní část.

Zpracování majetkoprávní části studie souboru staveb včetně záborového elaborátu bylo provedeno nad platnou katastrální mapou, kterou zajistil objednatel prostřednictvím SŽDC, Správy žel. geodézie.

Níže jsou uvedeny seznamy LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí po katastrálních územích.

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí							
Údaje z katastru nemovitostí okres : Louny obec : Slavětín kat. území : Slavětín nad Ohří							
číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3						
	674/1	3388	ostatní pl.	ostatní kom.		53	18

				celkem	0	53	18

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : **Louny**
obec : **Slavětín**
kat. území : **Kystra**

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
254	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí						
	108	5391	ostatní pl.	silnice		497	20
	109/1	19811	ostatní pl.	silnice		191	4
	125/2	1732	ostatní pl.	silnice		144	
	132	78	ostatní pl.	silnice		4	2
263	Farm Kystra s.r.o., Věžeňská 116/5, Staré Město, 11000 Praha						
	89/1	183598	orná p.	-		80	
258	Bleha Bořivoj, Tylova 1581, 44001 Louny						
	89/6	4508	orná p.	-		18	
301	ZEMĚDĚLSKÉ DRUŽSTVO P E R U C, č.p. 304, 43907 Peruc						
	89/5	4632	orná p.	-		10	
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3						
	106/1	5978	orná p.	-		16	6
				celkem	0	960	32

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : **Louny**
obec : **Peruc**
kat. území : **Radonice nad Ohří**

	Vlastník			
--	-----------------	--	--	--

číslo LV	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití	trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
10001	Městys Peruc, Oldřichova 49, 43907 Peruc						
	938/14	537	orná p.	ZPF		18	
	1375/1	1951	ostatní pl.	-		50	11
	1376/1	545	ostatní pl.	ostatní kom.		47	
605	Holub Josef, Prokopova 470, 44001 Louny						
	878/43	2027	orná p.	ZPF		5	8
				celkem	0	120	19

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Louny
obec : Peruc
kat. území : Pátek u Loun

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
116	Kučerová Milena, Pátek 102, 43908 Peruc						
	1240/3	7679	orná p.		264		
302	Horáček Jan, Medvedzie 123, Tvrdošín, Slovensko 1/2 Horáček Josef, Pátek 69, 43908 Peruc 1/2						
	17/1	525	zahradá			5	
310	Gráfová Emilie, Pátek 64, 43908 Peruc						
	8/1	939	zahradá			12	
400	SJM Kohout Antonín a Kohoutová Drahomíra, Beneše z Loun 51, 44001 Louny						
	16	229	trv.trav.porost			19	11
424	Radochová Martina, Mezní 96, Volanov, 54101 Trutnov						
	15/11	3502	ovocný sad			9	
585	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí						
	1496	16669	ostatní pl.	silnice		188	14

730	SJM Eser Werner a Eserová Ivana, Jana Kříže 874/17, 43401 Most 1/6 Havelková Tereza, Zelený pruh 677/10, Braník, 14700 Praha 1/3 Jindra Jaroslav, Bystřická 1244, 43201 Kadaň 1/3 Sláma Jiří, Sladovnická 1113, 44001 Louny 1/6						
	15/31	65	zahrada	-		15	15
761	SJM Kott Pavel a Kottová Jana Ing., Kott Pavel, Průběžná 2133/17, Strašnice, 10000 Praha Kottová Jana Ing., Nosická 2386/18, Strašnice, 10000 Praha 10						
	15/7	50	orná p.	-		5	5
775	Izera Bohumil, Vrchlického 483, 43923 Lenešice poznámka: omezení dispozičních práv						
	271/2	425	orná p.	-		32	
10001	Městys Peruc, Oldřichova 49, 43907 Peruc						
	1504	19576	ostatní pl.	ost. komunik.		187	36
	1540	1181	ostatní pl.	ost. komunik.		46	6
	1478	4999	ostatní pl.	ost. komunik.		35	3
	1473	966	ostatní pl.	ost. komunik.		10	
	1467	3200	ostatní pl.	ost. komunik.		137	16
	1331/4	40	ostatní pl.	nepłodná půda		29	
	1465/2	1090	ostatní pl.	ost. komunik.		28	2
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3						
	1517/2	644	ostatní pl.	ost. komunik.		45	6
	1526/1	6241	vodní pl.	koryto vod. toku		53	4
				celkem	264	855	118
1249	ČR - Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov						
	1249 *)	2715	vodní pl.	koryto přirozené		18	
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3						
	1527/64 *)	1559	vodní pl.	koryto přirozené		58	

