



Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Stavební správa západ  
Čj. 17412/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Sei

Příloha ke schvalovacímu protokolu  
čj.

## Posuzovací protokol

přípravné dokumentace stavby

### „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“

#### 1. Všeobecné údaje

Přípravná dokumentace (PD) stavby byla zadána spolu se záměrem projektu (ZP) v roce 2013. Záměr projektu byl dokončen v září 2014 a přípravná dokumentace v červenci 2015. Zhotovitelem ZP a PD je SUDOP PRAHA a. s., hlavním inženýrem je ing. Karel Košar.

Rozhodujícími podklady pro zpracování ZP a PD byly:

- Výzva ke zpracování nabídky čj. 4126/2013-SSZ-ÚE ze dne 15. 4. 2013
- zadávací dokumentace (SŽDC SSZ 2013);
- CBA „Elektrizace trati Louka u Litvínova - Litvínov“ (SUDOP Brno 08/2011)
- geotechnický a stavebně technický průzkum (11/2013 - 04/2014)
- korozní průzkum (11/2014)
- akustická studie (05/2014);
- předkategorizace materiálu žel. svršku (04/2015);
- geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby (H-PRO 11/2013-04/2014), bodové pole zpracovalo SŽG Praha (01/2014)
- zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- obecně platné zákony, vyhlášky, normy, dražní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Jan Stoklasa.

#### 2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Místem stavby je rekonstrukce a elektrizace stávajících regionálních drah Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova a Louka u Litvínova – Litvínov. Rozsah stavby začíná z hlediska technologických profesí (pokládka kabelů) od výpravní budovy ŽST Oldřichov u Duchcova, z hlediska rekonstrukce železničního svršku a spodku od vjezdového návěstidla km 42,096, konec stavby je totožný s koncem kolejiště ŽST Litvínov. Trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 134, v tabulkách traťových poměrů číslem 535B.

Úsek od Oldřichova u Duchcova do Louky u Litvínova je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Od Louky u Litvínova (mimo) do Litvínova (včetně) je úsek neelektrizovaný.

Dovolená traťová třída zatížení v úseku Oldřichova u Duchcova - Louka u Litvínova je D4, v úseku Louka u Litvínova (mimo) - Litvínov je B2, stávající traťová rychlost 40 - 60 km/h. Trať je zařazena dle předpisu 18/86-PMR do 3. třídy (též dle Návrhu změny národní přílohy NA k ČSN EN 1991-2 Kategorie železničních tratí z hlediska mostů (CR)). Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místním správcem je SŽDC s. o. OR Ústí nad Labem.

Hlavním smyslem stavby je dokončení elektrizace celé trati a současně zvýšení traťové rychlosti, tak aby se trať stala podstatně atraktivnější především z hlediska osobní dopravy a bylo po ní možné zavést přímou linku Ústí n. L. – Teplice v Č. – Litvínov, požadovanou ze strany Krajského úřadu Ústeckého kraje.

V řešeném úseku od železniční stanice Oldřichov u Duchcova (km 42,190) do železniční stanice Litvínov (km 55,306) leží železniční stanice Osek (km 47,021) a Louka u Litvínova (km 53,758), zastávky Háj u Duchcova (km 45,809) a Lom u Mostu (km 51,396).

Z územního hlediska se stavba nachází na katastrálních územích Jeníkov u Duchcova, Duchcov, Háj u Duchcova, Osek u Duchcova, Hrdlovka - Nový Dvůr, Libkovice u Mostu, Lom u Mostu, Mariánské Radčice, Louka u Litvínova, Horní Litvínov, Oldřichov u Duchcova, Břežánky, Bilina

Stavba revitalizace a elektrizace trati má charakter obnovy a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě.

Stavba výrazně nemění stávající využití území a staveb souvisejících s provozováním železniční tratě. Z územních plánů jednotlivých obcí nevyplynou požadavky na úpravy stávající trati. Stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi. Dne 21. 7. 2015 byla podána žádost o vydání „Územního rozhodnutí“ na Městský úřad Litvínov.

Stavba podléhá dle zákona č. 100/2001 Sb. povinnosti podání oznámení a následnému zjišťovacímu řízení. Závěr zjišťovacího řízení vydal Krajský úřad Ústeckého kraje dne 30. 3. 2015 čj. 960/ZPZ/2015. Stavba nebude posuzována dle citovaného zákona. Závěr je doložen v dokladové části.

### **3. Projednání dokumentace**

PD byla v průběhu zpracování projednávána na pracovních poradách v rámci SŽDC a ČD se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování PD byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

PD byla projednána:

- se SŽDC O6 připomínkami čj. 49303/14-O6 z 28. 11. 2015
- se SŽDC O12/OZRP a O20 připomínkami čj. 51777/2014-O12 z 27. 11. 2014;
- se SŽDC O13/OTH připomínkami čj. 52759/14-O13 z 6. 11. 2014;
- se SŽDC O14/OAE vyjádřením čj. 51150/2014-O14 z 25. 11. 2014;
- se SŽDC O26 připomínkami čj. 51169/2014-O26 z 25. 11. 2014;
- se SŽDC OŘ Ústí nad Labem stanoviskem čj. 24520/2014-OŘ UNL z 25. 11. 2014;
- se SŽDC SŽE připomínkami čj. 13062/2014-SŽE z 25. 11. 2014
- se SŽDC ÚRP OŘ UNL čj. 24495/2014-OR UL z 24. 11. 2014
- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 18716/2014-SSZ-ÚT-Sto z 3. 12. 2014;
- se SŽDC SŽG vyjádřením čj. 3916/2014-SŽG PHA z 1. 12. 2014
- s ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 1869/2014-O3 z 11. 12. 2014.

Připomínky byly projednány dne 4. 12. 2014, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace nebo jsou uvedeny v kap. 7 tohoto posuzovacího protokolu. Přípravná dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

PD byla v průběhu zpracování projednávána na pracovních poradách v rámci SŽDC a ČD se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování PD byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami. Všechna stanoviska a vyjádření jsou doložena v části „H“ Doklady.

