

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
 LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc


tel.: +420 585 570 444
 IDS: kjee9md
 e-mail: moravia@moravia.cz
 http://www.moravia.cz



Olšanská 1a
 130 80 Praha 3
 Česká republika
 tel.: +420 267 094 111
 IDDS: nd9sqfy
 e-mail : praha@sudop.cz



Olšanská 1a
 130 00 Praha 3
 Česká republika
 tel.: +420 477 012 250
 IDDS: gi4w9x7
 e-mail : info@sudopeu.cz

OBJEDNATEL		Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JAN LEHNERT 	VEDOUcí TÝMU: ING. PETR JEMELKA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
DLE PŘÍLOH	DLE PŘÍLOH	DLE PŘÍLOH	
KRAJ: ÚSTECKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: ÚSTÍ NAD LABEM	OBEC: DLE PŘÍLOH	
Rekonstrukce ŽST Chabařovice		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 072 - 233 - UR
		ÚČEL	DÚR
		DATUM	PROSINEC 2021
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÁST B	POŘ.Č. -

Dokumentace pro územní řízení

"Rekonstrukce ŽST Chabařovice"

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
TEXTOVÁ ČÁST

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

STRANA

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	6
B.1. Popis území stavby.....	6
a) Charakteristika stavebního pozemku.....	6
b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)	6
c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	11
d) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, apod.	14
e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	14
f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	15
g) Požadavky na zázory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)	15
h) Věcné a časové vazby stavby, související investice	16
B.2. Celkový popis stavby.....	16
B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	16
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	17
B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	17
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	17
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	17
B.2.6 Základní technický popis staveb.....	18
B.2.6.1 D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení	18
B.2.6.2 D.1.2 Železniční sdělovací zařízení.....	20
B.2.6.3 D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT	30
B.2.6.4 D.2.1 Inženýrské objekty	33
B.2.6.5 D.2.2 Pozemní stavební objekty.....	46
B.2.6.6 D.2.3 Trakční a energetická zařízení	50
B.2.6.7 D.2.4 Ostatní stavební objekty	57
B.2.7 Technická a technologická zařízení. Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií.....	57
B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení	58
B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi	62
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	62
B.2.11 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energet. vedení ..	63
B.2.12 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	66
B.3. Připojení na technickou infrastrukturu	67
B.4. Dopravní řešení.....	67
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	67
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	67
a) Vliv na životní prostředí	68
b) Odpadové hospodářství.....	70
c) Zázory pozemků zemědělského půdního fondu.....	71
d) Zázory pozemků plnících funkci lesa.....	71

B.7. Ochrana obyvatelstva	71
B.8. Zásady organizace výstavby	72
a) Zařízení staveniště	72
b) Stavební postupy	73
c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu ...	75
d) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	75
e) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)	76
f) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	76
B.9. Požadavky na další přípravu stavby	76

LEGENDA ZKRATEK, POUŽÍVANÝCH U STAVEB NA DRÁZE:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka

ON	občasná návěst
DUR	dokumentace pro územní řízení
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	Trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST	železniční stanice
SŽ	Správa železnic, státní organizace

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Stavba je řešena v úseku trati č. 130 (dle Knižního jízdního řádu), Děčín – Kadaň-Prunéřov od km 3,219 do km 12,960 (ŽST Bohosudov). Dominantní rozsah stavebních prací však proběhne v místě rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku od km 9,715 do km 12,587 (ŽST Chabařovice). Mimo úsek rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku proběhne pokládka nových kabelových tras, případně úprava stávajících kabelových tras.

Umístění stavby je definováno stávající polohou železniční trati a kolejištěm železniční stanice Chabařovice. Dále pak technologickými budovami, které budou upraveny, demolovány nebo nově vystavěny.

Jedná se o celostátní trať. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Pro zajištění optimálního návrhu technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů, byly v rámci předprojektové přípravy provedeny nutné průzkumy, směřující ke zjištění stávajícího stavu stavenišť.

Zpracovaná přípravná dokumentace stavby je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické síť katastrální S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnaní Bpv.

Geotechnické a stavebnětechnické průzkumy a rozborů

Geotechnický průzkum pro zpracování přípravné dokumentace stavby "Rekonstrukce ŽST Chabařovice" sestával z dílčích průzkumů pro následující části:

- Inženýrskogeologický průzkum pražcového podloží
- Inženýrskogeologický průzkum a stavebnětechnický průzkum inženýrských objektů

Inženýrskogeologický průzkum pražcového podloží

Inženýrskogeologický průzkum byl proveden v km 9,715 - 12,507 za účelem získání relevantních informací o skladbě stávajícího pražcového podloží.

Průzkumné práce byly provedeny v souladu s následujícími předpisy:

- předpisy SŽDC S3 a SŽ S4
- „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Celkem bylo ve vymezeném úseku provedeno 39 sond do úrovně zemní pláně, ve kterých byly provedeny související zkoušky.

Inženýrskogeologický průzkum a stavebnětechnický průzkum inženýrských objektů

Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven požadavky objednatele.

Průzkum byl proveden pro mostní objekty:

- SO 03-19-01 ŽST Chabařovice, most v ev. km 10,798
- SO 03-19-02 ŽST Chabařovice, propustek v ev. km 10,990
- SO 03-19-04 ŽST Chabařovice, propustek v ev. km 11,275
- SO 03-19-05 ŽST Chabařovice, most v ev. km 11,610.

Průzkum byl proveden pomocí:

- jádrových inženýrskogeologických vrtů
- jádrových vrtů do konstrukce
- laboratorních rozborů vzorků zemin, hornin, zdiva a vody odebraných z vrtů
- fotodokumentace

Všechny inženýrskogeologické vrtly byly geodeticky polohově a výškově zaměřeny v JTSK a BpV.

Geotechnický průzkum a stavebně-technický průzkum je podrobně doložen v příloze B.13.1.

Mapové podklady

JŽM

Základním podkladem pro zpracování předmětné přípravné dokumentace je jednotná železniční mapa. Tato mapa byla doplněna projektantem o zaměření v lokalitách potřebných pro návrh jednotlivých SO.

Katastrální mapa

Pro zpracování přípravné dokumentace byly použity platné aktuální katastrální mapy pro katastrální území: 774871 k.ú. Ústí nad Labem, 774979 k.ú. Trmice, 751570 k.ú. Soběchleby u Krupky, 623270 k.ú. Český Újezd, 647985 k.ú. Hrbovice, 650498 k.ú. Chabařovice, 675318 k.ú. Unčín u Krupky, 775002 k.ú. Předlice.

Základní přehled dokumentace SŽ

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace

- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- SŽDC T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ SM 100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
- SŽDC Směrnice č. 108 o postupu při užívání kamerových systémů
- SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení je platný do 31. 05. 2019 a od 01. 06.2019 je platný předpis „SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení“ a je nutné doplnit již nově platnou verzi.

Průzkumy a měření z oblasti ochrany životního prostředí

Bude doplněno.

Speciální měření a průzkumy

- *Zjištění stávajících sítí*

Tato stavba se musí již svým liniovým charakterem dotýkat některých nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci. Na základě těchto údajů byla příslušná vedení zakreslena a zdigitalizována do situací stávajícího stavu, tj. do podkladu, který tvoří základ pro projektování jednotlivých SO a PS.

V situačních výkresech jsou stávající sítě vykresleny šedě - odpovídajícím typem čar, v koordinačních situacích je připojena legenda sítí. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou doložena v dokladové části dokumentace. Originály předaných grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatelů projektové dokumentace.

Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, je v jednotlivých odvětvích různá. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u některých jsou předané údaje pouze orientační a je **pro další stupeň projektu třeba jejich polohu zpřesnit event. doplňkovým průzkumem.**

Vhodnost geologických, geotech. a hydrogeologických poměrů v území – závěry

Geomorfologické poměry

Podle mapové služby portálu veřejné správy náleží širší zájmové území do geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

<i>Provincie:</i>	Česká vysočina
<i>Subprovincie:</i>	Krušnohorská soustava
<i>Oblast:</i>	Podkrušnohorská
<i>Celek:</i>	Mostecká pánev
<i>Podcelek:</i>	Chomutovsko-teplická pánev
<i>Okrsek:</i>	Chabařovická pánev

Chomutovsko-teplická pánev se nachází na Z, SZ a SV Mostecké pánve. Je částí třetihorní příkopové propadliny v pruhu při úpatí Krušných hor, budovaná miocenními jezerními jíly a písky, podřadněji horninami oharského krystalinika, svrchní křídý a třetihorních vulkanitů, s pokryvy čtvrtohorních sedimentů. Vytváří erozně denudační reliéf plošin, mírných svahů, široce rozevřených svahových údolí v povodí Ohře a Bíliny a akumulací reliéf náplavových kuželů, říčních teras, údolních niv, úpatních hald a sprašových pokryvů. Povrch sklánějící se od SZ k JV je výrazně porušen četnými montánními antropogenními tvary (hnědouhelné lomy, výsypky).

Chabařovická pánev se nachází na SV Chomutovsko-teplické pánve. Je to tektonická sníženina mezi Krušnými horami a Českým středohořím, budovaná miocenními jezerními jíly a písky a hnědouhelnými slojemi, méně cenomanskými pískovci, turonskými slínovci, terciárními vulkanity a pokryvy čtvrtohorních sedimentů. Tvoří erozně denudační a akumulací, od SZ k JV mírně ukloněný povrch denudačních plošin, svahů, úpatních hald, náplavových kuželů a nízkých říčních teras levostranných přítoků Bíliny, místy s čedičovými suky. Je porušená četnými antropogenními tvary (hnědouhelné lomy, výsypky).

Klimatické poměry

Podle klimatické regionalizace je zájmové území součástí okrsku B1 mírně teplé oblasti. Tato oblast je charakterizována jako mírně teplá oblast, suchá, s mírnou zimou.

Klimatické charakteristiky podle jsou následující:

- Průměrná roční teplota vzduchu kolísá mezi 8 - 9°C
- Průměrný počet mrazových dnů v roce je cca 100 - 110
- Průměrný roční úhrn srážek je v rozmezí 550 - 600 mm
- Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou je 40 - 50

Geologická stavba, tektonika a sismicita

Předkvartérní podklad

Zájmové území leží z regionálně geologického hlediska na severovýchodním okraji Mostecké pánve. Geologicky je území budováno terciární, resp. miocenní, převážně jílovitou výplní hnědouhelné pánve, ležící na reliktech mezozoických turonských křídových sedimentárních hornin, nebo na krušnohorském krystaliniku, tvořeném pravděpodobně granodioritovou rulou. Na bázi pánevní výplně je různě mocné a místy chybějící vulkanogenní souvrství tj. „tufity“ (redeponované starší sedimenty s vulkanogenní příměsí), vulkanity, často alterované (příkrovy i vulkanoklastika) s vložkami sedimentů. Výše následují jíly a jílovce, zčásti písčité, místy uhelné, s písčitými vložkami (tzv. podložního souvrství). Nad nimi je vyvinuta sloj, max. kolem 20 m mocná a nad slojí následují především jíly a jílovce tzv. nadložního souvrství.

Kvartérní pokryv

Během pleistocénu se vyvíjela dnešní říční síť, což dosvědčují četné relikty fluviálních štěrkopísků.

Proluviální písčité štěrky jsou zachovány v okolí Chabařovic. Tvoří nejstarší akumulace výplavových kuželů, jejichž splynutím se vytvořil víceméně souvislý lem při úpatí krušnohorského svahu. Mocnost akumulací většinou nepřesahuje 2 až 4 m. Jejich petrografické složení úzce koresponduje s příslušnou zdrojovou oblastí krušnohorského krystalinika.

Velký plošný rozsah a mocnosti mají výsypky a deponie v místech opuštěných, povrchových hnědouhelných dolů a v jejich okolí.

Tektonika a seismická aktivita

Na základě informací z normy ČSN EN 1998 - 1 (73 0036) - „Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - Část 1: Obecná pravidla, seismická zatížení a pravidla pro pozemní stavby“ je možné konstatovat, že v zájmovém území se nacházejí základové půdy třídy B. Pro třídu B je určena průměrná rychlost smykových vln $V_{s,30}$ 360 - 800 [m/s].