***) Poznámka: dočasný zábor na žel. mostním objektu pozemek 1249 a 1527/64 nebude dotčen**

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : **Louny**

obec : **Koštice**

kat. území : **Želevice**

číslo LV	Vlastník					parcela ZE		trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití	LV	číslo parcely	LV			
270	Rufferová Jitka, č.p. 142, 43921 Koštice 1/2 Smrž František, Želevice 21, 44001 Koštice 1/2									
	279/1	2170	orná p.		270				9	4
538	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí,									
	429/4	1096	ostatní pl.	silnice	538				167	35
	431	4639	ostatní pl.	silnice	538				7	3
	434	10031	ostatní pl.	silnice	538				250	52
545	Gráf Václav Ing., tř. Čsl. legií 2199/80, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice									
	42/1	14365	orná p.		není na LV	(25/1)	545		10	
	271/1	177618	orná p.		není na LV	(257/1)	545	51	8	3
636	Gráf Václav Ing., tř. Čsl. legií 2199/80, České Budějovice 5, 37006 České Budějovice 1/4 Gráfová Ludmila, Dubany 85, 41002 Libochovice 1/4 Studenková Ludmila Mgr., Arménská 502/3, Bohunice, 62500 Brno 1/4 Suchá Václava, Skyřická 108, Velebudice, 43401 Most 1/4									
	42/11	2073	trv.trav.porost	ZPF	není na LV	(25/2)	636	31		
10001	Obec Koštice, č.p. 26, 43921 Koštice									
	260	165	trv.trav.porost		10001				6	
	435/1	2758	ostatní pl.	ost. komunik.	10001				117	13
					celkem			82	574	110
154	ČR - Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov									
	446/1 *)	77091	vodní pl.	koryto vod. toku					111	

*) Poznámka: dočasný zábor na žel. mostním objektu, pozemek 446/1 nebude dotčen

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí							
Údaje z katastru nemovitostí							
okres : Litoměřice							
obec : Křesín							
kat. území : Křesín							
číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			

1	Obec Křesín, č.p. 77, 41117 Křesín						
	1527	467	ostatní pl.	ost. komunik.		6	3
	1478/2	2906	ostatní pl.	ost. komunik.		199	22
16	Hrzánová Jiřina, č.p. 60, 41002 Křesín 1/2 Točinová Jana, Fügnerova 674, 41117 Libochovice 1/2						
	461/1	772	orná p.		19		
42	Dragoun Miloš, č.p. 36, 41002 Křesín						
	779/1	2395	orná p.			12	
228	Golianová Marcela, č.p. 13, 41114 Vlastislav						
	203/9	5323	orná p.			26	
	1544/2	51	vodní pl.	koryto vod. toku		15	
	455/1	85	vodní pl.	koryto vod. toku		23	
252	Slámová Dobroslava, Kosmonautů 783, 41117 Libochovice						
	564/2	344	ostatní pl.	neplošná půda		23	12
	564/3	315	ostatní pl.	neplošná půda		52	24
310	Smržová Zdeňka, Želevice 21, 44001 Košnice						
	859/32	2462	orná p.			4	1
518	Hecl Vladimír, Klukovická 1528/12, Stodůlky, 15500 Praha 5 Ostrochovská Vladimíra, č.p. 108, 41002 Křesín 1/2						
	564/1	55	ostatní pl.	neplošná půda		12	7
531	AGRI LIBOCHOVICE a.s., Poděbradova 643, 41117 Libochovice						
	767/2	1713	orná p.			28	
558	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem- centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí						
	1482/4	3293	ostatní pl.	silnice		6	1
	1482/1	26423	ostatní pl.	silnice		157	38
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3						
	145/2	303	ostatní pl.	jiná plocha		7	1
	815/8	511	ostatní pl.	neplošná půda		6	3
	1479/1	366	ostatní pl.	ost. komunik.		97	10
	1501/1	1608	ostatní pl.	ost. komunik.		101	21
	1506/41	353	ostatní pl.	jiná plocha		59	6
	1523	2297	ostatní pl.	ost. komunik.	547	8	
				celkem	566	841	149

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : *Litoměřice*
 obec : *Libochovice*
 kat. území : *Dubany*

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
1	Město Libochovice, nám. 5.května 48, 41117 Libochovice						
	246/2	61	orná p.		6	21	7
	268/12	89	ostatní pl.	ost. komunik.	26	63	17
	590/2	5978	ostatní pl.	ost. komunik.		168	26
	582/1	7723	ostatní pl.	ost. komunik.		154	42
	582/2	527	ostatní pl.	ost. komunik.		41	8
	565/2	191	ostatní pl.	ost. komunik.		92	8
	601	597	ostatní pl.	ost. komunik.		46	17
54	Šašek Jiří, M. J. Husa 541/18, 43401 Most 1/2 Šašková Alena, M. J. Husa 541/18, 43401 Most 1/2						
	268/2	432	zahrada			12	
95	Leník František, Antonína Sochora 2836/11, 43401 Most 1/2 SJM Leník František a Leníková Helena, Antonína Sochora 2836/11, 43401 Most 1/2						
	st.116	21	zastavěná pl.	bez čp.	15	6	
	268/11	56	ostatní pl.	ost. komunik.	25	31	6
	268/4	674	zahrada			22	
116	Laubová Venuše, Dubany 29, 41002 Libochovice 1/2 Sunkovský Václav, Neklanova 1792, 41301 Roudnice nad Labem 1/2						
	268/10	25	ostatní pl.	ost. komunik.	22	29	
201	Kottnerová Ludmila, č.p. 64, 41713 Modlany						
	268/8	91	ostatní pl.	ost. komunik.	43		
	268/13	11	ostatní pl.	ost. komunik.	11		
425	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí						
	590/1	9499	ostatní pl.	silnice		138	3
438	Laubová Venuše, Dubany 29, 41002 Libochovice						
	268/5	1084	orná p.			38	
504	Korousová Alena MUDr., Na rybníce 117, Poplze, 41117 Libochovice						
	63/6	1348	ostatní pl.	dráha	30		