Záměr projektu byl projednán na 97. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy (CK MD) dne 5. 5. 2015 se závěrem, že ZP se schvaluje bez podmínek.

### **4. Zdůvodnění stavby**

Traťový úsek Oldřichov u Duchcova - Litvínov je součástí trati Děčín - Oldřichov u Duchcova - Litvínov. Ta je významnou dopravní tepnou pro zejména osobní ale i nákladní dopravu spojující oblasti Ústeckého kraje i s návazností na křižující úsek Most - Moldava. Hlavním smyslem stavby je dokončení elektrizace celé trati (v dosud neelektrizovaném úseku Louka u Litvínova – Litvínov), zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti v místech křížení se silniční dopravou a zvýšení komfortu pro cestující s vyloučením přestupů z elektrizované části na neelektrizovanou.

Stavba řeší výměnu zabezpečovacího zařízení a redukci kolejíště v ŽST Osek, ŽST Louka u Litvínova a ŽST Litvínov tak, aby vyhovovala výhledovým nárokům osobní i nákladní dopravy. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní morálně i fyzicky zastaralá zařízení. Jejich nasazení omezí vliv lidského činitele a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců, což se projeví na snížení provozních nákladů.

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zatraktivnění osobní železniční dopravy a případné následné zvýšení počtu cestujících a tržeb.

Z hlediska krajinného rázu a začlenění stavby do krajiny nedochází k podstatným změnám oproti dnešnímu stavu, neboť vlastní železniční trať bude upravena ve stávající poloze.

## **5. Navržené řešení a jeho zhodnocení**

Náplní stavby je rekonstrukce traťového úseku Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov v rozsahu daném Směrnicí SŽDC č. 30/2008 a obsahuje práce na železničním svršku, spodku, nástupištích, mostních objektech, zabezpečovacím zařízení, sdělovacím zařízení, trakčním vedení, silnoproudých rozvodech a venkovním osvětlení.

Stavba revitalizace a elektrizace trati má charakter obnovy a modernizace staveb a zařízení stávající železniční trati. V mezistaničních úsecích zůstávají koleje prakticky v původní poloze, doplněno je trakční vedení stejnosměrné trakční soustavy 3kV v mezistaničním úseku Louka u Litvínova – Litvínov a v ŽST Litvínov V ŽST Osek dochází ke změně konfigurace kolejí včetně redukce počtu výhybek na obou zhlavích, nástupiště zůstává v obdobné poloze. V železniční stanici Louka u Litvínova se mění konfigurace kolejí, redukuje počet výhybek na obou zhlavích, nástupiště se přesouvá na opačnou stranu kolejí blíže k obci. V železniční stanici Litvínov dochází k redukci kolejí včetně snížení počtu výhybek, směr na vlečku Kovošrot bude zaslepen zarážedlem, nákladová plocha se přemísťuje na opačnou stranu kolejí mimo nástupiště, které zůstává v obdobné poloze. Nástupiště v zastávce Lom u Mostu bude obnoveno v dnešní poloze s tím, že přístupová komunikace bude upravena pro přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nástupiště v zastávce Háj u Duchcova bude přemístěno na opačnou stranu kolejí, mimo vlečkovou kolej.

V rámci umísťování nových technologických zařízení v jednotlivých stanicích Osek, Louka u Litvínova a Litvínov budou vystavěny nové přízemní objekty. V Louce u Litvínova dojde k demolici nepoužívaného objektu stavědla. Ostatní stavby a zařízení dotčené stavbou zůstávají nedotčené ve stávající poloze.

Stavba tedy výrazně nemění stávající využití území a staveb souvisejících s provozováním železniční tratě. Z územních plánů jednotlivých obcí nevyplynou požadavky na úpravy stávající trati.

Stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi.

*Popis důležitých SO a PS:*

### **Železniční zabezpečovací zařízení**

V rámci PS zabezpečovacího zařízení bude v celém úseku zřízeno nové zabezpečovací zařízení, které je dle TNŽ 34 2620 řazeno do 3. kategorie. Nové SZZ a TZZ bude zřízeno v koncepci traťového stavědla. Řídící část stavědla bude umístěna v ŽST Louka u Litvínova a v ostatních dopravních (ŽST Osek, ŽST Litvínov) bude zřízena pouze prováděcí část stavědla. Nová TZZ s výjimkou těch která budou uvazována na stávající SZZ budou integrovaného typu. Zábrzdna vzdálenost bude nově 700m. Veškeré přejezdy budou nově zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením. Po indikaci volnosti budou použity úseky počítače náprav.

### **Železniční sdělovací zařízení**

Smyslem stavby je přejít v tomto úseku z místního řízení provozu na dispečerský způsob řízení trati. Řídící pracoviště bude umístěno v ŽST Louka u Litvínova. Pro zabezpečení dispečerského řízení se navrhuje upravit sdělovací zařízení tak, aby umožnilo dispečerské řízení z jednoho pracoviště, tj. zabezpečit maximální kumulaci ovládacích funkcí sdělovacího zařízení do minimálního počtu ovládacích terminálů.

PS řeší též náhradu dnešních rozhlasových systémů, s cílem vybudovat IP kompatibilní rozhlasové systémy včetně ozvučení dotčených železničních stanic a zastávek.

Navrhuje se zřízení kamerových systémů s cílem umožnit dispečerovi dohled nad nástupišti v ŽST, respektive dohled na prostory pro cestující, a to hlavně v době průjezdu vlaků. Součástí kamerového systému jsou i kamery situované do technologických objektů.

### **Technologie dálkové řídicí techniky**

Účelem těchto PS je vybudování podřízených stanic dispečerské řídicí techniky pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení DOÚO, rozvodny NN a VN, rozvodny vlastní spotřeby a připojení případné další technologie. Hlavní stanice PLC automatů budou přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Ústí nad Labem.