Zájmové území leží v okresech Ústí nad Labem a Teplice. Dle mapy seismických oblastí ČR (ČSN EN 1998 - 1, Národní příloha) jsou charakterizovány referenčním zrychlením základové půdy $a_g R$ v intervalu 0,06 – 0,08 g.

Poddolovaná území

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR.

Ložisková území

V blízkosti zájmové trasy železnice jsou v registru ČGS-Geofondu ČR evidovány následující ložisková území:

ID	Název	Surovina	Organizace	Poznámka
3118400	Modlany hlubina	– hnědé uhlí	Palivový kombinát Ústí, státní podnik	výhradní ložisko
11840000	Modlany	hnědé uhlí	-	chránění ložiskové území

Geodynamické jevy

V zájmovém území se nenachází dle archívu ČGS-Geofondu ČR žádné plošné potencionálně sesuvné území.

Hydrologické poměry

Hydrologicky zájmové území patří k povodí 1-14-01 Bílina.

Zájmové území je z hlediska hydrogeologického rajónování začleněno do rajónu 4612 – Křída Dolního Labe po Děčín – levý břeh, severní část – v sedimentech svrchní křídly.

Z hydrogeologického hlediska je možné očekávat v zájmovém území dvě zvodně. První zvodně se utváří mělce pod terénem v kvartérních sedimentech. Na výlučně průlinově propustné kvartérní sedimenty jsou vázány významnější zásoby podzemních vod mělkého oběhu pouze lokálně v omezeném měřítku, především při mocnějších akumulacích proluvialních a fluviálních sedimentů. V těchto sedimentech s volnými i lokálně napjatými hladinami dochází k rychlému oběhu mělkých podzemních vod, dotovaných především z atmosférických srážek.

Jílovité zvětraliny předkvartérního podkladu tvoří hydrogeologický izolátor a druhý zvodněný kolektor je vázán na puklinově propustné prostředí slínovců a jílovců ve větších hloubkách. Oběh podzemní vody bude minimální.

V místech, kde byla průzkumnými vrtly zastižena hladina podzemní vody, byl odebrán její vzorek pro stanovení agresivity na beton (ČSN EN 206-1) a ocel (ČSN 03 8375).

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochranná pásma dopravní infrastruktury

Ochranné pásmo je ohraničené území v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně zařízení staveniště, situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s., a SŽ, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo silnic I., II. a III. třídy

Ve stavbě není uvažováno s přeložkami pozemních komunikací, nicméně v místě křížení tratě se silniční komunikací dojde k dotčení silničního ochranného pásma. Hranice silničních ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, vn v majetku ČD, a.s. a ČEZ, a.s., plynovody, vodovody, kanalizace.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Stavbou dotčené kolejiště bude křížováno jak vzdušným, tak zejména podzemními vedením inženýrských sítí vvn, vn a nn.

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Při křížení s dálkovým optickým kabelem je nutné dodržení zejména ČSN 73 6005. DOK v chrániče je třeba v místě křížení krýt betonovými korýtky v délce přesahující místo křížení 1m na obě strany.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

Ochranné pásmo ropovodů

Při práci v ochranném pásmu ropovodu je třeba dodržovat vlání nařízení č.29/1959 Sb. (jak je stanoveno v přechodných ustanoveních Zákona č. 161/2013 Sb.). Na provádění činností v ochranném pásmu ropovodu se použije Zákon č.189/1999 Sb. A následně ČSN EN 14161 + A1 a ČSN 65 0204. Ropovod má ochranné pásmo v rozmezí od 90 do 150 metrů na každou stranu.

Stavbou bude dotčený ropovod DN 500 a ropovod IRČ DN 500, jehož majitelem je MERO ČR, a.s. Podmínky MERO ČR, a.s. pro práci v ochranném pásmu ropovodu jsou popsány ve vyjádření k akci, které je doloženo v části dokumentace *E.1 Doklady o jednání s orgány státní správy a účastníky územního řízení* pod pořadovým číslem 2.10.

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

Přírodní ochranné pásma

Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa je vymezeno do vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo. esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky
- chráněné krajinné oblasti
- národní přírodní rezervace
- přírodní rezervace
- národní přírodní památky
- přírodní památky

Ochrana vod

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijnými stavy souvisejícími se stavební činností či s opravnými pracemi mostních objektů a propustků (únik např.

pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude zpracován v dalších fázích přípravné dokumentace.

d) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, apod.

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR.

V blízkosti zájmové trasy železnice jsou v registru ČGS-Geofondu ČR evidovány následující ložisková území:

ID	Název	Surovina	Organizace	Poznámka
3118400	Modlany – hlubina	hnědé uhlí	Palivový kombinát Ústí, státní podnik	výhradní ložisko
11840000	Modlany	hnědé uhlí	-	chránění ložiskové území

V místě rekonstrukce železničního spodku a jeho nejbližším okolí se žádný evidovaný sesuv nenachází.

Poloha vzhledem k záplavovému území bude doplněna.

e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Dokumentace stavby je od svého prvopočátku navrhována tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován.

V období výstavby bude dotčené území (staveniště, příjezdové komunikace, samotná trať) nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů a ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště a samotné stavební práce (zvýšení prašnosti v okolí stavebních prací a příjezdových komunikací). Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkém poklesu koncentrací imisí jednotlivých znečišťujících látek.

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., v platném znění. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů. S odpady, které vzniknou během provozu železniční trati, bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. Je předpoklad, že při realizaci stavebních prací budou vznikat při demolici drážních objektů odpady, zařazené v katalogu odpadů pod číslem 17 06 05 Stavební materiály obsahující

azbest. Při manipulaci s odpadem obsahujícím azbest bude postupováno dle platné legislativy.

V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Změna odtokových poměrů bývá nejčastěji spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skryvkových zemin, které zabrání odtoku vod. Ve spojení se zhutněním půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů. V etapě provozu nedojde ke změně odtokových poměrů, jelikož se jedná o rekonstrukci stávající železniční stanice (případně pokládku kabeláže) a funkce všech mostů a propustků (kromě v již v současnosti nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

Při provozu trati může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 5 m od zdroje). Vzhledem k zachování elektrizované trati však bude provoz elektrickými vlaky dominantní.

Negativní vlivy mohou být spojeny s havarijními stavy, souvisejícími se samotnou rekonstrukcí (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. povrchové či podzemní vody). K prevenci těchto havárií byla navržena opatření (viz. část *B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí*), při jejichž dodržení a při dodržení platných legislativních opatření bude sníženo riziko možné havárie na minimum a není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace je soubor opatření, sloužících k ozdravení životního prostředí, ať už v přírodě nebo ve městě, kde má za cíl zlepšení hygienických podmínek. V souvislosti s předmětnou stavbou bude prováděna asanace pozemních objektů v železničních stanicích.

Bude třeba realizovat kácení zejména náletových stromů a dřevin na pozemku dráhy, které měly být káceny v rámci pravidelné údržby správce dráhy, ale i dřevin mimo pozemek dráhy. V souvislosti se stavbou dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Dendrologický průzkum mapující podrobně potřebu kácení dřevin v průběhu realizace záměru je součástí dokumentace *B.6.3 Dendrologický průzkum*.

Vlastní popis rozsahu demontovaných zařízení je součástí jednotlivých stavebních objektů. V části *B.6.6 Odpadové hospodářství* je sumarizován objem materiálů, který bude likvidován, včetně popisu jeho likvidace.

g) Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

Problematiku podrobně řeší samostatné přílohy *B.6.7 Zemědělská příloha*. Zábory na lesním pozemku nevznikají.

h) Věcné a časové vazby stavby, související investice

Harmonogram stavby

Na základě rozhodnutí investora stavby byl stanoven termín provádění stavby. z této skutečnosti potom vycházejí tyto termíny:

zahájení stavby: duben 2025 (přípravné práce ve stavebním postupu 0)
konec stavby: duben 2027
délka výstavby: 25 měsíců

Podmiňující, vyvolané, související investice

Připravovaná stavba je od začátku zpracování dokumentace koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, které jsou plánovány realizovat v regionu stavby a o nichž byl projektant informován.

Dokumentace musí být koordinovaná se stavbami:

„GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“
„Rekonstrukce žst. Bohosudov“
„Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“
„NŽS Praha – Drážďany“

Návrh vychází ze záměru projektu stavby " Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo)-Chabařovice (včetně)", jejíž rozsah však byl po zhodnocení dopadů nově připravované stavby „NŽS Praha – Drážďany“ redukován pouze na rozsah stavby "Rekonstrukce ŽST Chabařovice" a to konkrétně na úsek od km 9,694 do km 12,509 v koleji č. 1 a do km 12,588 v koleji č. 2. Uvažované kolejiště VRT v ŽST Chabařovice není v kolizi s kolejištěm navrženým v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“.

Veškeré mostní objekty rekonstruované v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ budou výstavbou „NŽS Praha – Drážďany“ zachovány.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Účelem užívání stavby je provozování železniční dopravy na trati č. 130 (dle Knižního jízdního řádu), Děčín – Kadaň-Prunéřov.

Jedná se o celostátní trať, která je dvoukolejná a elektrizovaná stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Řešený úsek trati byl vybudován mezi lety 1978 – 1982 jako novostavba. V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, mostních objektů a trakčního vedení v úseku od km 9,715 do km 12,509 v koleji č. 1 a do km 12,588 v koleji č. 2. Součástí rekonstruovaného úseku je i železniční stanice Chabařovice, ve které budou rekonstruovány také všechny dopravní koleje. Podchod a nástupiště v ŽST Chabařovice budou demolovány bez náhrady, stanice nebude sloužit pro výstup a nástup cestujících. V ŽST Chabařovice bude demolována stávající výpravní budova, upravena budova stávající trafostanice a vybudována nová technologická budova. V ŽST Chabařovice bude také rekonstruováno zabezpečovací

zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudé rozvody a energetická zařízení. Kabeláž bude částečně umístěna do nového kabelovodu. Mimo rozsah rekonstrukce koleje budou podél nerekonstruovaných kolejí umístěny nové kabelové trasy do ŽST Ústí nad Labem západ a směrem k ŽST Bohosudov. Rozsah nových kabelových tras určuje také celkový rozsah stavby. Začátek stavby je v km 3,219, konec stavby je v km 12,960 (ŽST Bohosudov).

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Prostorové řešení drážního kolejiště vychází z dopravně-technologických potřeb provozu dráhy.

B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Nové řešení staničních kolejišť bylo optimalizováno dle aktuálních dopravně technologických potřeb železničního provozu stanic.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Rekonstruovaná železniční stanice Chabařovice nebude určena pro výstup a nástup cestujících..

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Při návrhu byly respektovány zákony, vyhlášky a technické normy, týkající se zajištění bezpečnosti drážního provozu a bezpečnosti provozu souvisejících staveb, zejména inženýrských sítí.

Bezpečnost provozu inženýrských sítí v případech, kdy budou tyto sítě stavbou dotčeny, je řešena samostatnými vyjádřeními správců a provozovatelů těchto sítí, kteří v těchto vyjádřeních stanovili podmínky pro zajištění bezpečnosti provozu.

Při provádění a užívání stavby budou dodržovány platné právní předpisy zejména:

- *Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP v platném znění,*
- *Nařízení vlády č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy,*
- *Zákon č.262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů.*

Jelikož se stavba nachází v obvodu dráhy, je nutno dodržovat rovněž předpisy:

- *SŽ Bp 1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací,*
- *SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt,*
- *Vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.*
- *SŽDC Zam 1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy*
- *R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic*

Je povinností provozovatele výpravní i provozní budovy zajistit jejich bezpečnost při užívání; tj. zajistit veškeré doklady a revize potřebné pro řádné a bezpečné užívání, včetně provozního řádu.

O revizi všech zařízení se vede protokol. Pravidelnou revizi provádí odborník s příslušnou kvalifikací. Výkresová dokumentace (realizační) musí být spolehlivě uložena a doplňována podle skutečného stavu.