	64/1	807	ostatní pl.	nepločná půda	10		
525	Slavík Lukáš, Pražská 89/6, Předměstí, 41201 Litoměřice poznámka: zástavní právo						
	272/2	2069	orná p.		13		
				celkem	201	861	134

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : **Litoměřice**
obec : **Libochovice**
kat. území : **Libochovice**

číslo LV	Vlastník				parcela ZE		trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití	číslo parcely	LV			
1	Město Libochovice, nám. 5.května 48, 41117 Libochovice								
	461/2	585	ostatní pl.	manip. plocha				13	3
	707/4	1633	ostatní pl.	ost. komunik.				11	5
	1774	3233	ostatní pl.	ost. komunik.				139	38
	1831	1830	ostatní pl.	ost. komunik.				13	
	1833	4261	ostatní pl.	ost. komunik.			30	19	5
	1834	6350	ostatní pl.	ost. komunik.			287	65	16
	1835	310	ostatní pl.	ost. komunik.				16	
	1828/2	39	ostatní pl.	dráha				39	3
	1832/3	393	ostatní pl.	ost. komunik.				9	1
286	Chvapil Jan, Purkyňova 244, 41117 Libochovice								
	1826/2	566	ostatní pl.	dráha			203		
602	Karfíková Jiřina, Fügnerova 588, 41117 Libochovice								
	734/3	125	orná p.					33	16
	st. 888	22	zastavěná pl.	bez čp.				12	5
712	Fuksová Ludmila, Karly Machové 1507, Beroun-Město, 26601 Beroun								
	403	98081	orná p.		(394/2)	712		148	48
1238	Drobný Jaroslav, Nádražní 241, 41117 Libochovice 1/2 Werner Patrik, Nádražní 241, 41117 Libochovice 1/2								
	st. 363/1	518	zastavěná pl.	čp. 241				30	
1346	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí								
	1773/1	1921	ostatní pl.	silnice				151	19
	1796/2	6461	ostatní pl.	silnice				190	25

1433	HELUZ cihlářský průmysl v.o.s., U Cihelny 295, 37365 Dolní Bukovsko								
	754/3	31187	ostatní pl.	manip. plocha				122	22
10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3								
	1029	1040	vodní pl.	koryto vod. toku	(1029)	10002		16	
	1017/2	89157	orná p.		(1838)	10002		9	
	1838	2039	ostatní pl.	ost. komunik.	(1838)	10002		15	
				celkem			520	1050	206
906	ČR - Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov								
	1817/1 *)	4176	vodní pl.	koryto vod. toku				28	
*) Poznámka: dočasný zábor na žel. mostním objektu, pozemek 1817/1 nebude dotčen									
Poznámka: Zábory na pozemcích ve vlastnictví ČD a.s. jsou v samostatné tabulce.									

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Slatina

kat. území : Slatina pod Hazmburkem

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
				celkem	0	0	0
365	ČR - Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov						
	1695/1 *)	2715	vodní pl.	koryto přirozené		55	

*) Poznámka: dočasný zábor na žel. mostním objektu pozemek 1695/1 nebude dotčen

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Chotěšov

kat. území : Chotěšov u Vrbičan

číslo LV	Vlastník					parcela ZE		trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití	LV	číslo parcely	LV			

1	Obec Chotěšov, 41002 Chotěšov									
	801/9	1438	ostatní pl.	dráha	1				10	5
	801/3	1212	ostatní pl.	ostatní kom.	1				58	26
106	ZS Slatina pod Hazmburkem a.s., č.p. 41, 41002 Slatina									
	441/1	2993	orná p.	-					9	6
	321/15	91348	orná p.	-	není na LV	(321/15)	106	89		
150	Elmanová Jana, č.p. 87, 41002 Černiv 1/2 Hyková Irena, č.p. 87, 41002 Černiv 1/2									
	321/15	91348	orná p.	-	není na LV	(321/17)	150	463		
247	Sechterová Zdeňka, Na Návsi 21, 41002 Chotěšov									
	463/2	621	vodní pl.	koryto v.t.	není na LV	(442/1)	247		26	
310	Erlich Miroslav, Nádražní 104, 41002 Chotěšov									
	321/15	91348	orná p.	-	není na LV	(321/14)	310	50	7	
311	Zemanová Marie, adresa neznámá									
	321/15	91348	orná p.	-	není na LV	(321/16)	311	125		
640	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem- centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí									
	766/1	13564	ostatní pl.	ostatní kom.					205	24
10002	ČR - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3									
	774	253	ostatní pl.	ostatní kom.					6	2
				celkem				727	321	63

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Úpohlavy

kat. území : Úpohlavy

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
589	Filous Otakar, č.p. 112, 41002 Úpohlavy 1/2 Valenta Jiří, Pod Špičákem 2710, 47006 Česká Lípa 1/2						
	73/3	304	zahradá	-		10	2
				celkem	0	10	2

--	--	--	--	--	--	--	--

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Čížkovice

kat. území : Želechovice

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
627	ČR - Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov						
	48/13 *)	7601	vodní pl.	koryto přirozené		31	