V ED Ústí nad Labem budou provedeny úpravy a doplnění potřebných komponent, programového vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

### **Železniční spodek a svršek**

**SO 51-33-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční svršek**

**SO 51-33-02 Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční spodek**

Traťový úsek Oldřichov u Duchcova - Osek je jednokolejný s traťovou rychlostí 50 km/h. Stávající kolejový rošt je z kolejnic S49 na betonových pražcích SB6 s žebrovým tuhým upevněním, kolej je bezстыková. Kolejové lože je z větší části znečištěné. Odvodnění je řešeno pomocí příkopů vyvedených do propustků, nebo na drážní svah. V některých místech je odvodnění nefunkční, nebo zcela chybí. Konstrukční vrstvy železničního spodku nejsou zřízeny. V traťovém úseku se nachází zastávka Háj u Duchcova.

V celém úseku dojde k rekonstrukci koleje a kolejového lože. GPK je navržena na rychlost maximální možnou do 100 km/h s využitím nedostatku převýšení pro  $l=100$  mm a  $l=130$  mm (V100 a V130). Je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej. V rekonstruovaném úseku je navrženo v potřebných místech otevřené povrchové odvodnění pomocí odřezu v úrovni zemní pláně nebo příkopů či uzavřené odvodnění pomocí podélných trativodů. V místech přechodů na mostní objekty a železničních přejezdů je navržena ZKPP.

**SO 52-33-01 ŽST Osek, železniční svršek****SO 52-33-02 ŽST Osek, železniční spodek**

ŽST Osek je dopravnou se čtyřmi dopravními kolejemi č. 1, 3, 5 a 2 a jednou manipulační č. 4. Ve stanici se nachází celkem 17 ks výhybek, většinou se jedná o jednoduché výhybky z kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích. Rychlost v hlavní koleji je 50 km/h. Kolejové lože ve stanici je silně znečištěné a zarostlé, odvodnění úplně chybí.

Ve stanici dojde k demontáži celého kolejiště. Stanice je nově navržena jako dopravna s jednou hlavní průjezdnou kolejí č. 1, jednou předjízdou kolejí č. 2 a jednou manipulační kusou kolejí č. 2a. Mezi kolejemi č. 1 a 2 bude zřízeno nové poloostrovní oboustranné nástupiště z prefabrikovaných dílů "L" se dvěma nástupními hranami délky 90 m. Přístup na nástupiště bude přes nově zřízený centrální přechod od výpravní budovy. Zaústění stávající vlečky Kronospan je provedeno do koleje č. 2, vlečková kolej vlečky nebude stavbou dotčena. Ve stanici je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích. V celé stanici dojde k rekonstrukci kolejového lože a ke zřízení bezстыkové koleje. V rámci rekonstrukce stanice dojde ke zřízení podkladní vrstvy ze stěrkodrti a vybudování nového odvodnění pomocí systému trativodů. Navrženy jsou nové výhybky 2. generace tvaru 49 na betonových pražcích s pružným upevněním. Všechny výhybky budou mít elektricky ohřívanou výměnovou část.

**SO 53-33-01 Osek - Louka u Litvínova, železniční svršek****SO 53-33-02 Osek - Louka u Litvínova, železniční spodek**

Traťový úsek Osek - Louka u Litvínova je jednokolejný s traťovou rychlostí 50 km/h. Stávající kolejový rošt v řešeném úseku je z většiny z kolejnic S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým žebrovým upevněním a je po opravě z roku 2007 v dobrém stavu. Místy se vyskytují úseky na pražcích SB5 s tuhým rozponovým upevněním, lokálně také krátké úseky s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Stav kolejového lože je dobrý.

S rekonstrukcí železničního svršku se uvažuje pouze v místech, kde je stávající kolejový rošt na betonových pražcích SB5 s rozponovým upevněním, dále pak v místě železničního přejezdu ev. km 49,972. V těchto místech je navržen rošt s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích. Ke kompletní rekonstrukci kolejového lože a žel. spodku dojde v km 50,900 - 51,210 (310 m), kde dojde k vytržení kolejového roštu z důvodu velkých posunů koleje, původní kolejový rošt bude zpět vrácen. Dále pak v oblasti zastávky Lom u Mostu, kde bude vyměněn i kolejový rošt. V ostatních případech dojde pouze k doplnění stávajícího kolejového lože a jeho úpravě do předepsaného profilu. V rekonstruovaném úseku dojde ke zřízení bezстыkové koleje. V celém traťovém úseku dojde k úpravě GPK, která je navržena na rychlost maximální možnou do 100 km/h s využitím nedostatku převýšení pro  $l=100$  mm a  $l=130$  mm (V<sub>100</sub> a V<sub>130</sub>).

**SO 54-33-01 ŽST Louka u Litvínova, železniční svršek****SO 54-33-02 ŽST Louka u Litvínova, železniční spodek**

ŽST Louka u Litvínova je dopravnou se šesti dopravními kolejemi č. 1, 2, 3, 5, 7 a 9 a jednou manipulační č. 7a. Dále se zde nachází vlečková kolej opravný vozů, která je mimo provoz. Ve stanici se nachází celkem 18 ks výhybek, většinou se jedná o jednoduché výhybky z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích. Svršek ve staničních kolejích je z let 1960 - 1982. V hlavní koleji je kolejový rošt z kolejnic tvaru A na betonových pražcích. V ostatních kolejích se nachází rošt z kolejnic tvaru S49, T a R65 na betonových a dřevěných pražcích. Rychlost v hlavní koleji je 60 km/h. Kolejové lože ve stanici je silně znečištěné a zarostlé, odvodnění stanice je nefunkční nebo úplně chybí.

Ve stanici dojde k demontáži celého kolejiště. Stanice je nově navržena jako dopravna s jednou hlavní průjezdnou kolejí č. 1, dvěma předjízdou kolejemi č. 2 a 3 a jednou manipulační kusou kolejí č. 5. Mezi kolejemi č. 1 a 2 bude zřízeno nové poloostrovní oboustranné nástupiště z prefabrikovaných dílů "L" s nástupní hranou délky 140 m a přístupem přes centrální přechod směrem od centra. Ve stanici je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích. V celé stanici dojde k rekonstrukci kolejového lože a ke zřízení bezстыkové koleje. V rámci rekonstrukce stanice dojde ke zřízení podkladní vrstvy ze stěrkodrti a vybudování nového odvodnění pomocí systému trativodů. Nové výhybky jsou navrženy nové 2. generace tvaru 49 na betonových pražcích s pružným upevněním. Všechny výhybky mimo výh. č. 4 do manipulační koleje budou mít elektricky ohřívanou výměnovou část.