Před uvedením el. zařízení do provozu musí být na zařízení provedena výchozí revize vč. zprávy. Současně je montážní organizace povinna při předání objektu zajistit proškolení uživatele o obsluze el. zařízení.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákon č.262/2006 Sb. - zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Českého báňského úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 309/2006 Sb.,zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, ve znění pozdějších platných předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb.,o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů.
- Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších platných předpisů a jeho novelizace zákonem č. 420/2011 Sb.
- SŽDC - Bp 1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Ob1 - Vydávání povolení do prostor SŽDC, s.o.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce .

Posuzovaná stavba a úpravy objektů, navrhované v rámci této stavby, splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO.

V rámci stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky k jednotlivým objektům podél staničního kolejiště i návazné železniční trati.

Dotčené kolejiště je elektrizováno.

Žel. stanice a traťové úseky budou vybaveny novým staničním zabezpečovacím zařízením, garantujícím bezpečný železniční provoz.

B.2.6 Základní technický popis staveb

B.2.6.1 D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 12-01-01	Ústí nad Labem západ – Bohosudov. obvod Chabařovice, TZZ
-------------	--

PS 13-01-01	ŽST Bohosudov, obvod Chabařovice, SZZ
PS 14-01-01	ŽST Bohosudov, úprava SZZ

Stávající stav:

V ŽST Ústí nad Labem západ je na obvodu St.5, přiléhajícím traťovému úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice, v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71 s číslicovou volbou z roku 1979. Zařízení je se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky 3x380V. Kontrola volnosti je zajištěna dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz a přijímači DSŠ-12S a dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s přijímači DSŠ-12P (vybrané obvody).

V traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice je nasazeno traťové zabezpečovací zařízení SAB s třísvětlovými návěstidly s výstrojí soustředěnou v reléových domcích a v přilehlých reléových místnostech. Kontrola volnosti je zajišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz.

V ŽST Chabařovice je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71 s číslicovou volbou z roku 1982. Zařízení je se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky. Kontrola volnosti je zajištěna dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz typu KO 4300.

V traťovém úseku Chabařovice – Bohosudov je v rámci probíhající stavby instalováno nové traťové zabezpečovací zařízení - ITZ. Kontrola volnosti je zajišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz.

V ŽST Bohosudov (dříve Krupka-Bohosudov) je v rámci probíhající stavby instalováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo ESA 44. Kontrola volnosti je zajišťována úseky počítačů náprav, pro přenos kódu NVZ jsou zřízeny kolejové obvody 275 Hz.

Napájení zařízení je zajištěno z páteřního rozvodu 6 kV a zálohováno místní sítí.

Navržený stav:

Obsahem řešení části D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení je zřízení nového železničního zabezpečovacího zařízení pro konfiguraci kolejiště zřizovanou v rámci stavby a zajištění jeho dálkového ovládání. Součástí řešení je i zabezpečení provizorní konfigurace kolejiště po dobu trvání stavebních postupů a demontáž nahrazovaných vnitřních i venkovních částí stávajícího a provizorního zařízení.

V rámci stavby bude provedena příprava na doplnění řešení jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System – dále jen ETCS), které bude doplněno budoucí překryvnou stavbou ETCS+DOZ. Příprava je v úrovni zajištění napájení, přenosové cesty a prostoru pro doplnění ETCS a v úrovni tvorby prostoru pro zřízení ochranných drah pro aplikaci nenulové uvolňovací rychlosti.

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

Na St.5 v ŽST Ústí nad Labem západ bude v nezbytně nutném rozsahu provedena úvazka nového TZZ do stávajícího SZZ. Řešení úvazky je předmětem PS 12-01-01.

ŽST Chabařovice se stavbou nově stane obvodem ŽST Bohosudov, vzdálená vnitřní část zařízení bude podřízena řídicí části SZZ Bohosudov.

Pro zabezpečení nové konfigurace kolejíště bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – vzdálená výstroj elektronického stavědla. Zařízení bude s ústředně stavěnými vlakovými i posunovými cestami. Zařízení elektronického stavědla bude s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s kontrolou volnosti koleje prostřednictvím úseků počítačů náprav. Pro kódování národního vlakového zabezpečovače budou v hlavních kolejích zřízeny dvoupásové kolejové obvody 275 Hz.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně a v místnosti napájení v nové technologické budově. Ovládání obvodu Chabařovice bude zajištěno rozšířením ovládání elektronického stavědla Bohosudov, dočasně umístěného v ŽST Teplice v Čechách.

Stavební postupy budou pokryty provozem mobilního provizorního staničního zabezpečovacího zařízení (dle konkrétní etapy stavby).

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

V traťovém úseku Ústí nad Labem západ - Chabařovice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 s více prostorovými oddíly s návěstidly s kontrolou volnosti úseky dvoupásových kolejových obvodů 75 Hz. Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v nové technologické budově v ŽST Chabařovice (převážně) a v prostorách budovy St.5 v ŽST Ústí nad Labem západ (v nezbytném rozsahu). Traťový úsek neobsahuje žádný přejezd.

Dodávka vnitřní části zařízení v ŽST Ústí nad Labem západ je předmětem PS 12-01-01, v ŽST Chabařovice je předmětem PS 13-01-01. Řešení nového traťového zabezpečovacího zařízení je obsahem PS 12-01-01.

Stavební postupy budou pokryty provozem stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení, které bude zavázáno do provizorního zabezpečovacího zařízení. S ukončením provozu provizorního zabezpečovacího zařízení bude stávající TZZ nahrazeno definitivním.

B.2.6.2 D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

Sdělovací místnosti v jednotlivých ŽST budou vybaveny klimatizační jednotkou. Řídící jednotky klimatizačních jednotek musí být připojeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC).

Sdělovací zařízení bude umístěno ve venkovních skříních v antivandalním provedení.

Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016. Předpokládá se, že v době realizace této stavby bude již realizována samostatná stavba, které připraví jednotlivé InS v CDP a v oblastech OŘ na přechod dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. Pokud k tomuto dojde, budou jednotlivá zařízení a technologie připojena dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. V případě, že k samostatné stavbě nedojde, budou veškerá dodaná zařízení a technologie připojována dle „druhého vydání“ a „gestorského výkladu“, ale veškerá dodaná

zařízení a technologie musí umožnit a podporovat zasílání stavových informací dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání.

Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (TRS, MRS, dotykové terminály) bude nahrávána na nové záznamové zařízení ReDat3 v ŽST Teplice v Čechách, které bude v rámci související stavby doplněno o SW moduly, licence pro nahrávání a o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC) a v budoucnu musí umožnit připojení do Jednotného záznamového prostředí (JZP).

Nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení a vybrané indikace DDTS ŽDC), ale i stávající terminály budou v rámci související stavby začleněny do KAC a v budoucnu musí umožnit připojení do JZP.

Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

- „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

PS 13-02-01	ŽST Chabařovice, místní kabelizace
-------------	------------------------------------

Stávající stav:

V současné době je v ŽST Chabařovice provozována místní sdělovací optická a metalická kabelizace, která propojuje jednotlivé objekty a zařízení.

Navržený stav:

V rámci této stavby bude vymístěno sdělovací zařízení ze stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově. Sdělovací zařízení bude nově umístěno v nové sdělovací místnosti nové technologické budovy ŽST Chabařovice.

Nová místní metalická kabelizace bude ukončena v nové sdělovací místnosti nové technologické budovy na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nové 19" skříni, řeší PS 90-14-01. Uzemnění kabelů bude provedeno na nové uzemňovací sběrnici.

Nová místní optická kabelizace bude ve sdělovací místnosti nové technologické budovy ŽST Chabařovice ukončena v novém optickém rozvaděči pro 144 vláken (řeší PS 03-14-01) v nové 19" skříni (řeší PS 90-14-01). V rámci tohoto PS se navrhuje do předem položených ochranných trubek HDPE zařadit místní optické kabely. Místní optické kabely se navrhuje ukončit konektory E2000/APC.

Sdělovací místnost technologické budovy se navrhuje propojit místní kabelizací s těmito objekty:

- ŽST Chabařovice, BTS
- TS 22/0,4kV

V rámci místní kabelizace budou propojeny rozvaděče EOv. Rozvaděče EOv budou propojeny optickými kabely s 6-ti vlákny SM.

PS 13-02-02	ŽST Chabařovice, PZTS a LDP
-------------	-----------------------------

Stávající stav:

V současné době není v ŽST Chabařovice a stávajících objektech vybudován žádný systém PZTS a LDP. Ve výpravní budově je v provozu systém EPS s požární ústřednou MHU 103. Požární čidla jsou umístěna ve všech místnostech.

Autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) není v ŽST Chabařovice vybudován.

Navržený stav:

V rámci těchto PS je navrženo chránit vybrané místnosti (sděl. místnost, silnoproud, a další technologické budovy v ŽST Chabařovice.

Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu PZTS. Zabezpečovací ústředna PZTS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic. Čtečky budou umístěny v blízkosti ovládacích klávesnic. Musí také umožnit napojení na centrální databázi uživatelů.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Ústředna se navrhuje připojit pomocí technologické datové sítě a přenosového systému na dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Systém PZTS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředny (plná parametrizace PZTS ústředny). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění. Pro monitorování stavu ústředny PZTS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Navrhovaný LDP adresovatelný systém bude obsahovat ústřednu, samočinné adresovatelné multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče, adresovatelné tlačítkové hlásiče, akustické signalizační prvky, objektové přenosové zařízení. Samočinné adresovatelné hlásiče požáru zajišťují signalizaci požáru jen u těch prostor, ve kterých jsou tyto hlásiče instalovány. Požár vzniklý nebo vznikající v okolních prostorech, kde samočinné hlásiče nebudou instalovány, bude signalizován až po vniknutí zplodin hoření v dostatečné koncentraci do chráněných prostor. Požární multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče a tlačítkové hlásiče chránící jednotlivé místnosti v technologických budovách budou s ústřednou LDP propojeny kruhovými hlásícími linkami.

Systém EPS a ASHS nebude v železniční stanici vybudován.

PS 13-02-03	ŽST Chabařovice, kamerový systém
-------------	----------------------------------

Stávající stav:

V současné době není v ŽST Chabařovice vybudován žádný kamerový systém.

Navržený stav:

V ŽST Chabařovice se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).

IP Kamery budou pomocí technologické datové sítě připojeny na záznamový (kamerový) server, který umožní záznam na diskové pole. Dohledové pracoviště bude umístěno v ŽST Teplice v Čechách (pracoviště operátorky, LCD monitory nad VZJ). Dohledové pracoviště se bude skládat z pracovní stanice (pasivní provedení), LCD monitorů a ovládacího pracoviště. Uložiště kamerového systému navrhuje umístit ve sdělovací místnosti v technologickém objektu v ŽST Chabařovice.

Kamery se navrhuje umístit tak, aby bylo zajištěno:

- Monitorování zhlaví
- Monitorování vnitřní technologie
- Plášťová ochrana objektu – sledování vstupů do objektu

Dohled nad kamerami z energetických objektů bude zajištěn z příslušného ED Správy železnic (ED Ústí nad Labem).

Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer umístěných v železniční stanici bude využito nové uložení kamerového systému, které se navrhuje umístit do nových sdělovací místnosti v technologických objektech. Pro ukládání kamer z energetických objektů (TNS, SpS) bude vybudováno samostatné uložení. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému, technologické datové sítě TDS a dálkové optické kabelizace.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/200 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:

- Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;
- Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;
- Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku Správy železnic a ČD;
- Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.

Nově vybudovaný kamerový systém, resp. kamery s přímou souvislostí na provoz dopravní cesty budou v rámci této stavby začleněny do Kontrolně analytického centra (KAC) a v budoucnu do JZP.

Přenos stavových informací z kamerových systémů bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění.

PS 12-02-01	Ústí nad Labem - Chabařovice, DOK, TK
-------------	---------------------------------------

Stávající stav:

Stávající stav dálkové kabelizace v celém řešeném úseku trati včetně navazujících úseků je následující:

- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je v současné době položen dálkový kabel DK 37 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov je v současné době položen dálkový kabel DK 44 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o. Tento kabel bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ zrušen a nahrazen novým traťovým kabelem a dálkovým optickým kabelem.
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 72 vláken v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položen traťový kabel 15XN0,8, dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 72 vláken v majetku ČD-T;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položeny dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 36 a 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku ČD-T.