*) Poznámka: dočasný zábor na žel. mostním objektu, pozemek 48/13 nebude dotčen

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Čížkovice

kat. území : Čížkovice

číslo LV	Vlastník				parcela ZE		trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití	číslo parcely	LV			
1	Obec Čížkovice, 41112 Čížkovice								
	623/1	1773	ostatní pl.	ostatní kom.				120	21
	617/2	2554	ostatní pl.	ostatní kom.				93	16
31	Lafarge Cement, a.s., č.p. 27, 41112 Čížkovice								
	581	3047	ostatní pl.	neplodná p.				53	15
	586/1	331	ostatní pl.	manipulační pl.				3	1
278	Gajdicová Helena, Vyklatická 253, 39426 Lukavec 1/3 Grégrová Olga, B. Egermanna 950, 47301 Nový Bor 1/3 Voráček Petr, Peškova 508, Mojžíř, 40331 Ústí nad Labem 1/3								
	531	306	trv.trav.porost	-				5	
	532	324	trv.trav.porost	-				2	
	533	306	trv.trav.porost	-				4	
	534	324	trv.trav.porost	-				28	
	535	324	trv.trav.porost	-				33	
	536	288	trv.trav.porost	-				28	
	537	306	trv.trav.porost	-				33	
	538	270	trv.trav.porost	-				29	
	539	288	trv.trav.porost	-				33	

	512/9	153	trv.trav.porost	-	540	287		33	
	541	270	trv.trav.porost	-				44	
	542	252	trv.trav.porost	-				44	
	543	252	trv.trav.porost	-				42	
	544	306	trv.trav.porost	-				16	
300	Fialová Lenka, Habrová 3102/25, Nová Ves, 41501 Teplice 1/3 Jeništová Věra, Orlická 2893/1, Severní Terasa, 40011 Ústí nad Labem 1/3 Pletichová Ludmila, Anežky České 655/29, Krásné Březno, 40007 Ústí nad Labem 1/3								
	547/1	2206	trv.trav.porost	-				147	
411	Landová Jana, Želevice 16, 44001 Koštice								
	515/1	290	ostatní pl.	manipulační pl.				53	
818	Černý Miloslav Ing., Jeseniova 1167/57, Žižkov, 13000 Praha poznámka: omezení dispozičních práv								
	613/3	358	ostatní pl.	ostatní kom.				30	
	659/6	644	ostatní pl.	ostatní kom.				19	6
	660	818	orná p.	-				9	3
522	Ústecký kraj, Velká hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí								
	624/1	5384	ostatní pl.	silnice				17	6
	626	12110	ostatní pl.	silnice				27	9
				celkem			0	945	77
Poznámka: Zábory na pozemcích ve vlastnictví ČD a.s. jsou v samostatné tabulce.									

Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí

Údaje z katastru nemovitostí

okres : Litoměřice

obec : Sulejovice

kat. území : Sulejovice

číslo LV	Vlastník				trvalý zábor (m ²)	dočasný zábor (m ²)	věcné břemeno (m)
	číslo parcely	výměra (m ²)	druh pozemku	využití			
1	Obec Sulejovice, Náves 5, 41111 Sulejovice						
	136/21	748	trv.trav.porost	-		11	3
	220/1	6173	ostatní pl.	ostatní kom.		17	5
				celkem	0	28	8

2.9 Výjimky z předpisů a norem

Je nutné použít zavedený typ přejezdového zabezpečovacího zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.

Navržená stavba vyžaduje výjimečné řešení z předpisů a norem a to:

Návrh propustků byl realizován v souladu s MVL 649, ČSN 73 6201 a SŽDC předpisem S3. U dvou propustků SO 04-21-13 a SO 13-21-12 bylo z důvodu lokálních poměrů a požadavků SŽDC navrženo řešení odchylné od požadavků výše uvedených norem a předpisů.

Pro propustek SO 04-21-13 bylo schváleno SŽDC následovní odchylné řešení:

- Odchylné řešení z požadavku normy ČSN 73 6201, čl. 13.4.1 pro použití otvorů propustku průměru menšího než 600 mm a odchylné řešení z požadavku normy ČSN 73 6201, čl. 14.2.3, čl. 14.2.4 a čl. 14.2.5 pro použití tloušťky kolejového lože menší než 330 mm pod pražcem, resp. 510 mm pod spojnici středů úložných středů úložných ploch pražce.
- Navržené řešení propustku počítá s použitím rour profilu DN400 a tloušťkou kolejového lože pod pražcem v rozhodujícím místě 305 mm.

Pro propustek SO 04-21-13 bylo schváleno SŽDC následovní odchylné řešení:

- Odchylné řešení z požadavku normy ČSN 73 6201, čl. 13.4.1 pro použití otvorů propustku průměru menšího než 600 mm a odchylné řešení z požadavku normy ČSN 73 6201, čl. 14.2.3, čl. 14.2.4 a čl. 14.2.5 pro použití tloušťky kolejového lože menší než 330 mm pod pražcem, resp. 510 mm pod spojnici středů úložných středů úložných ploch pražce.
- Navržené řešení propustku počítá s použitím rour profilu DN600 a tloušťkou kolejového lože pod pražcem v rozhodujícím místě 313 mm.

2.10 Požadavky na další přípravu stavby

V rámci dalšího stupně dokumentace (nebo ještě lépe v předstihu před ním) je nutné doplnit a zpřesnit podklady, průzkumy a měření uvedené dále. Budou-li průzkumné práce zadány jakou součástí dalšího stupně dokumentace, je nezbytné počítat s dodatečným časem na jejich provedení a na vlivy, které je mohou zpozdít. Zejména jde o potřebu výluk staničních a traťových kolejí a klimatické vlivy.