**SO 55-33-01 Louka u Litvínova - Litvínov, železniční svršek**

**SO 55-33-02 Louka u Litvínova - Litvínov, železniční spodek**

Traťový úsek Louka u Litvínova - Litvínov je jednokolejný, neelektrizovaný s traťovou rychlostí 50 km/h. Stávající kolejový rošt v tomto úseku je z kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích (rozdělení "c") s tuhým žebrovým nebo rozponovým upevněním. Kolejový rošt byl vložen v roce 1946 a je již ve velmi špatném stavu, některá upevňovací prvky jsou uvolněné nebo chybí a dřevěné pražce jsou z velké části vyhnílé. Na začátku úseku se krátce od přejezdu ev. km 53,988 do km cca 54,080 (KV1) nachází kolejový rošt z kolejnic S49 s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním, který je v dobrém stavu. Kolejové lože je jinak v řešeném úseku znečištěné a odvodnění není řešeno, nebo je nefunkční.

V celém traťovém úseku dojde k rekonstrukci koleje a kolejového lože. GPK je navržena na rychlost s využitím nedostatku převýšení pro  $l=100$  mm a  $l=130$  mm (V100 a V130). Traťový úsek je navržen s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích. V celém rekonstruovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej. V rekonstruovaném úseku je navrženo v potřebných místech otevřené povrchové odvodnění pomocí odřezu v úrovni zemní pláně nebo příkopů či uzavřené odvodnění pomocí podélných trativodů. Dle výsledků geotechnického průzkumu je navržena v místech s nízkou únosností zemní pláň rekonstrukce železničního spodku a bude zřízena podkladní vrstva ze ŠD tl. 150 - 200 mm. V místech přechodů na mostní objekty a železničních přejezdů je navržena ZKPP.

**SO 56-33-01 ŽST Litvínov, železniční svršek****SO 56-33-02 ŽST Litvínov, železniční spodek**

ŽST Litvínov je nyní koncovou stanicí (dříve stanicí průjezdnou směrem na Horní Jiřetín) se třemi dopravními kolejemi. Dále se zde nachází 3 koleje manipulační. Do stanice je zapojeno několik vlečkových kolejí, z nichž je již většina nevyužívaná, některé jsou částečně rozebrány. Ze strany Jiřetínského zhlaví je zaústěna vlečka rychlodráhy DP města Litvínov. Stanice je neelektrizovaná. V současné době je trať směrem na Horní Jiřetín zrušena. Svršek ve staničních kolejích je značně zastaralý (1946 - 1970) z kolejnic tvaru T a S49 na dřevěných pražcích. Kolejové lože je velmi silně znečištěné a zarostlé vegetací, odvodnění chybí. Většina výhybek je stupňových, tvaru A nebo T na ocelových nebo dřevěných pražcích.

Nově dojde k rekonstrukci celého vjezdového zhlaví. Stanice je navržena jako dopravní s jednou hlavní kolejí č. 1, na kterou budou zajíždět elektrické jednotky. Směrové řešení zhlaví umožní do hlavní koleje rychlost 60 km/h. Za výpravní budovou kolej č. 1 přejde do manipulační koleje 1a (stávající kolej č. 4 u boční rampy). U 1. koleje bude vybudováno nástupiště s nástupní hranou délky 90 m a výšky 550 mm nad TK, přístup bude od výpravní budovy. Zapojení rychlodráhy zůstane zachováno. Dále budou ve stanici zřízeny jedna dopravní kolej č. 3 a jedna manipulační kolej číslo 5 (původní koleje č. 2 a 1), které směrově kopírují stávající stav. Stávající koleje č. 3 a 5 budou sneseny v celé délce a v jejich místě dojde ke zřízení zpevněné manipulační plochy délky 100 m, která je součástí samostatného SO.

**SO 51-15-01 Oldřichov u Duchcova - Litvínov, vystrojení trati**

Tento SO řeší rozmístění tabulových staničnicků, hektometrovníků, sklonovníků, rychlostníků a jejich předvěstníků, zajišťovacích značek a ostatních návěstí potřebných při provozování dráhy včetně demontáže stávajícího vystrojení tratě.

**Nástupiště****SO 51-14-01 Zast. Háj u Duchcova, nástupiště**

V zastávce se nachází mezi dopravní kolejí a kolejí vlečky poloostrovní nástupiště s hranou z tvárnice Tischer po obou stranách. Přístup na nástupiště je pomocí 3 ks dřevěných přechodů přes kolej vlečky od výpravní budovy po pravé straně. Délka nástupiště je cca 98 m. Výška nástupní hrany je do 200 mm nad TK.

Nově bude po levé straně koleje zřízeno vnější jednostranné nástupiště s nástupní hranou délky 90 m. Přístup na nástupiště bude pomocí přístupového chodníku po levé straně směrem od železničního přejezdu. Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu "L" bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK.

**SO 52-14-01 ŽST Osek, nástupiště**

V železniční stanici se nacházejí dvě jednostranná úrovňová nástupiště délky cca 130 m, částečně sypaná s nástupní hranou z betonových pražců ve výšce do 200 mm nad TK.

Nově bude mezi kolejemi č. 1 a č. 2 zřízeno oboustranné poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 90 m. Přístup na nástupiště bude přes nově zřízený centrální přechod směrem od výpravní budovy. Nástupiště bude z prefabrikovaných dílů typu "L" bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK.

**SO 53-14-01 Zast. Lom u Mostu, nástupiště**

V zast. se nachází vnější jednostranné nástupiště s nástupní hranou z betonových pražců o délce 98 m. Výška nástupní hrany je cca 350 mm nad TK. Přístup je po pravé straně koleje od již nevyužívané výpravní budovy, nebo po pěšině od místní komunikace.

Nově bude po pravé straně koleje zřízeno vnější jednostranné nástupiště s hranou délky 90 m. Přístup bude po pravé straně směrem k chodníku u místní komunikace. Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu "L" bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK.