Navržený stav:

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, přenosového systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v jednotlivých železničních stanicích se v úseku trati ŽST Ústí na Labem západ, St. 5 – ŽST Chabařovice, TB navrhuje vybudovat traťový metalický kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a ochranné trubky HDPE barvy modré, černé a fialové. Do ochranné trubky HDPE fialové barvy se navrhuje instalovat dálkový optický kabel o kapacitě 72 vláken SM. Do ochranné trubky HDPE modré barvy bude instalován traťový optický kabel 48 vláken SM.

V rámci tohoto PS bude ochráněna sdělovací kabelizace vybudovaná stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ traťový kabel 15XN0,8, dvě ochranné trubky HDPE, DOK 72 vláken SM a DOK 72 vláken Chabařovice směr ŽST Ústí na Labem západ.

Stávající TK a DOK 72 vláken SM vybudované v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ a DOK 72 vláken směr Ústí nad Labem západ budou při výstavbě postupně předstihu ochraňovány a provizorně přeloženy. Po realizaci stavebních prací budou navržena definitivní trasa TK, DOK a TOK s ukončením v nové TO ŽST Chabařovice. Na kabelech budou provedena měření potřebná pro zjištění technických parametrů optické kabelizace před a následně po montáži.

Stávající DOK 72 vláken SM v majetku SŽ s.o., který je v úseku Ústí nad Labem - Chabařovice přifouknutý do ochranné trubky HDPE k DOK 72 vláken v majetku ČD-T, se po přepojení provozu navrhuje demontovat.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.

Optická kabelizace bude v definitivním stavu překládána v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF – ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu.

Navržené práce není možné provádět bez krátkodobé výluky na kabelech.

PS 12-02-02	Ústí nad Labem - Chabařovice, úprava stávající kabelizace SŽ
-------------	--

Stávající stav:

Stávající stav dálkové kabelizace v celém řešeném úseku trati včetně navazujících úseků je následující:

- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je v současné době položen dálkový kabel DK 37 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov je v současné době položen dálkový kabel DK 44 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o. Tento kabel bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ zrušen a nahrazen novým traťovým kabelem a dálkovým optickým kabelem.
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 72 vláken v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položen traťový kabel 15XN0,8, dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 72 vláken v majetku ČD-T;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položeny dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 36 a 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku ČD-T.

Navržený stav:

V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající dálkovou metalickou kabelizaci realizovanou v rámci předchozích staveb a upravit její ukončení do nově vybudované sdělovací místností v nové technologické budově v ŽST Chabařovice.

Jedná se tuto kabelizaci:

- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je v současné době položen dálkový kabel DK 37 Ústí nad Labem – Louka.

Pokud to bude technicky možné a délka kabelu bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou. Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Provizorní kabelizace se navrhuje realizovat „plastovými kabely“, které budou na „tradiční“ kabely napojeny ve venkovních kabelových skříních. Po provedení stavebních prací bude realizována definitivní kabelizace. Definitivní kabelizace bude realizována „tradičními“ kabely obdobného typu jako stávající vedení, tj. kabelem DK38b.

V mezistaničních úsecích se navrhuje zrušit stávající výpichy k VTO (zařízení) a zařízení demontovat: kabelové vedení a zařízení bude demontováno a odbočná spojka bude nahrazena spojkou rovnou. Místo ukončení bude označeno ball markerem.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.

Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.

Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení.

Na tradičních kabelech se navrhuje před zahájením prací provést zkrácené závěrečné měření v jednom směru za provozu a po ukončení manipulace nebo vložení kabelové vložky se navrhuje provést zkrácené závěrečné měření v obou směrech za provozu.

PS 12-02-03	Ústí nad Labem - Chabařovice, úprava stávající kabelizace ČD-T
-------------	--

Stávající stav:

Stávající stav dálkové kabelizace v celém řešeném úseku trati včetně navazujících úseků je následující:

- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je v současné době položen dálkový kabel DK 37 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov je v současné době položen dálkový kabel DK 44 Ústí nad Labem - Louka, který je v majetku SŽ s.o. Tento kabel bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ zrušen a nahrazen novým traťovým kabelem a dálkovým optickým kabelem.
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 72 vláken SM v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položen traťový kabel 15XN0,8, dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku SŽ s.o.;
- V úseku Ústí nad Labem - Chabařovice je položen optický kabel DOK 36 a 72 vláken SM v majetku ČD-T;
- V úseku Chabařovice – Bohosudov bude stavbou „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ položeny dvě ochranné trubky HDPE a do provozní trubky bude instalován DOK 36 a 72 vláken SM. Sdělovací kabelizace bude v majetku ČD-T.

Navržený stav:

V současné době jsou v řešeném úseku provozovány dva optické kabely 36 a 72 vláken ČD-T. Účelem tohoto provozního souboru je ochrana stávajících DOK ČD-T při realizaci stavebních prací v ŽST Chabařovice.

Tyto optické kabely budou při výstavbě postupně v předstihu ochraňovány a provizorně přeloženy. Stávající ukončení a výpichy z DOK ČD-Telematika a.s. budou

zachovány v původním rozsahu. Po realizaci stavebních prací budou navrženy definitivní trasy optických kabelů. Na kabelech budou provedena měření potřebná pro zjištění technických parametrů optické kabelizace před a následně po montáži.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.

Optická kabelizace bude v definitivním stavu překládána v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF – ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu.

Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.

Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení.

Navržené práce není možné provádět bez krátkodobé výluky na kabelech.

PS 13-02-04	ŽST Chabařovice, sdělovací zařízení a TZ
-------------	--

Stávající stav:

Ovládání místních dopravních okruhů je v ŽST Chabařovice řešeno pomocí stávající telefonního zapojovače DZ 61 umístěno ve sdělovací místnosti a na stole výpravčího v dopravní kanceláři. Na stěně v dopravní kanceláři je umístěn náhradní zapojovač.

Navržený stav:

Sdělovací zařízení

Hlavní náplní tohoto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železniční stanici Chabařovice ve vybraných objektech (výpravní budovy a technologické objekty). Jedná se zejména o:

- Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB;
- Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny);
- Přemístění a provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení;
- Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení.

Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve skříni 19" společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.

Jednotlivá sdělovací zařízení umístěná ve stávajících objektech VB budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.

Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení

Vzhledem k postupům výstavby dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení

stavebních prací definitivně přemístit. Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se navrhuje demontovat.

Telefonní zapojovač

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nového IP telefonního zapojovače (IP/MB gateway, VoIP router, IP dotykový terminál), do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.

Do zapojovače budou zapojeny následující okruhy:

- VT traťové okruhy z obou směrů (MB);
- JN přejezdy v žel. stanici, okruhy od elmag. zámků... (MB).

Z dotykových terminálů bude možné ovládat:

- Vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP;
- Terminál do GSM-R sítě;
- Vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů;

V řešeném úseku stavby musí instalace IP dotykových terminálů umožnit implementaci funkce STOP GSM-R pro dálkové zastavení vlaku dispečerem nebo výpravčím. Navržené řešení musí být v souladu s Technickou specifikací SŽDC č. TS 3/2014-S „Funkce STOP v systému GSM-R“ v platném znění.

Provoz na zařízení telefonního zapojovače bude nahráván na záznamové zařízení ReDat 3 v ŽST Teplice v Čechách, které bude licenčně doplněno (KAC/JZP, záznamové zařízení).

Veškeré instalované zařízení musí umožňovat budoucí začlenění traťového úseku do CDP Praha a musí být kompatibilní se zařízením v CDP Praha.

PS 10-02-01	Ústí nad Labem - Chabařovice, přenosový systém
-------------	--

Stávající stav:

V současné době je v ŽST Chabařovice vybudována TDS pomocí datových switchů a převodníků. Ve sdělovací místnosti v 19" skříni 01/02 je umístěn datový switch Cisco C2960-C 8portů, 4xSFP, metalický modem Patton 3200. Napájení přenosového systému je z rozvaděče RT 1 ve sdělovací místnosti.

Navržený stav:

V rámci této stavby se navrhuje výstavba nového přenosového systému IP MPLS. Nová IP MPLS přenosová síť bude tvořená datovými páteřními a agregačními routery a přístupovými datovými switchi. Ve vybraných železničních stanicích navrhuje vybudovat datové páteřní a agregační routery společně přístupovými routery s 48porty, v zastávkách a ostatních připojovaných objektech datové přepínače L3, L2 s 12 až 48porty dle potřeby. Prostřednictvím těchto přenosových bodů budou připojena všechna budovaná IP sdělovací zařízení do technologické datové sítě (TDS).

Na nové přenosové zařízení IP MPLS budou připojeny převážně následující zařízení:

- Zařízení PZTS;
- Zařízení EOVS včetně osvětlení zastávek a stanic;
- Integrované telekomunikační zařízení systému IP;
- Komerové systémy;
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC;
- Dispečerská řídicí technika (DŘT).

Pro připojení objektů/rozvaděčů ROV a REOV budou v ŽST Chabařovice vybudovány lokální technologické datové sítě (LTDS) s využitím ring switchů (průmyslové provedení, minimálně 4 porty, podpora dohledu SNMPv3 a vzdáleného managementu).

V rámci stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Ústí nad Labem pro potřeby DŘT a dále na CDP Praha a ústřední stavební v Ústí nad Labem pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC (a v budoucnu do JZP) a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.

Aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na Správě železnic a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy Správy železnic.

PS 10-02-02	Ústí nad Labem - Chabařovice, úpravy GSM-R
-------------	--

Stávající stav:

V ŽST Chabařovice je v provozu stávající rádiový systém TRS v podobě ovládacího bloku ZL 47 ve sdělovací místnosti a ovládací skříňky ZO 47 na stole výpravčího v dopravní kanceláři. Ovládací blok ZL 47 je umístěn na stěně ve sdělovací místnosti.

V ŽST Chabařovice je v provozu analogový rádiový systém v kmitočtovém pásmu 150MHz. MRS je v provedení 2ks základnových radiostanic a oddělenými hlavami Motorola na stole výpravčího v dopravní kanceláři. Základnové radiostanice jsou umístěny na stěně ve sdělovací místnosti. Antény MRS (2ks ZZ401L) jsou umístěny na samostatném stožáru na výpravní budově.

V současné době (09/2021) probíhá výstavba rádiového systému GSM-R v rámci stavby „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“.

Navržený stav:

V rámci tohoto PS dojde k úpravě rádiového systému GSM-R. Bude provedena rekonfigurace oblastí zkrácené volby a GSM-R STOP s ohledem na řízení trati. Bude doplněna a upravena funkcionality GSM-R do nových a ve stávajících IPDT. Na všechny nově dodané dotykové terminály bude nainstalován mimo funkcionality GSM-R STOP i nový testovací program STOP TEST.

Po ukončení hlavních stavebních prací bude provedeno měření pokrytí signálem GSM-R v oblasti ŽST Chabařovice a přilehlých traťových úsecích.

PS 10-02-03	Ústí nad Labem - Chabařovice, DDTS ŽDC
-------------	--

Stávající stav:

V současném stavu není systém DDTS ŽDC v ŽST Chabařovice vybudován.

Navržený stav:

Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v aktuálním znění. V dalším stupni dokumentace je nutné posoudit, zda už samostatná stavba řešící centrální (serverové a klientské) části DDTS probíhá nebo proběhla a na základě jejího stavu bude posouzeno řešení tohoto PS podle aktuálního vydání nebo předchozího (druhého) vydání TS 2/2008-ZSE s investorem, OŘ a O14 Správy železnic.

V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC bude v úsek u ŽST Chabařovice vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) v ED Ústí nad Labem.

Integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) bude umístěn do nové sdělovací místnosti v ŽST Chabařovice.

InK bude doplněn převodníky a PLC automatem nebo automaty a převodníky, aby bylo možné integrovat jednotlivá zařízení instalovaná v rámci samostatných PS/SO v řešeném traťovém úseku.

Technologické systémy v ŽST budou připojeny pomocí InK do datové technologické sítě (TDS). Data z jednotlivých InK budou směrována na InS podle geografického umístění místně příslušného OŘ.