2.10.1 Požadavky na zpracování dalšího stupně dokumentace

Při zpracování dalšího stupně dokumentace je nezbytné respektovat následující požadavky:

- respektovat vydané podmínky dotčených orgánů státní správy a dotčených organizací (viz část H.3 - Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy),
- respektovat stanoviska vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí (viz část H.4 - Stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb),
- respektovat podmínky posuzovacího a schvalovacího protokolu,

- zpracovat podmínky z projednání přípravné dokumentace s objednatelem (zejména požadavky ze závěrečného projednání na další stupeň – viz část H.2 - Záznamy z porad),
- koordinovat technické řešení s aktuálním stavem přípravy podmiňujících a souvisejících staveb, viz kap. 1.5.2.

Dále je nutné přiměřeně respektovat stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb směřující k uzavření smluvního vztahu. Vyjádření vlastníků viz H.5 - Stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb.

Před započítáním zpracování následujícího stupně projektové dokumentace, je velmi vhodné **řešit narovnání majetkoprávních nesrovnalostí, které se v této stavbě jeví jako zábory.**

2.10.2 Požadavky na doplnění průzkumů, doplňující geodetické a mapové podklady

Požadavky na doplnění geodetických a mapových podkladů jsou uvedeny v kapitole 2.1.

V rámci dalšího stupně budou dále aktualizovány veškeré zákresy inženýrských sítí dle platnosti vyjádřeny a příp. doplněny o veškeré změny.

Pro další stupeň je také nutné provést předkategorizaci žel. svršku, která pro tento stupeň nebyla provedena.

V rámci dalšího stupně budou geotechnické průzkumy rozšířeny pro upřesnění návrhu pražcového podloží, odvodnění a nakládání s materiálem ze stavby dle požadavku příslušných předpisů. Jedná se o doplnění kopaných sond a statických zatěžovacích zkoušek na minimální četnost požadovanou předpisem SŽDC S4, prověření možností vsakování vsakovacími zkouškami pro navržení podrobného řešení a doplnění dalších vzorků pro určení kontaminace štěrkového lože v místě stavby.

V místech rozšíření stezek bude proveden GT průzkum pro návrh založení zídek a realizaci přísypávek.

Dle výsledku rekognoskace tělesa žel. spodku v úsecích s trvalou deformací nebo opakovanými deformacemi GPK bude proveden GT průzkum pro návrh sanačního opatření.

Dále bude doplněn inženýrsko-geotechnický, hydrotechnický a stavebnětechnický průzkum pro každý rekonstruovaný objekt.

Za jednotlivá SO mostů a propustků se jedná o:

SO 11-20-02 Železniční most v ev. km 3,354

Do dalšího stupně dokumentace je potřebné pro most v ev. km 3,354 doplnit stavebno-technický průzkum pro zjištění tloušťky a pevnostních charakteristik stávajícího základového pasu.

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 04-21-09 Železniční propustek v ev. km 10,040

SO 04-21-10 Železniční propustek v ev. km 10,285

SO 04-21-15 Železniční propustek v ev. km 13,560

SO 04-21-16 Železniční propustek v ev. km 13,850

SO 04-21-18 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 04-21-23 Železniční propustek v ev. km 17,480

SO 04-21-25 Železniční propustek v ev. km 18,580

SO 02-23-01 Silniční propustek na komunikaci III/2391

Propustky navržené k přestavbě – požadavek na doplnění hydrotechnického výpočtu a doplnění geologického průzkumu (vrt v ose nového propustku mimo stávající propustek) pro zjištění podmínek v podloží pro založení propustku.

SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 9,660

SO 04-21-13 Železniční propustek v ev. km 12,460

SO 04-21-22 Železniční propustek v ev. km 16,750

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

Propustky navržené k přestavbě s již vypracovaným hydrotechnickým výpočtem (součást TZ) – požadavek na doplnění geologického průzkumu (vrt v ose nového propustku mimo stávající propustek) pro zjištění podmínek v podloží pro založení propustku.

SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 9,480

SO 04-21-08 Železniční propustek v ev. km 9,955

SO 04-21-24 Železniční propustek v ev. km 17,891

Propustky navržené k rekonstrukci – požadavek na doplnění hydrotechnického výpočtu a stavebně-technického průzkumu pro zjištění stavu stávající nosné konstrukce a čelních zdí a křídel.

SO 04-21-12 Železniční propustek v ev. km 10,919

SO 04-21-14 Železniční propustek v ev. km 13,015

SO 04-21-17 Železniční propustek v ev. km 14,559

Propustky navržené k rekonstrukci s již vypracovaným hydrotechnickým výpočtem (součást TZ) – požadavek na doplnění stavebně-technického průzkumu pro zjištění stavu stávající nosné konstrukce a čelních zdí a křídel.

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Je předmětem samostatné části B.2 - Provozní a dopravní technologie.

4 Vliv stavby na životní prostředí

Je předmětem samostatné části B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

5 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

5.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, civilní ochrany a ochrany před vlivy energetických zařízení

5.1.1 Z hlediska ochrany bezpečnosti práce a hygieny

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik. 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 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (v platném znění)
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (v platném znění)
- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění)
- zákon č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v platném znění)
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)

- vyhláška č. 85/1978 Sb., o kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Další požadavky související se stavební činností na železniční dopravní cestě:

- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (od 1.10.2013 nahrazuje předpis SŽDC (ČD) – Op 16 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který stanovoval základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP). Předpis je závazný pro všechny zaměstnance ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s ČD vykonávají pro ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.
- směrnice SŽDC č.50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty

Zaměstnanci

Rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení v rámci provozních zabezpečovacích a sdělovacích souborů se zvýší bezpečnost provozu. Bezpečnost pracovníků spravujících zařízení bude pak zvýšena celkovou rekonstrukcí, tj. odpadne možnost úrazu zaviněná špatným technickým stavem zařízení a též bezpečnostní standardy nových zařízení budou vyšší.