#### **SO 54-14-01 ŽST Louka u Litvínova, nástupiště**

Ve stanici se v současném stavu nacházejí 4 úrovňová jednostranná sypaná nástupiště o délkách cca 60 - 100 m, z nichž jsou 3 s nástupní hranou z betonových pražců ve výšce 250 mm nad TK. Přístup na nástupiště je směrem od výpravní budovy přes dřevěné přechody.

Ve stanici dojde v rámci samostatného SO ke kompletní rekonstrukci kolejí. Nově bude mezi kolejemi č. 1 a 2 zřízeno oboustranné poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami délky 140 m. Přístup na nástupiště bude přes nově zřizovaný centrální přechod přes kolej č. 2 po přístupovém chodníku směrem k železničnímu přejezdu. Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu "L" bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK.

#### **SO 56-14-01 ŽST Litvínov, nástupiště**

Ve stanici jsou dvě jednostranná sypaná nástupiště délky 64 m se zpevněnou nástupní hranou z pražců výšky 250 mm nad TK. Přístup na nástupiště je přes dřevěné přechody zprava od výpravní budovy.

Nově bude po pravé straně u 1. koleje zřízeno vnější jednostranné nástupiště s nástupní hranou délky 90 m. Přístupy na nástupiště budou dva, první vlevo od průchodu k výpravní budově a druhý z konce nástupiště směrem k městu. Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu "L" bez konzolových desek s předsazenou hranou. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK.

#### **Železniční přejezdy**

V rámci stavby bude rekonstruováno 6 přejezdů (v ev. km 44,638, v ev. km 45,845, v ev. km 49,972, v ev. km 54,582, v ev. km 53,988, v ev. km 55,070). Stávající konstrukce přejezdů budou rozebrány. Po provedení prací na železničním svršku a spodku dojde ke zřízení nových celopryžových přejezdových konstrukcí složených z vnitřních a vnějších panelů a závěrných zídek. Od vnější hrany závěrné zídky po délku odtěžení budou po obou stranách koleje zřízeny nové konstrukce komunikací. Odvodnění povrchu vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem komunikace nebo stávajícími odvodňovacími žlaby.

#### **Mosty a inženýrské objekty**

V rámci stavby bude rekonstruováno 7 železničních a 1 silniční most

**SO 51-20-01 Železniční most v ev. km 43,774**

**SO 51-20-02 Železniční most v ev. km 46,075**

**SO 51-20-03 Železniční most v ev. km 46,242**

**SO 52-20-01 Železniční most v ev. km 46,629**

**SO 53-20-01 Železniční most v ev. km 47,684**

**SO 53-20-02 Železniční most v ev. km 50,195**

**SO 55-20-01 Železniční most v ev. km 54,816 - přestavba na propustek**

**SO 55-22-01 Silniční most v ev. km 54,710**

V rámci stavby bude rekonstruováno 7 propustků, 2 propustky budou zrušeny

**SO 51-21-02 Propustek v ev. km 45,110**

**SO 51-21-03 Propustek v ev. km 45,290**

**SO 51-21-04 Propustek v ev. km 46,164 - demolice**

**SO 52-21-01 Propustek v ev. km 46,585 - demolice**

**SO 52-21-02 Propustek v ev. km 47,494**

**SO 52-21-03 Propustek v ev. km 47,615**

**SO 53-21-01 Propustek v ev. km 48,525**

**SO 53-21-02 Propustek v ev. km 48,795**

**SO 55-21-01 Propustek v ev. km 54,150**

14 objektů propustků je vyhovujících z hlediska průchodnosti a přechodnosti pro traťovou třídu C3 s příslušnou přidruženou rychlostí a proto nejsou do stavby zařazeny (jsou vyjmenovány v části B1). Propustek v km 47,740 a propustek v km 47,875 byly v roce 2014 opraveny v rámci hlavní činnosti správcem ORÚ Ústí nad Labem. Propustky jsou ve vyhovujícím stavu a nebyly zařazeny do stavby. 4 propustky nebyly nalezeny, jsou neznámé konstrukce a nepřekáží plánovaným úpravám:

#### **Ostatní inženýrské objekty**

Optimalizace trati vyvolává přeložky nebo ochranu křížených a souběžných sítí, především metalických a optických rozvodů, kabelů, vodovodů.

### **Pozemní stavební objekty**

**SO 52-40-01 ŽST Osek, technologický objekt**

**SO 54-40-01 ŽST Louka u Litvínova, technologický objekt**

**SO 56-40-01 ŽST Litvínov, technologický objekt**

Vzhledem ke špatným technickým stavům stávajících výpravních budov, neúměrným nákladům na rekonstrukci prostorů potřebných pro technologii a zabezpečení objektů se technologie umísťují do samostatných nových objektů.

**SO 51-41-01 Zast. Háj u Duchcova, nástupištní přístřešky**

**SO 52-41-01 ŽST Osek, nástupištní přístřešky**

**SO 53-41-01 Zast. Lom u Mostu, nástupištní přístřešky**

**SO 54-41-01 ŽST Louka u Litvínova, nástupištní přístřešky**

**SO 56-41-01 ŽST Litvínov, nástupištní přístřešky**

V rámci těchto SO jsou navrženy nové železobetonové prefabrikované přístřešky tvaru „U“ nebo 2x„T“ v provedení antivandal. Přístřešky budou uloženy na železobetonových základových deskách. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle maximální frekvence cestujících.

### **Trakční vedení**

Úsek od Oldřichova u Duchcova do Louky u Litvínova je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Od Louky u Litvínova (mimo) do Litvínova (včetně) je úsek neelektrizovaný. Provedení trakčního vedení v elektrizovaném úseku však odpovídá tehdy platným normám a předpisům, takže jsou ve velké míře použita rozpětí 70 až 75m, což současná sestava vůbec neumožňuje. Také stav základů je nejistý a vyžadoval by úpravy včetně protikorozi ochrany stávajících stožárů.

Úpravy TV jsou v dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2 pro provozní rychlost do 160 km/hod.