Přes přenosový systém budou z jednotlivých objektů zapojena jednotlivá zařízení, u kterých bude na výstupu definováno dohodnuté rozhraní a přenosový protokol. Konfigurace systému je navržena jako aplikace klient/server.

V jednotlivých technologických silnoproudých objektech a ve sdělovacích místnostech bude vybudována servisní datová zásuvka TDS a LTDS pro potřeby OŘ Ústí nad Labem.

V rámci tohoto souboru dojde také k doplnění a úpravě vybraných klientských pracovišť a dodání nových pracovišť systému DDTS.

Systém DDTS bude vybudován tak, aby umožňoval snadné rozšíření v rámci dalších staveb.

B.2.6.3 D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 13-03-01	ŽST Chabařovice, zařízení DŘT
-------------	-------------------------------

Stávající stav

V technologickém objektu TS Chabařovice je v současné době umístěna stávající technologie DŘT v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Bohosudov“. Tato stávající technologie bude využita, upravena a rozšířena.

Navržený stav

V rámci této stavby se navrhuje v technologickém objektu TS Chabařovice úprava a doplnění stávající podružné stanice DŘT, tvořené programovatelným automatem (PLC) ve skříni DŘT (19" provedení), umístěné v místnosti rozvodny.

K hlavní telemetrické jednotce budou připojeny jednotlivé terminály z rozveden R22kV, STS6kV, rozvodny RVS, RZS, rozvodny RH prostřednictvím jedné kruhové optické smyčky tvořené 2 vlákny v provedení SM a průmyslových switchů s rozhraním optika/ethernet. Komunikační protokol mezi jednotlivými rozvodnami a hlavní telemetrickou jednotkou bude IEC 61850. Terminály v jednotlivých rozvodnách (R22kV, STS6kV, rozvodny RH a RVS, RZS) budou vybaveny příslušným optickým rozhraním. Ovládací skříň pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude připojena přes rozhraní ethernet komunikační protokol ModBus.

V rámci provizorních stavů bude řešena technologie DŘT pro připojení provizorní STS6kV a rozvodny 22kV.

Nové trafostanice TTS 6kV nebudou dálkově ovládány. Přenášení stavových informací z UNZ bude řešeno prostřednictvím technologie DDTS.

Programovatelný automat PLC v objektu TTS bude komunikovat s programovatelným automatem PLC v objektu TS prostřednictvím datových prepínačů SKŘ LDSŽ. V objektu ŽST Chabařovice, kde dojde k rozdělení informací do systému DŘT a DDTS prostřednictvím PLC automatu DŘT.

Rozvodna 22kV bude zapojena tak, aby splňovala podmínky pro napájení lokální distribuční soustavy železnice (LDSŽ) 22kV. Dle principů z vydaných dokumentů O24, O14 budou vždy vyvedena potřebná optická vlákna v objektech LDSŽ, tedy dvě vlákna pro vytvoření fyzicky oddělené technologické sítě LDSŽ a dvě vlákna pro přímé propojení IED, které budou řešit diferenciální ochranu kabelu pro daný úsek a dvě vlákna rezervní.

Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál Ethernet přenosového zařízení komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Ústí nad Labem.

PS 10-03-01	ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT
-------------	---------------------------------

Stávající stav

Na řídicím stanovišti, které je v současné době umístěno v objektu SEE Ústí nad Labem, je instalován počítačový systém s dispečerskými pracovišti. Systém se skládá z technických prostředků (hardware) a programového vybavení. Technické prostředky obsahují komponenty počítačové sítě pro výměnu dat mezi jednotlivými částmi, zobrazovací a ovládací dispečerské stanice a telemetrické koncentrátoři dat, v nichž se stýkají vnější spojové sítě, po nichž se přenáší informace mezi řízenými stanicemi a Ústí nad Labem.

Navržený stav

V rámci této stavby dojde na ED Ústí nad Labem k úpravám a doplnění potřebných komponent, programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných

schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) respektující nový stav řízených technologických zařízení.

D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 13-03-02	ŽST Chabařovice, TS 22/0,4kV, technologie
-------------	---

Stávající stav

V obvodu ŽST Chabařovice je ve stávajícím stavu zajištění napájení netrakčních odběrů, tedy napájení EOv, osvětlení a silnoproudých rozvodů, prostřednictvím silnoproudých rozvodů, realizováno transformovnou 22/0,4kV z distribuční sítě ČEZdi. Stávající technologie transformovny 22/0,4kV v majetku SŽ je situována v samostatně stojícím, společném technologickém objektu umístěném od výpravní budovy směr ŽST Teplice.

Navržený stav

Silnoproudá technologie v řešené stavbě bude zajišťovat napájení netrakčních odběrů, resp. navazujících silnoproudých rozvodů vyvolaných vlastním řešením stavby. Dle energetické bilance realizována rekonstrukce technologie transformovny 22/0,4kV. Rekonstruované technologie budou situovány ve stávající, taktéž rekonstruované, společné technologické budovy.

Technologické a dispoziční uspořádání ve stávající technologické budově bude odpovídat přípravě pro zapojení do systému napájení magistrálního rozvodu LDSŽ 22kV, nebudou-li v dalším průběhu prací zjištěny skutečnosti zamezující přípravě pro zapojení do LDSŽ 22kV. Rekonstrukce vyvolává potřebu řešení přechodového stavu, tj. provizornímu napájení z mobilní/provizorní TS 22/0,4kV, tak aby došlo k uvolnění stávajících prostor pro stavební rekonstrukci a úpravu.

Zařízení silnoproudé technologie bude připojeno na vnitřní uzemnění technologického objektu, které bude propojeno s vnějším uzemněním technologické budovy.

PS 13-03-03	ŽST Chabařovice, TTS 22/0,4kV, technologie
-------------	--

Stávající stav

V obvodu ŽST Chabařovice je ve stávajícím stavu napájení netrakčních odběrů realizováno transformovnou 22/0,4kV z distribuční sítě ČEZdi.

Navržený stav

Trafová trafostanice bude řešená jako kompaktní z venku obsluhovatelná kiosková stanice s integrovaným kabelovým prostorem a bude umístěna v ŽST. Chabařovice na Bohosudovském zhlaví v žkm 11,9. Podzemní část stanice bude oleji a vodě nepropustná (prostor pod transformátorem bude vytvářet olejovou záchytnou jímku). Průchodky pro vstup kabelů budou umístěny v podzemní části stanice. Střecha bude provedena jako

samostatná střešní deska s mírným sklonem na dvě strany a položena na korpusu trafostanice. Na střeše bude umístěn hromosvod. Vnitřní vybavení stanice se bude skládat z rozvaděče VN, transformátoru 22/0,4 kV, panelového rozvaděče NN, panelového rozvaděče sděl. zařízení, DDTS, nástěnné skříně usměrňovače (vlastní spotřeby) a vnitřní elektroinstalace.

D.1.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

PS 13-03-04	ŽST Chabařovice, STS 6/0,4kV, technologie
-------------	---

Stávající stav

V obvodu ŽST Chabařovice je ve stávajícím stavu zajištění napájení odběrů 1. kategorie (zabzař.) a vybraných odběrů sdělovacího zařízení zajištěno kombinací napájení z distribuční sítě a rozvodu 6kV. Stávající technologie transformovny STS 6kV 50Hz v majetku SŽ je situována v samostatně stojícím, společném technologickém objektu umístěném od výpravní budovy směr ŽST Teplice.

Navržený stav

Silnoproudá technologie v řešené stavbě bude zajišťovat napájení netrakovních odběrů, resp. odběrů 1. kategorie (zabzař.) a vybraných odběrů sdělovacího zařízení. Dle energetické bilance bude realizována rekonstrukce technologie staniční transformovny 6/0,4kV. Rekonstruované technologie budou situovány ve stávající, taktéž rekonstruované, společné technologické budovy.

Technologické a dispoziční uspořádání ve stávající technologické budově bude odpovídat přípravě pro zapojení do systému napájení magistralního rozvodu LDSŽ 22kV, nebudou-li v dalším průběhu prací zjištěny skutečnosti zamezující přípravě pro zapojení do LDSŽ 22kV. Rekonstrukce vyvolává potřebu řešení přechodového stavu, tj. provizornímu napájení z mobilní/provizorní STS 6/0,4kV, tak aby došlo k uvolnění stávajících prostor pro stavební rekonstrukci a úpravu.

Zařízení silnoproudé technologie bude připojeno na vnitřní uzemnění technologického objektu, které bude propojeno s vnějším uzemněním technologické budovy.

Nové STS 6/0,4kV a TS 22/0,4kV budou technologicky odpovídat standardům řešení v působnosti SŽ OŘ Ústí n.L. SEE, dle možností bude osazovaná technologie vn připravena na napěťovou hladinu 22kV pro budoucí aplikaci LDSŽ 22kV. Po dobu rekonstrukce stávajícího technologického objektu STS a TS bude stávající technologie přesunuta do provizorních STS a TS.

B.2.6.4 D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 12-11-01	TÚ Ústí nad Labem západ - Chabařovice, železniční spodek
SO 12-10-01	TÚ Ústí nad Labem západ - Chabařovice, železniční svršek

Stávající stav:

Řešený úsek Ústí nad Labem západ – Chabařovice je součástí trati č. 504 Ústí nad Labem hl. n. – Kadaň-Prunéřov. Dle KJŘ nese trať označení 130 (Děčín – Kadaň-Prunéřov). Jedná se o dráhu celostátní, zařazenou do sítě TEN-T. Předmětný úsek Ústí nad Labem západ – Chabařovice je v celé délce dvoukolejný a elektrizovaný stejnosměrnou trakční napájecí soustavou 3 kV, traťová třída zatížení je D4, prostorová průchodnost Z-GC. V celém úseku je umožněna traťová rychlost až 120 km/h, maximální sklon tratě je 7,35 ‰.

V řešené části úseku je následující sestava železničního svršku: kolejnice R65, pražce betonové SB6, rok vložení 1982

Navržený stav:

Od stáv. km 9,715 začíná u řešeného úseku kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku obou kolejí, na kterou navazuje rekonstrukce ve stanici. V tomto rozsahu je uvažováno s odtěžením starých a zřízením nových podkladních vrstev dle geotechnického průzkumu a návrhu pražcového podloží. V obloukové části oblouku tvořící řešenou část traťového úseku je uvažováno se zmenšením osové vzdálenosti z dnešních 4,2 m na 4,1 m.

Ve zbylé části přechodnicového oblouku před km 9,694 proběhne výměna kolejového roštu s drobnými úpravami směrového a výškového řešení, a také pročištění kolejového lože. Směrový motiv bude navazovat na tečny dané projektem prostorové polohy koleje (zpracovaným 2015) poskytnutým SŽG. Pro vyrovnání rozdílu mezi těmito tečnami a skutečným průběhem os kolejí je uvažováno s rezervou pro směrovou a výškovou úpravu výběhů, v dalším stupni dokumentace bude poloha kolejí ověřena a řešení napojení případně upraveno.

Maximální traťová rychlost: $v_{150} = 130 \text{ km/h}^*$

Maximální traťová rychlost pro vozidla s naklápěcími skříněmi: $v_k = 150 \text{ km/h}^*$

Prostorová průchodnost: Z-GC

Traťová třída zatížení: D4

**) před začátkem rekonstrukce spodku bude traťová rychlost stávající $v = 120 \text{ km/h}$*

Do obou traťových kolejí bude vložen železniční svršek tv. 60E2 na betonových pražcích B91S1.

SO 13-11-01	ŽST Chabařovice, železniční spodek
SO 13-10-01	ŽST Chabařovice, železniční svršek

Stávající stav:

Železniční stanice Chabařovice leží v km 11,214 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov. Stávající rychlost traťových kolejí ve stanici je dle NPŽS $v = 100 \text{ km/h}$

Ve stanici je následující sestava železničního svršku:

- Staniční kolej č 1,2 - kolejnice R65, pražce betonové SB6, rok vložení 1982
- Staniční kolej č. 3, 5, 6, 8 - kolejnice S49, pražce betonové SB6, rok vložení 1982 x
- hlavní koleje za stanicí směr Bohosudov jsou kolejnice R65 (rok 2004) a pražce betonové SB6, rok vložení 1985; v současné době probíhá realizace rekonstrukce žst. Bohosudov, která kolejově končí až u výhybek č.41 a č.42, kde bude navazovat na stávající zhlaví žst. Chabařovice

Blátivá místa jsou ve 2. staniční koleji od výh. 5 k nástupišti a od návěstidla L2 k výhybce č.39, dále v přípoji mezi výhybkami č.34 a č.42. Problémy vykazuje odvodnění mostu v km 10,798. Dále dochází k poklesu 1. a 2. staniční koleje v místě podchodu k nástupišti v km 11,185 a v místě propustku v km 11,275. Kolejnice v předjízdých kolejích jsou vyhovující.