Veřejnost

Bezpečnost cestujících veřejnosti bude zvýšena vybudováním nových nástupišť a zejména nových přístupů k nim. Vybudováním nového přístupu k nástupišťům od ul. Osvobození v ŽST Litoměřice h.n. dojde k zamezení přebíhání kolejí a přilehlé komunikace v ul. Osvobození.

Svévolné přecházení cestujících na rekonstruovaná nástupiště v úrovni kolejí nebude příliš časté vzhledem k výšce nástupištní hrany. Služební přechod ani služební přejezd na konci nástupišť nebude ve stanici zřizován.

K výraznému zvýšení bezpečnosti dojde v místě žel. přejezdů. V rámci stavby dojde k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení přejezdů, spočívající u přejezdů dnes zabezpečených jen výstražnými kříži ve zřízení světelného signalizačního zařízení příp. i se závorami a u přejezdů dnes již zabezpečených světelně signalizačním zařízením k jejich rekonstrukci pro zavázání do traťového zabezpečovacího zařízení příp. doplněním prvky pro zvýšení bezpečnosti (pozitivní signalizace, reflexní prvky, závory ap.).

Bezpečnost práce (BP) při provádění stavby

Bezpečnost práce a technických zařízení stavebního vybavení má při provádění staveb SŽDC mimořádný význam a zhotovitel je povinen věnovat této problematice odpovídající péči.

K všeobecným povinnostem zhotovitele ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti zde přistupuje úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se v provozovaných kolejích nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrizovaných tratích. Zhotovitel při realizaci stavby musí postupovat tak, aby neohrozil bezpečnost provozu dráhy ani svoji vlastní.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení všech svých zaměstnanců a zaměstnanců svých podzhotovitelů (dále jen zaměstnanců zhotovitele) s právními předpisy, technickými normami a předpisy SŽDC (ČD), které se týkají bezpečnosti

práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných zaměstnanců.

Stavební činnost bude částečně probíhat při zachování drážního a v bodových místech i silničního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je třeba zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovníkem dráhy. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště je třeba zajistit bezpečné provádění prací, současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti a to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišť a pod.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespécifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz "B" a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Koordinátor BOZP

Na základě požadavku investora stavby bude v rámci stavby působit tzv. Koordinátor BOZP. Jeho činnost vychází ze směrnice EU 92/57 EHS, která byla do Českého právního řádu začleněna prostřednictvím zákona č.309/2006 Sb. Koordinátor se podílí na přípravě i realizační fázi staveb. Ve fázi přípravy staveb se koordinátor:

- podílí na přípravě dokumentace stavby z hlediska zpracování všech nezbytných požadavků BOZP,
- poskytuje odbornou podporu investorovi při jednáních s orgány státní správy a samosprávy a konzultace z oblasti BOZP,
- připravuje dokumentaci podle požadavků zákona č.309/2006 Sb.:
 - oznámení o zahájení stavebních prací – zpracování a zaslání,
 - plány BOZP na staveništi – zpracování písemné i grafické podoby a vedení,
 - přehled rizik – zpracování,
 - registr právních předpisů BOZP – zpracování.

5.1.2 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati Lovosice - Louny.

V rámci stavby dochází ke křížení a k souběhu s distribučním nadzemním i podzemním vedením VN a NN. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení

předpisů a norem SŽDC. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

UŽITÁ NAPĚŤOVÁ SOUSTAVA A OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM

- Proudová soustava: 3 ~ 50 Hz TN - C - S
- Napětí: 3 x 230/400 V

Všeobecně

Automatické odpojení od zdroje je ochranné opatření jehož:

- základní ochrana je zajištěna izolací živých částí nebo překážkami nebo kryty, v souladu s přílohou A (ČSN 33 2000-4-41 ed.2 změna Z1)
- ochrana při poruše je zajištěna automatickým odpojením v souladu s čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 změna Z1.

Základní ochrana (ochrana před přímým dotykem neboli dotykem živých částí)

Veškerá elektrická zařízení musí vyhovět jednomu z opatření požadovaných pro zajištění základní ochrany (ochrany před přímým dotykem neboli před dotykem živých částí) popsanych v příloze A ČSN 33 2000-4-41 ed.2 změna Z1. Příloha A – základní izolace živých částí, překážky nebo kryty.

Ochrana při poruše (před dotykem neživých částí)

Ochrana při poruše (před dotykem neživých částí) dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1.

- automatické odpojení od zdroje
- doplňková ochrana

5.1.3 Ochrana zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy

Prostředí

Vnitřní prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou umístěny v reléových domcích. Podle ČSN 33 0300 čl. 3.1.1 se jedná o prostředí

311 - základní

325 - se zvýšenou korozní aktivitou

321 - studené

Pro ostatní zařízení je prostředí venkovní podle čl. 4.1.1 ČSN 01 3330. Pro zabezpečovací zařízení, které je umístěno mimo budovu, je prostředí dále určeno podle ČSN 34 2600 čl. 2.