V úseku Osek - Louka u Litvínova od cca km 47,850 do cca km 49,7 je trakční vedení umístěno na poddolovaném území. Z důvodu možného propadu terénu se trakční vedení umístí na brány a základy se osadí delšími stožáry než je obvyklé.

Podpěry TV jsou kompletně navrženy nové. Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 120 Cu a nový trolejový drát 150 Cu. Nad vedlejšími kolejemi bude použita trolej 100 Cu a nosné lano 50 Bz. Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách nové. Zesilovací vedení je z energetických výpočtů navrženo v úseku Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova. Výška sestavy na konzolách bude 1,5m, na závěsech na branách 1,5m-2,0m. Projektovaná výška troleje je navržena v závěsech 5,60 m nad TK nové koleje.

### **Ohřev výměn**

V současné době není v ŽST Osek, Louka u Litvínova a v Litvínov ohřev výhybek. V novém stavu bude vybudován automatický ohřev výměn. S ohledem na použitou trakci 3kV DC nebudou instalovány provozně problematické měniče a bude použito napájení z distribuce. Způsob provedení EOv se předpokládá zařízením s proudovými chrániči. Napájení EOv bude z měřených vývodů hlavních rozvaděčů nn. Návrh provedení EOv bude v souladu se směrnici SŽDC E2 z r. 2011, čl. 78.

Rozvaděče REOV budou osazeny řídicími a ovládacími prvky EOv a prvky jistění. Ovládání bude navrženo v režimu automatika v kombinaci pomocí čidla EOv (kolejový teploměr, čidlo srážek, venkovní teploty, návějové čidlo) nebo místní, obsluhou přes datové připojení, které zajistí profese sdělovací zařízení. Řídicí systém, společný pro EOv+VO bude zapojen do systému dálkového ovládání z dispečerského stanoviště.

### **Rozvody VN, NN, osvětlení a DOÚO**

V železničních zastávkách Háj u Duchcova a Lom u Mostu budou v novém stavu provedeny úpravy stávajících odběrných míst s ohledem na připojení nově vzniklých odběrů. Bude provedeno nové venkovní osvětlení nástupišť dle požadavků normy ČSN EN 12464-2 v souladu s předpisem SŽDC E11. Ovládání osvětlení zastávek bude zapojeno (v rámci PD sděl. zařízení) pomocí PLC automatů do dálkového řídicího systému z dopravního dispečerského stanoviště a pracoviště elektrodispečera.

V železničních stanicích ŽST Osek, Louka u Litvínova, Litvínov budou vzhledem ke zvýšení odběrů provedeny nové přípojky NN a příslušné úpravy stávajících odběrných míst. V jednotlivých žel. stanicích bude provedeno napojení nových technologických zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, nových EOv a nového osvětlení. Ve všech žel. stanicích bude provedeno nové osvětlení nástupišť a pracovních míst v kolejistích dle ČSN EN 12 464-2 v souladu s předpisem SŽDC E11. Ovládání osvětlení bude zapojeno (v rámci PD sděl. zařízení)



pomocí PLC automatů do dálkového řídicího systému z dopravního dispečerského stanoviště a pracoviště elektrodispečera.

V žel. stanicích ŽST Osek, Louka u Litvínova, Litvínov budou provedeny úpravy DOÚO podle požadavků řešení trakčního vedení.

### **Ukolejnění vodivých konstrukcí**

Ukolejnění je řešeno v samostatných stavebních objektech a bude navrženo podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50 122-1 ed. 2.

Navržené technické řešení jednotlivých PS a SO a stavby jako celku nevyžadují výjimky z platných předpisů a norem.

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova - Litvínov“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ (investor SŽDC s. o.), je zpracovaná PD, další příprava závisí na prokázání ekonomické efektivity záměru.
- „GSM-R Ústí n. L. – Cheb“ (investor SŽDC s. o.), jedná se o investorem dlouhodobě uvažovanou investici. V současné době se na přípravné dokumentaci ještě nepracuje, proto není možné s touto stavbou koordinovat technické řešení.
- „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS, SpS Bílina“ (investor SŽDC s. o.), v rámci těchto staveb dochází ke stavebním úpravám a úpravám technologie TNS Oldřichov a výstavbě nové spínací stanice SpS Bílina. Obě uvedené stavby jsou v současné době v realizaci, technické řešení obou staveb je se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ zkoordinováno. Je předpoklad, že dokončení realizace staveb TNS a SpS bude v předstihu před touto stavbou.

### **6. Kapacitní údaje**

Rozsah stavby	rozsah rekonstrukce kolejí	PD
Železniční svršek	zřízení koleje tvaru S 49 nové	km 42,096 - 55,450
	nové výhybky S49 2. generace	9738 m
Nástupiště	délka hrany	13 ks
Mostní objekty	přestavba žel. mostů	730 m (2x140m, 5x90m)
	přestavba žel. propustků	7 ks
	přestavba silničních mostů	1 ks
	zrušení žel. propustků	2 ks
Pozemní stavby	nástupištní přístřešky	5 ks
Trakční vedení	montážní délka	13,9 km
Zábory trvalé		12 988 m <sup>2</sup>

### **7. Připomínky**

Při zpracování projektu stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

- 1) V projektu prověřit možnost zařazení celého úseku Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov do traťové třídy D4/přidružená traťová rychlost. V případě nevyhovění rozhodne investor o dalším postupu.

#### **Dopravní technologie a organizace výstavby:**

- 2) V projektu stavby upřesnit termín realizace prací a návazně na to provizorní stavy všech profesí přes zimní technologickou přestávku.
- 3) V projektu stavby uvažovat navržené výluky vlečky Kronospan a traťových kolejí směr Osek město a Most n.n. jako maximální.

#### **Železniční svršek, spodek, nástupiště**

- 4) V projektu upřesnit způsob rekonstrukce trati tak, aby nedošlo stavební činností k poškození zemní pláně.
- 5) V projektu upřesnit výstroj dráhy tak, aby vyhověla vyhl. 177/1995 Sb. a zároveň neobsahovala zbytečné nebo duplicitní prvky.