Navržený stav:

V žst. Chabařovice (nově obvod žst. Bohosudov) je navržena rekonstrukce hlavních a všech předjízdých kolejí s úpravou jejich polohy (bez respektování polohy rušených nástupišť). Je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku všech dopravních kolejí vč. odvodnění. V tomto rozsahu je uvažováno s odtěžením starých a zřízením nových podkladních vrstev dle geotechnického průzkumu a návrhu pražcového podloží.

Dále bude vybudována kusá kolej č.106a zapojenou do koleje č.106 vloženou transformovanou výhybkou do ústeckého zhlaví. Tato kolej bude v budoucnu napojovat staveništní vlečku při stavbě krušnohorského tunelu a případně propojovat kolej č.106 s VRT skupinou. Manipulační kolej č.107 bude oboustranně napojena do kol.č.105 s úpravami v nezbytné délce, dále bude v nezbytné délce snesena koleje v místě překopu propustku (mostu) v km 11,610; spolu s kolejí bude obnovena KPP a zřízeno ZKPP.

Maximální traťová rychlost: $v_{150} = 140$ km/h

Maximální traťová rychlost pro vozidla s naklápěcími skříněmi: $v_k = 160$ km/h

Prostorová průchodnost: Z-GC

Traťová třída zatížení: D4

Do hlavních staničních kolejí bude vložen železniční svršek tv. 60E2 na betonových pražcích. Do předjízdých kolejí je uvažován svršek tv. 49E1 na betonových pražcích.

Užitné délky kolejí jsou navrženy tak, aby umožňovaly zastavení vlaku o délce až 740 m. Navržené řešení v maximální možné míře respektuje rozsah probíhající stavby rekonstrukce žst. Bohosudov, i tak zde dochází k mírnému vzájemnému přesahu obou staveb. Dále návrh respektuje výhledovou stavbu VRT se zapojením tratě od krušnohorského tunelu, včetně dostavby kolejiště (za sudou skupinou). Kolejové spojky na ústeckém zhlaví budou vysunuty mimo most.

SO 10-14-01	Výstroj trati
-------------	---------------

Stávající stav:

Stávající prvky výstroje budou odstraněny, zpětné využití se nepředpokládá.

Navržený stav:

V návaznosti na nově navržené kolejové řešení, realizovanou stavbu rekonstrukce žst. Bohosudov a graf rychlosti bude navržená výstroj trati.

D.2.1.2 Nástupiště

Demolováno bez náhrady v rámci SO 03-16-01 ŽST Chabařovice, železniční spodek.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

	Most v ev. km 9,562
--	---------------------

Stávající stav:

Mostní objekt o 3 mostních polí převádí dvoukolejnou železniční trať. V poli 2 trať překračuje silnice III/25357, správce SÚSÚK p.o.

Délka mostu vč. přechodových polí 49,10m, šířka mostu 10,2m, délka přemostění 46,80m. Mostní objekt je tvořen dvěma samostatnými vzájemně odsunutými nosnými konstrukcemi pod každou kolejí. Nosná konstrukce je tvořena krajními poli z MZD ŽB prefabrikátů (dl. 12,0m) s uložením na ozub a středovým polem z KT24 předpjatých betonových prefabrikátů uložených pevných stolicových ložiscích a jednoválcových ložiscích. Spodní stavba tvořena krajními betonovými opěrami délky 5,0m/NK a šířky ~1,75m založenými plošně, betonovými mezilehlými podpěry délky 5,0m/NK, šířky 2,50m založenými plošně v násypovém tělese. **Stávající VMP 2,5, třída traťového zatížení D4/80. Stavebně-technický stav 2/2.**

Nový stav:

Na mostním objektu je navržena pouze směrová a výšková úprava koleje a výměna kolejového roštu. Předpokládaný zdvih koleje č. 1 do 25mm a koleje č. 2 je do 65mm. Úpravou nedojde k významnému přetížení nosné konstrukce a spodní stavby. Stávající VMP 2,5, třída traťového zatížení D4/80 bude zachována.

SO 12-20-01	Most v km 10,037, estakáda Chabařovice
-------------	--

Stávající stav:

Mostní objekt o 24 mostních polích a dvěma přechodovými poli převádí dvoukolejnou železniční trať. V poli 3,4,5,6 trať překračuje rybník v poli 6 a 7 účelovou/polní cestu, v poli 7 trať překračuje přeložku náhonu, v poli 9 trať překračuje Ždírecký potok, v poli 12, 13,14,15 překračuje trať Velký Luční rybník, v poli 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 překračuje trať Malý Luční rybník.

Délka mostu vč. přechodových polí 599,90m, šířka mostu 10,0m, délka přemostění 594,40m. Stávající poloha osy os kolejí vedené v půdorysném oblouku cca. R= 800,0m je

vzhledem k ose spodní stavby v excentrickém postavení cca -250mm dovnitř oblouku. Mostní objekt je tvořen dvěma samostatnými nosnými konstrukcemi pod každou kolejí. Nosná konstrukce je tvořena krajními přechodovými poli z MZD ŽB prefabrikátů (dl. 7,5m) s uložením na ozub a středovými poli (24 prostých polí) z KT24 předpjatých betonových prefabrikátů uložených pevných stolicových ložiscích a jednoválcových ložiscích. Spodní stavba tvořena krajními betonovými opěrami délky 8,50m a šířky 2,75m založenými hlubinně na „stěnových elementech“, betonovými mezilehlými podpěra délky 8,50m, šířky 2,25m a 2,75m založenými hlubinně na „stěnových elementech“. Přechodová pole jsou na koncích uložena na betonových blocích délky 8,50m, šířky 1,75m, plošně založenými v násypovém tělese. Stávající VMP 2,5, třída traťového zatížení D4/80. Stávající poloha osy kolejí je vzhledem k ose spodní stavby v excentricitě cca. -230mm dovnitř oblouku. Stavebně-technický stav 3/2.

Nový stav:

Nová úprava kolejí, osa os kolejí je centrována na osu spodní stavby, je navržen s posunem oproti stávajícímu dovnitř oblouku. Niveleta koleje stoupá +0,7‰ ve směru k žst. Chabařovice. Zdvih nivelety kolejí se předpokládá do 10-90mm oproti stávající poloze koleje č. 1 a č. 2.

V rámci rekonstrukce mostního objektu bude spodní stavba ponechána. Vzhledem k míře degradace betonu SS (karbonatace lokálně až 25mm) a nutnosti částečného zesílení SS bude provedena celoplošná přibetonávka v tl. 150-250mm vyztužená kari sítí a kotvená do stávajícího dříku. V případě nezajištění dostatečné únosnosti je navrženo zesílení v podobě ocelové bandáže. Úložné prahy budou částečně odbourány cca na výšku 150-250mm a nová přibetonávka horního povrchu ÚP bude prokvena se stávajícími ÚP a celoplošnou přibetonávkou po obvodě dříku. Stávající výztuž ÚP bude ponechána a doplněna o nové zesilující výztužné profily horního povrchu ÚP. Koncová přechodová pole budou zrušena bez náhrady. Provede se přechodová oblast v souladu s S4 příloha 24 a nové ZKKP. Provede se výměna ložisek za kalatová. Nosná konstrukce pravého a levého mostu bude nahrazena za novou z plnostěnných nosníků s parabolickým dolním pásem a horní spřahující deskou dle MVL110 typ S1. Statický systém (prostá pole) bude zachován.

Podrobnější popis stávajícího stavu a nově navrženého stavu viz část D.2.1.4 Projektové dokumentace SO 12-20-01.

SO 12-25-01	Krakorec v km 10,643
-------------	----------------------

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není žádná konstrukce.

Nový stav:

Navržený krakorec je konstrukce svařená z plnostěnných profilů, založená plošně na ŽB základové patce. Délka břevna je 6,0m, osazeno bude návěstidlo S101a, které bude vyoseno o 700mm ve směru ke koleji č.2.

Podrobnější popis stávajícího stavu a nově navrženého stavu viz část D.2.1.4 Projektové dokumentace SO 02-19-12.

SO 13-20-01	ŽST Chabařovice, most v ev. km 10,798
-------------	---------------------------------------

Dosavadní stav:

Jedná se původně o 3-kolejný most v obvodu stanice, hlavní 2-kolejná trať je v přímé, vlečka je již zrušena.

Nosná konstrukce je tvořena 3-mi prostými poli o skladebných rozměrech 12,0 + 24,0 + 12,0 m. Pod každou kolejí v každém poli jsou 2 nosníky. Střední pole je složeno z předpjatých nosníků KT-24, obě krajní pole z ŽB nosníků MZD 16-12,0m. Všechna pole (i pod vlečkou) jsou kolmá.

Střední pole je uloženo na ocelových ložiscích, krajní pole jsou uložena na ozub („rozpěrák“).

Opěry, pod každou kolejí samostatné, jsou tvořeny ŽB úložným prahem, který je uložen na velkopřůměrovou pilotu Ø1,80 m, podpěry, opět pod každou kolejí samostatné, jsou tvořeny ŽB úložným prahem, který je uložen na velkopřůměrovou pilotu Ø2,40 m

Délka mostu je 48,98 m, šířka v místě 2-kolejné trati je 11,8m, šířka v místě vlečky je 6,80 m, světlá výška pod mostem (k silnici II/253) je min. 5,51 m, stavebně technický stav: K2/S2.

Přemostňované překážky: silnice II/253 (správce SÚSÚK p.o.), vodovod a kanalizace (správce Severočeské vodovody a kanalizace a.s.), NN VO město Chabařovice, drážní sítě.

Nový stav:

V novém stavu dojde k sejmutí všech nosných konstrukcí pod traťovými a vlečkovou kolejí, spodní stavba bude zachována.

Dojde k osazení nových nosných konstrukcí pod traťovými kolejemi - krajní pole ze zabetonovaných nosníků, střední pole ze spřažené ocelobetonové konstrukce s plnostěnnými nosníky s parabolickým dolním pásem. Spodní stavba bude pod traťovými kolejemi sanována, pod původní vlečkovou kolejí sanována nebude.

Podrobnější popis stávajícího stavu a nově navrženého stavu viz část D.2.1.4 Projektové dokumentace SO 03-19-13.

SO 13-21-01	ŽST Chabařovice, propustek v ev. km 10,990
-------------	--

Stávající stav:

Stávající propustek se nachází v místě zhlaví před žel. zastávkou Chabařovice a převádí 3 koleje přes vodní tok LBP Zalužanského p. od Přestanova (IDVT 10234765) ve správě Povodí Ohře, s.p. Na propustku je uzavřené kolejové lože. Jedná se o trubní propustek délky 51,0 m z osmihranných trub DN1200 s betonovými kolmými čely. Sklon propustku je 2,72 %, výška propustku 7,54 m a výška přesypávky 6,10 m. Křížení s tratí šikmé, úhel křížení 67°. Vtok i výtok v délce 5,0 m zpevněn betonovými žlabovkami. Vtoková část propustku je umístěna mimo drážní pozemek. Na straně vtoku je značná část propustku pod bývalým kolejištěm.

Navržený stav:

S ohledem na nevyhovující stavební stav propustku a nevyhovující zatížitelnost, je uvažováno s celkovou přestavbou na nový prefabrikovaný propustek DN1200 ukončený šikmými čely s opevněním kamenem do betonu. Nový propustek z patkových trub délky 42,94 m povede ve stávající stopě respektující vedení vodního toku. Pod bývalým kolejíštěm na straně vtoku bude stávající propustek nahrazen otevřeným korytem se svahováním na úroveň původního terénu.