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí v kolejišti bude provedena izolací podle čl.412.1, kryty nebo překážkami dle čl.412.2 nebo zábranou dle 412.3 ČSN 33 2000-4-41, případně kombinací těchto ochrany. U živých částí v reléových domcích bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorech přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 412.3N3 ČSN 33 2000-4-41 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře

přístrojových skříní musí být uzamčeny a opatřeny bezpečnostními tabulkami podle ČSN 34 2600 (č. 0101, 0199, 4301,5301).

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena malým napětím SELV dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41, použitím prvků a zařízení třídy ochrany II. dle čl. 413.2 ČSN 33 2000-4-41 nebo uzemněním v síti IT dle čl. 413.1.5 ČSN 33 2000-4-41 s doplňkem dle čl. 5.4 ČSN 34 2600, případně kombinací těchto ochrany. Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorech reléových domcích se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc bude ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5 ČSN 33 2000-4-41.

5.2 Energetické výpočty

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

5.3 Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů

Stavba je na neelektrizované trati, v její blízkosti se nenachází žádná energetická vedení, která by mohla mít negativní vliv na bezpečnost stavby. Proto se žádná opatření pro zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energetických vedení nenavrhují.

6 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Je předmětem samostatné části B.5 - Odpadové hospodářství.

7 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY

Je předmětem samostatné části B.6 - Zásady zajištění požární ochrany stavby.

8 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU STAVBY PŘI JEJÍM UŽÍVÁNÍ

Bezpečnost železničního provozu včetně zajištění bezpečnosti cestujících je předmětem vyhlášky MD ČR č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává Dopravní řád drah, a obsáhlého souboru navazujících drážních předpisů.

Stavebnětechnické řešení je v souladu s vyhláškou MD ČR č. 177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává Stavební a technický řád drah, a souvisejícími technickými normami.

Zajištění bezpečnosti provozu je řešeno v části D.1 – Železniční zabezpečovací zařízení.

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. podléhají stavební objekty a provozní soubory charakteru „stavby dráhy“ prověření způsobilosti k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověření technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko – bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/95 Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko – bezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Z hlediska požadavků bezpečnosti silničního provozu bude tato v co největší možné míře zajištěna jednak dopravním značením projednaným a odsouhlaseným ze strany zástupců Policie ČR, jednak dodržením platných ČSN a jejich požadavků (zajištění dostatečných rozhledových poměrů, návrhy vodícího dopravního značení, záchytného bezpečnostního zařízení apod.).

Stavba bude provedena v souladu s platnými normami a předpisy, Technickými a kvalitativními podmínkami Stejně tak musí vyhovět příslušným předpisům a normám i jednotlivé materiály, které budou při realizaci použity.

9 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Přepravní zařízení pro cestující jsou objekty veřejné přepravy osob a vyžadují splnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stávající nástupiště a přístupy k nim těmto požadavkům nevyhovují.

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

Navržené stavební úpravy v rozsahu stavby umožňují bezbariérové užívání staveb pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Rekonstruované nástupiště budou výšky hrany 550 mm nad TK pro zajištění bezbariérového přístupu do vozidel. Bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn přístupovými chodníky ze stávajících přilehlých komunikací a ploch.

Nástupiště situované mezi kolejemi u nenástupní hrany budou vybavena třímadlovým zábradlím dle platných norem. Veškeré přístupy mezi kolejemi k centrálnímu přechodu budou vybaveny třímadlovým zábradlím.

Povrch nástupišť, přístupových chodníků, centrálních přechodů a zpevněných ploch bude proveden z barevně a hmatově odlišné dlažby s vyznačením varovných a vodících pásů. Řešení nástupišť bude v souladu s Vzorovým listem žel. spodku SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích.

Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného

kontrastu od pochozí plochy a musí mít ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7.

Přejezdy s rekonstruovaným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, kde je pohyb chodců, budou vybaveny prvky pro nevidomé. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé.

Orientační systém ve stanici bude vybaven vizuálními prvky pro bezpečné navedení osob s omezenou schopností pohybu.

Informační systému bude doplněn hlásičem pro nevidomé. Jedná se o doplnění zobrazovacího odjezdového panelu elektronickým reproduktorem pro převod textových informací v databázi do zvukové podoby. Zařízení je doplňkem vizuálních informačních systémů, které napomáhá ke zlepšení informovanosti slabozrakých a nevidomých občanů.

10 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Ochrana stavby před negativními účinky povodní, sesuvy půdy, poddolování, seizmicity a radonem se nepředpokládá a tedy ani nenavrhuje. Stejná situace je i pro účinky hlukového zatížení po revitalizaci trati – bez návrhu protihlukových opatření ve smyslu PHS ani IPO.

Povodně

V úseku žkm 10,4 až žkm 13,1 prochází trasa stavby „Revitalizace trati Louny – Lovosice“ záplavovým územím řeky Ohře. Záplavová čára Q_{100} dosahuje paty svahu stávajícího náspu železničního tělesa a mostních pilířů mostu č.11,559. Nepředpokládá se přímé zasažení staveniště povodní. V úseku žkm 11,9 až žkm 12,4 může dojít k zaplavení železniční trati. Ostatní úseky trasy revitalizace se v záplavovém území nenacházejí.