### **Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

- 6) V dalším stupni projektové dokumentace je nutno specifikovat provedení ochranného vodiče pro spojení neživých částí topných tyčí se zemnicem v rozvodu TT pro EOv a specifikovat společný zemnič ve smyslu zajištění splnění podmínek čl. 411.5.3 ČSN 33 2000-4-41 ed.2.
- 7) V dalším stupni projektové dokumentace nutno specifikovat v projektové dokumentaci rozvod pro napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) ve smyslu kapitoly III, předpisu SŽDC E8, tak aby bylo zřejmé, kde bude rozhraní a kde dělicí NZZ místo ve smyslu předpisu SŽDC E8.
- 8) V projektu bude proveden návrh osvětlení zastávek a žel. stanic dle nové normy ČSN EN 12464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015.

### **Mosty, propustky, zdi**

- 8) V projektu pro návrh hydroizolací používat ustanovení TNŽ 73 6280.
- 9) Kvalitu a označování betonů důsledně navrhovat dle ČSN EN 206-1 a platných TKP.
- 10) U PKO předepisovat životnost a prostředí - zde C4, životnost velmi vysoká.
- 11) U SO 51-20-02, SO 52-20-01, SO 52-21-02 zmenšit rozsahy izolací - pokrýt plochu 45st od průsečíku opěry a terénu

## **8. Závěr**

Stavba „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“ je v souladu se záměry SŽDC a územního plánování dotčených krajů.

Předložená PD odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na PD podle Směrnice GŘ č. 11/2006.

Věcný a finanční rozsah stavby je v souladu s aktualizací Záměru projektu schváleného na 97. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 5.5.2015.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné PD

### **se doporučuje**

- a) **schválit**  
přípravnou dokumentaci „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“;
- b) **stanovit**  
závazné parametry stavby:
  - prostorová průchodnost UIC GC,
  - traťová rychlost do 100 km/h.
- c) **uložit**  
investorovi stavby:
  - zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 7. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
  - při přípravě dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: SŽDC s. o. Stavební správa západ, ÚT1  
Sepsal: Ing. Lenka Seidlová  
V Praze dne 19. 10. 2015

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(3)

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.  
náměstek ředitele pro techniku

Příloha:  
Seznam stavebních objektů a provozních souborů



Příloha:

## **Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

### **D. Provozní soubory**

#### **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

##### ***D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)***

PS 50-21-01 Zavázání TZZ do ŽST. Oldřichov u Duchcova  
PS 52-21-01 ŽST Osek, SZZ  
PS 54-21-01 ŽST Louka u Litvínova, SZZ  
PS 56-21-01 ŽST Litvínov, SZZ

##### ***D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)***

PS 51-21-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, TZZ  
PS 53-21-01 Osek – Louka u Litvínova, TZZ  
PS 55-21-01 Louka u Litvínova - Litvínov, TZZ

#### **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

##### ***D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů***

PS 51-22-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, DOK a TK  
PS 51-22-02 Oldřichov u Duchcova - Osek, úprava stávající kabelizace  
PS 51-22-11 Oldřichov u Duchcova - Litvínov, přenosový systém  
PS 52-22-01 ŽST Osek, MK  
PS 53-22-02 Osek – Louka u Litvínova, úprava stávající kabelizace  
PS 54-22-01 ŽST Louka u Litvínova, MK  
PS 54-22-02 ŽST Louka u Litvínova, úprava stávající kabelizace  
PS 55-22-01 Louka u Litvínova – Litvínov, DOK a TK  
PS 55-22-02 Louka u Litvínova – Litvínov, úprava stávající kabelizace  
PS 56-22-01 ŽST Litvínov, MK

##### ***D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, AZS,...)***

PS 52-22-31 ŽST Osek, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení  
PS 52-22-61 ŽST Osek, EZS  
PS 54-22-31 ŽST Louka u Litvínova, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení  
PS 54-22-61 ŽST Louka u Litvínova, EZS  
PS 56-22-31 ŽST Litvínov, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení  
PS 56-22-61 ŽST Litvínov, EZS

##### ***D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)***

PS 51-22-21 Zast. Háj u Duchcova, rozhlasové zařízení  
PS 52-22-21 ŽST Osek, informační systém  
PS 52-22-51 ŽST Osek, kamerový systém  
PS 53-22-21 Zast. Lom u Mostu, rozhlasové zařízení  
PS 54-22-21 ŽST Louka u Litvínova, rozhlasové zařízení  
PS 54-22-22 ŽST Louka u Litvínova, informační systém  
PS 54-22-51 ŽST Louka u Litvínova, kamerový systém  
PS 56-22-21 ŽST Litvínov, rozhlasové zařízení  
PS 56-22-51 ŽST Litvínov, kamerový systém

##### ***D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GMS-R)***

PS 52-22-41 ŽST Osek, místní rádiové síť  
PS 53-22-41 Osek – Louka u Litvínova, místní rádiové síť  
PS 54-22-41 ŽST Louka u Litvínova, místní rádiové síť  
PS 56-22-41 ŽST Litvínov, místní rádiové síť

## **D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení**

PS 54-22-81 ŽST Louka u Litvínova, integrační koncentrátor

## **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)**

PS 52-26-31 ŽST Osek, DŘT

PS 54-26-31 ŽST Louka u Litvínova, doplnění DŘT

PS 56-26-31 ŽST Litvínov, DŘT

PS 57-26-31 ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT

## **E. Stavební objekty**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### **E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 51-33-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční svršek