SO 13-20-02	ŽST Chabařovice, most v ev. km 11,185 - demolice
-------------	--

Stávající stav:

Jedná se o nepoužívaný podchod v železniční stanici Chabařovice. Byl postaven v roce 1981. Tvoří ho rámová konstrukce s přesypávkou 0,7m a schodišťové rampy oboustranně vybíhajícími na nástupiště, vchody zazděny. Vchody jsou v celé ploše zastřešeny přístřešky. Podchod je uzavřen mříží, uvnitř je cca 10cm vody, dle správce natékají z nefunkčního odvodnění přístřešků. Na mostě je uzavřené štěrkové lože.

Délka mostu je 24,00 m, šířka mostu 38,10 m, výška objektu pod terénem 3,55 m, délka přemostění 3,95 m. Traťová třída zatížení D4-80. Stávající VMP 3,0. Stavebně technický stav 2/2.

Navržený stav:

Z důvodu neprovozování osobní přepravy, nadbytečnosti podchodu, rušení nástupišť, novému uspořádání kolejí, bude podchod zrušen bez náhrady.

Stávající nosná konstrukce včetně ramp chodišť bude kompletně odstraněna, aby uvolnila místo pro nově budovaný kolektor, viz SO 13-20-04.

Mezi etapami bude provedeno kotvené zapažení výkopu, aby bylo možno zachovat provoz dle ZOV. V objektu jsou zahrnuty výkopy, pažení a demolice.

Demolice nástupní hrany, plochy nástupiště, železniční spodek a zastřešení, není součástí tohoto objektu. Stávající výpravní budova bude s rámci pozemních stavebních objektů zbourána a místo ní bude proveden svah.

V novém stavu bude nad kolektorem (SO 13-20-04) 6 kolejí s uzavřeným kolejovým ložem a ZKPP.

Koncepce technického řešení zrušení mostního objektu byla investorem odsouhlasena na jednání.

SO 13-21-02	ŽST Chabařovice, propustek v ev. km 11,275
-------------	--

Stávající stav:

Jedná se o kolektor z prefabrikovaných rámců, ve kterém je uložen nefunkční neprovozovaný horkovod. Stávající objekt kolektoru kolmo kříží 6 stávajících kolejí a dále pokračuje pod bývalým kolejíštěm až k hranici drážního pozemku, kde se nachází revizní šachta a vedení horkovodu vystupuje na povrch. Kolektor pod tratí je dlouhý 84 m a v celé délce je průlezný šířka 2,0 m, výška asi 2,30 m. V polovině délky kolektoru je umístěna větrací šachta kolektoru vedle samostatné kabelové šachty. Na straně výpravní budovy je

revizní šachta v místě nástupiště a další šachty jsou kolem výpravní budovy v asfaltové ploše. Tato část kolektoru je neprůchozí se světly rozměry asi 1,00x0,60 m. Celková délka neprůchozí části kolektoru není známa.

Navržený stav:

V kolektoru je pouze vyřazený neprovozovaný horkovod a nefunkční osvětlení kolektoru. Protože objekt nemá další využití bylo rozhodnuto a jeho zrušení bez náhrady. Navrhované řešení spočívá v odbourání stávající konstrukce v celé jeho délce min. 1,50 m pod temeno kolejnice a následné zasypání vnitřního prostoru s možností využití pro odvodnění žel. spodku. Stávající šachty budou odstraněny a neprůchozí části vyplněny betonem.

SO 13-20-03	Žst Chabařovice, most v ev. km 11,610
-------------	---------------------------------------

Stávající stav:

Objekt je situován v žst. Chabařovice. Most převádí 8 kolejí, překonávanou překážkou je trvalý vodní tok – Důlní potok (ID 10222961) ve správě Povodí Ohře, s.p. Konstrukce mostu je tvořena ŽB rámovými prefabrikáty DZR 7-405/280 a monolitickým rámem světlé šířky 4,05 m, světlé výšky 2,80 m. Založení je plošné na základové desce tl. 0,20 m. V rovině příčného řezu je konstrukce sestavena ze 6 částí:

- „Část A“ – situovaná na vtoku je tvořena monolitickými ŽB křídly s navazujícími monolitickými zdmi. Křídlo ve směru na Ústí nad Labem je kolmé, křídlo ve směru na Teplice v Čechách je lomené.
- „Část B“ tvoří železobetonový monolitický rám světlé šířky 4,05 m, světlé výšky 2,80 m. Ukončení je monolitickým ŽB kolmým čelem na kterém je osazena římsa se zábradlím. Délka je 8,0 m.
- „Část C“ je tvořena ŽB prefabrikáty DZR 7-405/280 délky 109,80 m .
- „Část D“ tvoří železobetonový monolitický rám světlé šířky 4,05 m, světlé výšky 2,80 m. Tato část tvoří „skluz“ ve dně toku o sklonu cca 1:4,57. Délka činí 6,0 m.
- „Část E“ je tvořena ŽB prefabrikáty DZR 7-405/280. Ukončení je monolitickým ŽB kolmým čelem na kterém je osazena římsa se zábradlím. Délka je 16,50 m.
- „Část F“ – situovaná na výtoku je tvořena monolitickými ŽB kolmými křídly.

Stojky rámu prefabrikovaných i monolitických částí jsou ochráněny monolitickou betonovou přibetonávkou vyztuženou kari sítí. Přibetonávka je provedena na výšce 1,3 – 1,5 m ode dna toku. Výška kolejového lože je 0,43 m (v ose stávající koleje č.1). Na povodní straně se nachází potrubí parovodu. Stávající VMP - , třída traťového zatížení D4/120. Stavebně – technický stav 2/2.

Navržený stav:

Vzhledem k stavebně technickému stavu konstrukce, který vychází z:

- hodnocení 2/2 dle mimořádné mostní prohlídky z r. 2019
- ze závěrů „Stavebně technického průzkumu (provedeného Kloknerovým ústavem ČVUT v Praze z 06/2021) je patrné, že karbonatace betonu je do hloubky až 10 mm u NK a až 35 mm u spodní stavby

- omezené životnosti sanačních opatřeních

je uvažována přestavba mostního objektu. Na základě požadavku zástupce investora je zpracován návrh na přestavbu z žb prefabrikovaných rámových konstrukcí světlé šířky 4,0 m, světlé výšky 2,80 m.

Pod nově navrhovanými kolejemi Žst. Chabařovice budou stávající prefabrikáty nahrazeny prefabrikáty novými doplněnými monolitickými částmi konstrukce pro prostup drenáže z rubu opěr. Pro odstranění „skluzu“ ve stávajícím dně toku budou položeny ve spádu cca 1,9%. Stávající monolitické části na vtoku („Část A, Část B“) a stávající prefabrikáty v Části C, které nebudou pod nově navrhovanými staničními kolejemi zůstanou zachovány.

Podrobnější popis stávajícího stavu a nově navrženého stavu viz část D.2.1.4 projektové dokumentace SO 13-20-03.

SO 13-20-04	ŽST Chabařovice, kolektor
-------------	---------------------------

Stávající stav:

Kolektor je budován nově. Ve stávajícím stavu se v tomto místě nalézá nepoužívaný podchod, který bude zrušen a vybourán včetně schodišťových ramp, viz SO 13-20-02.

Navržený stav:

Stavebně technické řešení kolektoru vychází z požadavků na počet převáděných kabelů. Světlé vnitřní rozměry kolektoru byly určeny dle požadavku na počty převáděných kabelů. Kolektor je veden kolmo pod kolejemi. Jedná se o monolitickou železobetonovou rámovou uzavřenou konstrukci dilatovanou dle požadavků etap výstavby, s koncovými šachtami, do kterých jsou přivedeny multikanály. Stavba bude probíhat ve stavební jámě po vybouraném objektu podchodu, u kolejí s oboustranným kotveným záporovým pažením.

V novém stavu bude nad kolektorem vedeno 6 kolejí s uzavřeným kolejovým ložem a bude provedeno ZKPP.

Demolice podchodu, nástupní hrany, plochy nástupiště, železniční spodek a zastřešení, není součástí tohoto objektu. Stávající výpravní budova bude s rámci pozemních stavebních objektů zbourána a místo ní bude proveden svah.

Koncepce technického řešení mostního objektu byla investorem odsouhlasena na projednání konceptu technického řešení.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 10-30-01	Ochrana sdělovacích kabelů společnosti CETIN a.s.
-------------	---

Přes železniční trať Ústí nad Labem - Chabařovice v km 10,786 je vedena stávající optická kabelizace v HDPE trubkách CETIN a.s. pod rekonstruovaným železničním mostem.

Sdělovací vedení CETIN a.s. je v kolizi s rekonstruovanou tratí Ústí nad Labem - Chabařovice.

Před zahájením stavebních prací se navrhuje stávající kabelizaci vytýčit. V případě odhalení stávající kabelizace při rekonstrukci mostu se navrhuje optickou kabelizaci v HDPE trubkách ochránit dělenými chráničkami, v případě nízké hloubky odkopat a zahloubit, nebo dostatečně odkopat a bez přerušení přeložit stranovou přeložkou.

Proti pojezdu těžkou mechanizací se navrhuje stávající kabelizaci chránit překrytím silničními panely pod rekonstruovaným železničním mostem.

SO 10-30-02	Ochrana sdělovacích kabelů společnosti TETA s.r.o.
-------------	--

Přes železniční trať Ústí nad Labem - Chabařovice v km 9,787 je vedena stávající optická kabelizace v HDPE trubkách TETA s.r.o. pod rekonstruovaným železničním mostem.

Sdělovací vedení TETA s.r.o. je v kolizi s rekonstruovanou tratí Ústí nad Labem - Chabařovice.

Před zahájením stavebních prací se navrhuje stávající kabelizaci vytýčit. V případě odhalení stávající kabelizace při rekonstrukci mostu se navrhuje optickou kabelizaci v HDPE trubkách ochránit dělenými chráničkami, v případě nízké hloubky odkopat a zahloubit, nebo dostatečně odkopat a bez přerušení přeložit stranovou přeložkou.

Proti pojezdu těžkou mechanizací se navrhuje stávající kabelizaci chránit překrytím silničními panely pod rekonstruovaným železničním mostem.

D.2.1.6 Potrubní vedení

SO 13-32-01	ŽST Chabařovice, technologická budova, přípojka vodovodu
-------------	--

Stávající stav:

Jedná se o nový stavební objekt.

Navržený stav:

Tento stavební objekt řeší vodovodní přípojku pro nový objekt technologické budovy. Je navržena vodovodní přípojka PE 100 d.32 SDR 11 v celkové délce 55 m. V úseku pod stávající komunikací bude vodovodní přípojka uložena v chráničce PE d.110 v délce 14 m. Trasa vodovodní přípojky je vedena v souběhu s přípojkou splaškové kanalizace SO 03-27-02. Napojení na stávající vodovod s pitnou vodou ve správě SŽ bude navrtávacím pasem. Za tímto bude osazen ventil DN 1". Na vodovodní přípojce bude osazena vodoměrná sestava. Tato bude osazena v nové standardní vodoměrné šachtě, případně ve vlastním objektu technologické budovy vodoměrnou šachtu.

SO 13-31-01	ŽST Chabařovice, technologická budova, přípojka kanalizace
-------------	--

Stávající stav:

Jedná se o nový stavební objekt.

Navržený stav:

Tento stavební objekt řeší přípojku splaškové kanalizace pro nový objekt technologické budovy. Tato bude napojena na stávající stoku splaškové kanalizace DN 300 ve správě SŽ. Zde bude vsazena odbočka, případně doplněna nová revizní šachta. Trasa přípojky splaškové kanalizace je vedena v souběhu s vodovodní přípojkou SO 03-27-01. Celková délka přípojky splaškové kanalizace je 41 m a je navržena z plastového potrubí DN 200. Před napojením do technologické budovy bude v místě lomu osazena nová revizní šachta.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 13-52-01	ŽST Chabařovice, zpevněné plochy
-------------	----------------------------------

Stávající stav:

V současné době jsou okolní zpevněné plochy nevyužívány. V předchozích letech sloužili jak skladovací plochy. Trasa nově navržené komunikace navazuje na stávající příjezdovou vozovku v ul. Průmyslová. Vzhledem k umístění nové TB na žel. náspu (v úrovni kolejí), je nutné nově navrženou vozovku vybudovat v prostoru stávající zárubní/opěrné zdi. Zárubní/opěrná zeď bude zdemolována a nahrazena žel. svahem. Demolice zárubní/opěrné zdi je součástí SO 13-11-01 ŽST Chabařovice, žel. spodek.