V rámci stavby, přístupových komunikací, zařízení staveniště, POV a dalších navazujících objektů je nutno se dodržovat platné povodňové plány. V případě umístění některých ze stavebních objektů do záplavového území je nutno přijmout další příslušná opatření. Detailní návrh řešení bude navržen v dalším stupni projektové dokumentace v havarijním a povodňovém plánu ve vztahu na konkrétní umístění jednotlivých stavebních objektů.

V trase revitalizované trati dochází ke křížení s níže uvedenými toky. Toky jsou v křížení s železniční tratí vedeny pod stávajícími mostními objekty nebo propustky. Upravy jsou navrženy v kříženích mezi Radonicemi n. O. až Libochovicemi (kromě úseku mezi 11,295 až 11,639). Ostatní mosty a propustky na tocích nebudou stavbou přímo dotčeny – nebude na nich probíhat sanace žel. svršku a spodku pouze uložení kabelové trasy (označeno „není stavbou přímo dotčen“).

vkm	žkm	SO	Název SO	Navržené řešení	Není stavbou dotčen	ID toku	Název toku	Správce toku
2,030	3,509	-	Železniční most v ev. km 3,509	-	není stavbou přímo dotčen	102 312 81	Smolnický potok	Lesy ČR s.p.

0,090	3,653		Železniční propustek v ev. km 3,530	-	není stavbou přímo dotčen	102 337 05	bezejmenný	správce se neurčuje
1,650	5,695		Železniční most v ev. km 5,695	-	není stavbou přímo dotčen	102 218 38	Slavětínský potok	Povodí Ohře, s.p.
0,700 - 0,707	8,585	-	Železniční propustek v ev. km 8,585	-	není stavbou přímo dotčen	102 312 35	Podšibeniční potok	Povodí Ohře, s.p.
0,192-0,199	10,615	-	Železniční propustek v ev. km 10,615	-	není stavbou přímo dotčen	102 336 32	Débeřský potok	Povodí Ohře, s.p.
32,220	11,559	-	Železniční most v ev. km 11,559	-	není stavbou přímo dotčen	101 000 04	Ohře	Povodí Ohře, s.p.
1,161-1,168	13,015	SO 04-21-14	Železniční propustek v ev. km 13,015	Pouze sanace a lokální úpravy - přechodové oblasti	-	102 359 78	LBP Ohře (vých. od obce Křesín)	Povodí Ohře, s.p.
0,777-0,792	13,850	SO 04-21-16	Železniční propustek v ev. km 13,850	Nahrazení žb. trubním propustkem DN 800	-	102 382 96	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
1,166-1,176	14,559	SO 04-21-17	Železniční propustek v ev. km 14,559	Pouze sanace a lokální úpravy (odláždění)	-	102 264 93	Hluboká svodnice (ústí do Ohře)	Povodí Ohře, s.p.
1,182-1,194	17,891	SO 04-21-24	Železniční propustek v ev. km 17,891	Pouze sanace a lokální úpravy (odláždění)	-	102 241 83	HOZ	Státní pozemkový úřad
2,039-2,050	13,261	-	Železniční most v ev. km 13,261	-	není stavbou přímo dotčen	102 839 65	Rosovka (Klapský p.)	Povodí Ohře, s.p.
0,145-0,160	9,862	-	Železniční propustek v ev. km 9,862	Nahrazení rámovým prefabrikovaným propustkem 2,0x0,9 m	-	102 240 74	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
0,540	6,510	-	Železniční most v ev. km 6,510	-	není stavbou přímo dotčen	102 357 98	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
11,700	5,554	-	Železniční most v ev. km 5,554	-	není stavbou přímo dotčen	102 261 72	Modla	Povodí Ohře, s.p.

8,315-8,340	3,354	SO 11-20-02	Železniční most v ev. km 3,354	Výstavba nového žb. klenbového mostu	-	102 261 72	Modla	Povodí Ohře, s.p.
7,2	2,428		Železniční propustek v ev. km 2,428	-	není stavbou přímo dotčen	102 261 72	Modla	Povodí Ohře, s.p.

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.

Sesuvy půdy

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 budoucna vyloučit.

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

Poddlování

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

Seismická

Dle mapy seismických oblastí vytvořené geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR je možné očekávat v celém úseku Louny – Lovosice maximální intenzitu zemětřesení do stupně 5. Z hlediska makroseismické stupnice MSK-64.

Z hlediska ČSN EN1998-1 (Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1 - Obecná pravidla) je možno širší oblast zájmového území klasifikovat jako oblast s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy agR (návrhové zrychlení základové půdy) odpovídající podloží typu A v hodnotě 0,2 – 0,6 g.

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

Radon

Podle mapy radonového rizika je radonový index celého úseku železniční trati Louny – Lovosice nízký (1). Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na ochranu před radonovými riziky se žádné opatření nenavrhují.

Hluk

Z hlediska dodržení hygienických limitů hluku bylo v rozsahu provedeno posouzení hlukové zátěže na okolí tratě na základě hlukové studie a měření hluku v referenčních bodech. Podle výsledků hlukové studie není třeba navrhovat protihluková opatření.

11 CIVILNÍ OCHRANA

Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany nejsou vzhledem k charakteru stavby navrhována.

12 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Je předmětem samostatné části B.11 - Graf dynamického průběhu rychlosti.

13 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Je předmětem samostatné části B.12 – Organizace výstavby.



Vypracoval 15. 7. 2014

Ing. Adam Grman