SO 51-33-02 Oldřichov u Duchcova - Osek, železniční spodek

SO 52-33-01 ŽST Osek, železniční svršek

SO 52-33-02 ŽST Osek, železniční spodek

SO 53-33-01 Osek – Louka u Litvínova, železniční svršek

SO 53-33-02 Osek – Louka u Litvínova, železniční spodek

SO 54-33-01 ŽST Louka u Litvínova, železniční svršek

SO 54-33-02 ŽST Louka u Litvínova, železniční spodek

SO 55-33-01 Louka u Litvínova - Litvínov, železniční svršek

SO 55-33-02 Louka u Litvínova - Litvínov, železniční spodek

SO 56-33-01 ŽST Litvínov, železniční svršek

SO 56-33-02 ŽST Litvínov, železniční spodek

SO 51-15-01 Oldřichov u Duchcova - Litvínov, vystrojení trati

#### **E.1.2 Nástupiště**

SO 51-14-01 Zast. Háj u Duchcova, nástupiště

SO 52-14-01 ŽST Osek, nástupiště

SO 53-14-01 Zast. Lom u Mostu, nástupiště

SO 54-14-01 ŽST Louka u Litvínova, nástupiště

SO 56-14-01 ŽST Litvínov, nástupiště

#### **E.1.3 Železniční přejezdy**

SO 51-33-31 Přejezd ev. km 44,638

SO 51-33-32 Přejezd ev. km 45,845

SO 53-33-31 Přejezd ev. km 49,972

SO 55-33-32 Přejezd ev. km 53,988

SO 55-33-31 Přejezd ev. km 54,582

SO 55-33-33 Přejezd ev. km 55,070

#### **E.1.4 Mosty, propustky a zdi**

SO 51-20-01 Železniční most v ev. km 43,774

SO 51-20-02 Železniční most v ev. km 46,075

SO 51-20-03 Železniční most v ev. km 46,242

SO 52-20-01 Železniční most v ev. km 46,629

SO 53-20-01 Železniční most v ev. km 47,684

SO 53-20-02 Železniční most v ev. km 50,195

SO 55-22-01 Silniční most v ev. km 54,710

SO 55-20-01 Železniční most v ev. km 54,816 – přestavba na propustek

SO 51-21-02 Propustek v ev. km 45,110

SO 51-21-03 Propustek v ev. km 45,290

SO 51-21-04 Propustek v ev. km 46,164 - demolice

SO 52-21-01 Propustek v ev. km 46,585 - demolice

SO 52-21-02 Propustek v ev. km 47,494

SO 52-21-03 Propustek v ev. km 47,615  
SO 53-21-01 Propustek v ev. km 48,525  
SO 53-21-02 Propustek v ev. km 48,795  
SO 55-21-01 Propustek v ev. km 54,150

#### ***E.1.5 Ostatní inženýrské objekty***

SO 51-71-01 Oldřichov u Duchcova – Osek, ochrana kabelových tras vn, nn cizích správců  
SO 51-73-01 Oldřichov u Duchcova – Osek, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců  
SO 53-73-01 Osek – Louka u Litvínova, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců  
SO 55-71-01 Louka u Litvínova - Litvínov, ochrana kabelových tras vn, nn cizích správců  
SO 55-73-01 Louka u Litvínova - Litvínov, ochrana telekomunikačních sítí cizích správců  
SO 55-74-01 Louka u Litvínova - Litvínov, úprava VO  
SO 57-75-01 Oldřichov u Duchcova-Litvínov, ochrana potrubních sítí cizích správců

#### ***E.1.6 Potrubní vedení***

SO 54-75-01 Louka u Litvínova, vodovodní přípojka

#### ***E.1.8 Pozemní komunikace***

SO 52-31-01 ŽST Osek, přístupové komunikace na nástupiště  
SO 54-31-01 ŽST Louka u Litvínova, přístupové komunikace na nástupiště  
SO 56-31-01 ŽST Litvínov, přístupové komunikace a zpevněná plocha

### **E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

#### ***E.2.1 Pozemní objekty budov***

SO 52-40-01 ŽST Osek, technologický objekt  
SO 54-40-01 ŽST Louka u Litvínova, technologický objekt  
SO 56-40-01 ŽST Litvínov, technologický objekt

#### ***E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích***

SO 51-41-01 Zast.Háj u Duchcova, nástupištní přístřešky  
SO 52-41-01 ŽST Osek, nástupištní přístřešky  
SO 53-41-01 Zast. Lom u Mostu, nástupištní přístřešky  
SO 54-41-01 ŽST Louka u Litvínova, nástupištní přístřešky  
SO 56-41-01 ŽST Litvínov, nástupištní přístřešky

#### ***E.2.4 Orientační systém***

SO 51-43-01 Zast.Háj u Duchcova, orientační systém  
SO 52-43-01 ŽST Osek, orientační systém  
SO 53-43-01 Zast. Lom u Mostu, orientační systém  
SO 54-43-01 ŽST Louka u Litvínova, orientační systém  
SO 56-43-01 ŽST Litvínov, orientační systém

#### ***E.2.5 Demolice***

SO 54-44-01 ŽST Louka u Litvínova, demolice

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### ***E.3.1 Trakční vedení***

SO 51-60-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, trakční vedení  
SO 52-60-01 ŽST Osek, trakční vedení  
SO 53-60-01 Osek – Louka u Litvínova, trakční vedení  
SO 54-60-01 ŽST Louka u Litvínova, trakční vedení  
SO 55-60-01 Louka u Litvínova - Litvínov, trakční vedení  
SO 56-60-01 ŽST Litvínov, trakční vedení

#### ***E.3.4 Ohřev výměn***

SO 52-64-01 ŽST Osek, EOv

SO 54-64-01 ŽST Louka u Litvínova, EO V  
SO 56-64-01 ŽST Litvínov, EO V

**E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

SO 51-62-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, demontáž rozvodu 6kV  
SO 51-62-02 Zast. Háj u Duchcova, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 52-62-01 ŽST Osek, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 52-62-02 ŽST Osek, úprava DOÚO  
SO 53-62-01 Zast. Lom u Mostu, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 54-62-01 ŽST Louka u Litvínova, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 54-62-02 ŽST Louka u Litvínova, úprava DOÚO  
SO 56-62-01 ŽST Litvínov, úprava kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 56-62-02 ŽST Litvínov, úprava DOÚO

**E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí**

SO 51-61-01 Oldřichov u Duchcova - Osek, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 52-61-01 ŽST Osek, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 53-61-01 Osek – Louka u Litvínova, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 54-61-01 ŽST Louka u Litvínova, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 55-61-01 Louka u Litvínova - Litvínov, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 56-61-01 ŽST Litvínov, ukolejnění vodivých konstrukcí