Dále trasa vozovky částečně zasahuje do konstrukce stávající výpravní budovy. Tato budova bude demolována v rámci SO 10-78-01 Demolice pozemních objektů.

Navržený stav:

Předmětem stavebního objektu SO 13-52-01 ŽST Chabařovice, zpevněné plochy je vybudování nové příjezdové vozovky k nově budované technologické budově (SO 13-72-01 ŽST Chabařovice, technologická budova). Nová technologická budova je umístěna na náspu žel. trati. Příjezd k prostoru nové TB je umožněn pomocí nově budované asfaltové komunikace šířky 3,50 m. Navržená komunikace navazuje na stávající zpevněné plochy a na stávající komunikaci v ul. Průmyslová.

Začátek úprav pozemní komunikace pro novou technologickou budovu je situován do prostoru pravého odbočení z vozovky ul. Průmyslová na skladovací plochu na parc. č. 1672/21. Nově budovaná příjezdová vozovka se odpojí ze stávající komunikace v ul. Průmyslová, odbočí vpravo. Těsně za nájezdem ze skladovací plochy na parc. č. 1672/20. Napojení obou skladovacích ploch (parc. č. 1672/20 a 1672/21) bude obnoveno. Ukončení příjezdové vozovky je v prostoru jižní strany stávající výpravní budovy. V prostoru za výpravní budovou bude umístěno 9 ks odstavných stání, z nichž jsou dvě vyhrazeny pro osoby ZTP.

Základní šířkové uspořádání trasy je navrženo jako jednopruhová obousměrná vozovka š. 3,50 m s oboustrannou nezpevněnou krajnicí š. 0,50 m. V místě, kde se trasa odpojuje a napojuje od vozovky v ul. Průmyslová, respektuje navržený stav v co největší míře.

V pracovním staničení v km 0,091 – 0,115 je po pravé straně navržen chodník, který je veden podél nově navržené technologické budovy. Šířka chodníku je min. 2,0 m. Chodník je veden i ze západní strany TB.

SO 10-52-01	Staveništní komunikace a plochy
-------------	---------------------------------

Stávající stav:

Nově navržené provizorní panelové komunikace jsou vedeny podél stávající trati (pod žel. náspem, po stávajících polích či loukách apod.). Po stavbě budou tyto provizorní vozovky odstraněny a upravené plochy budou navraceny do původního stavu.

Navržený stav:

Předmětem stavebního objektu SO 10-52-01 Staveništní komunikace a plochy je vybudování nových příjezdových komunikací k plánovaným zařízením stavenišť.

ZS2

Pro možný příjezd k zařízení staveniště „ZS2“ bude využívána stávající sil. II/253 v ul. Teplická, kdy místě stávajícího žel. mostu v ev. km 10,798 (SO-13-20-01) dojde k novému napojení provizorní panelové komunikace. Nová provizorní panelová vozovka bude délky cca 310 m, šířky 4,50 m. Po její trase bude vybudována jedna výhybna délky 15 m a šířky komunikace ve výhybně 6,0 m. Cca po 310 m od sil. II/253 dojde k vytvoření manipulační plochy (žel. staničení cca km 10,400) o rozloze cca 1960 m² (ZS2 – zařízení staveniště č.2). Navržená provizorní komunikace na začátku své trasy překonává stávající příkop sil. II/253 (nutnost vybudování provizorního propustku).

Z manipulační plochy pro ZS2 je navržena další část panelové vozovky délky cca 85 m, kterou bude možné obsluhovat západní část mostního objektu „SO 12-20-01 TÚ Ústí nad Labem západ - Chabařovice, most v ev. km 10,037“.

ZSX

Pro možný příjezd k zařízení staveniště „ZSX“ bude využívána stávající místní komunikace v ul. Smetanova, kdy místě stávajícího žel. mostu v ev. km 9,562 dojde k novému napojení provizorní panelové komunikace. Nová provizorní panelová vozovka bude délky cca 190 m, šířky 4,50 m. Po její trase bude po cca 70 m vybudována výhybna délky 15 m a šířka komunikace ve výhybně 6,0 m. Cca po 150 m, od napojení na MK dojde k vytvoření manipulační plochy (žel. staničení cca km 9,800) o rozloze cca 200 m² (ZSX – zařízení staveniště č.X).

ZS4, ZS5 a ZS6

Pro možný příjezd k zařízením stavenišť „ZS4, ZS5 a ZS6“ bude využívána stávající místní komunikace v ul. Průmyslová. Zde není nutné budovat žádnou provizorní panelovou vozovku.

ZS7

Pro možný příjezd k zařízení staveniště „ZS7“ bude využívána stávající obslužná komunikace v areálu „BESTA“, kdy na jejím konci u budovy „SSI Technologies s.r.o.“ bude nutné vybudovat provizorní panelovou vozovku v délce cca 42 m, šířky 4,50 m. Touto provizorní vozovkou bude možné obsluhovat severní část kolejíště ŽST Chabařovice.

Navržená komunikace na své trase překonává místní vodoteč (nutnost vybudování provizorního propustku) a část stávajícího kolejiště.

Všeobecně

Základní šířkové uspořádání provizorních komunikace je navrženo jako jednopruhovú obousměrná vozovka š. 4,50 m.

Výškové řešení tras vychází ze stávajícího umístění konkrétní provizorní vozovky. Sklony nivelet se pohybují od min. 0,50% až po max. 12,50%. Výškové zakružovací oblouky jsou jednotné jak pro údolnicové i vrcholové ($R_{min}=300$ m).

Příčné sklony vozovky jsou převážně dostředné. Pohybují se v rozmezí 2,50 – 3,0%.

D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 13-60-01	ŽST Chabařovice, kabelovod
-------------	----------------------------

Stávající stav:

V současné době jsou jednotlivá kabelová vedení v železniční stanici uložena v již nevyhovujícím kabelovodu případně v samostatných chráničkách. Stávající kabelovod je ve špatném stavu a zároveň pro budoucí použití není vhodný z důvodu nedostatečné kapacity.

Navržený stav:

Pro zajištění bezpečného a přehledného uložení kabelových tras v žst. Chabařovice je navržen nový kabelovod. Ten zajistí kabelové propojení nové technologické budovy s hlavními body napojení sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení v železniční stanici a propojení s trafostanicí.

Hlavní podélná trasa je vedena souběžně se směrem kolejiště od místa, kde se kabelovod napojuje na novou technologickou budovu. V km 11,301 je trasa kabelovodu zalomena a vedena přes stávající zpevněnou plochu do zatravněné plochy vedle stávající VB. Tudy bude kabelovod veden až do km 11,355, kde dojde k jeho odbočení a následnému napojení na novou trafostanici.

Příčný přechod přes kolejiště bude řešen pomocí kolektoru. Kabelovod se na něj bude napojovat v místě stávajícího vstupu do podchodu, který bude demolován a kudy bude kolektor veden.

Kabelovod bude dále pokračovat v místě ukončení kolektoru na protější straně kolejiště. Odtud bude veden přes kolej 106a a bude pokračovat dál podél kolejí směrem na ústecké zhlaví, kde je zakončen v km 11,113.

Kabelovod bude sestaven z plastových multikanálů a ze železobetonových a plastových kabelových komor. Kabelovod nebude zhotoven ve vodotěsném provedení.

- Celková délka kabelovodu: 378 m
- Počet kabelových komor: 16 ks

B.2.6.5 D.2.2 Pozemní stavební objekty

Technologická budova v ŽST Chabařovice je zařazena do II. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

Budova St. 5 v ŽST Ústí nad Labem západ je zařazena do III. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

Budova trafostanice v ŽST Chabařovice je zařazena do II. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

SO 11-72-01	ŽST Ústí nad Labem západ, úprava budovy St.5
-------------	--

Stávající stav:

Stávající budova stavědla 5 je rozdělena na dvě části. Původní stavědlo 5 a přístavba ke stavědlu 5. Původní stavědlo je značně neudržovaná a nevyužívaná budova. Úprava budovy a dokumentace se týká pouze pravé části přístavby.

Jedná se o podsklepenou kompaktní 4 podlažní budovu s plochou střechou. Na budovu je zpracován projekt „Dodatečné zateplení a drobné stavební úpravy objektu stavědla“, který by se měl v nejbližší době již začít realizovat. Stávající stav tedy zobrazuje a popisuje stav budovy po tomto realizovaném projektu. V prvním podzemním podlaží jsou všechny prostory ve značně zanedbaném stavu a nejsou využívány. V přízemí je nachází uhelna a kotelna, která se stále využívá. Dále se zde nachází zázemí pro pracovníky (šatna, denní místnost, WC, sprcha) které se ale nevyužívá a je v neudržovaném stavu. Ve druhém podlaží se nachází dílny, hygienické zázemí pro pracovníky, kanceláře a sklady. V třetím nadzemním podlaží je umístěná technologie a další zázemí pro pracovníky. Ve čtvrtém podlaží je dopravní kancelář, dozorčí a další hygienické zázemí.

Navržený stav:

Část nevyužívaných prostor v přízemí a v podzemním podlaží bude upraveno tak, aby se zde mohla umístit potřebná technologie a aby instalované technologie nebyly ohroženy běžným provozem budovy.

V suterénu budou vybourány potřebné otvory pro vedení přeložených instalací. Z místnosti v suterénu budou technologické kabely vedeny skrz stropní konstrukci, v této místnosti budou vyměněny vstupní dveře. V přízemí budou vybourány příčky, tímto se vytvoří jeden větší prostor a vystaví se nová příčka, dále budou v tomto prostoru vyměněny dveře a zazděné okno. V prostoru vyčleněném pro umístění technologie se nesmí nacházet žádné vedení obsahující vodu, v případě havárie by došlo k velkým škodám na dané technologii. Z tohoto důvodu je nutné přeložit některá vedení ve stávající budově. V upravovaných prostorech bude nově navržena elektroinstalace a celý prostor bude klimatizován.

SO 13-72-01	ŽST Chabařovice, technologická budova
-------------	---------------------------------------

Stávající stav:

V současné době jsou technologická zařízení umístěna ve stávající výpravní budově, která je v nevyhovujícím a dezolátním stavu. Technologie bude v rámci celé stavby upravována a doplněna o další prvky, které se už do prostor výpravní budovy nemohou umístit. Z těchto důvodů je nutné navrhnout novou technologickou budovu, kde bude umístěna veškerá technologie.

Navržený stav:

Nová technologická budova je navržena jako jednoduchá jednopodlažní nepodsklepená stavba zastřešena pultovou střechou. Objekt je navržen pro potřeby umístění nové technologie, případně přesunutí stávající technologie z výpravní budovy. Nová budova je umístěna na úrovni kolejíště v km 11,15 nového staničení. Zpevněná přístupová cesta od stávající komunikace bude navržena jako oblouková odbočka (SO 13-52-01 ŽST Chabařovice, zpevněné plochy), součástí tohoto SO jsou navrženy i parkovací stání u napojení odbočky na stávající komunikaci. Objekt bude připojen na rozvod elektro, splaškovou kanalizaci a vodovod. Vedení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů bude napojeno přes jednotlivé šachty z nově budovaného kabelovodu (SO 13-60-01 ŽST Chabařovice, kabelovod). Dešťové svody budou zaústěny přes filtrační šachtu do

vsakovací galerie, která je navržena do prostoru mezi stávající komunikací a novou technologickou budovu.

V objektu jsou navrženy technologické prostory a zázemí pro případné pracovníky (Provozní místnost SSZT, nouzová dopravní kancelář, Příruční sklad a Hygienické zázemí s WC a umyvadlem. Technologické místnosti a prostory pro pracovníky jsou vždy přístupné z exteriéru. Rozměry objektu jsou 23,3 m x 8,1 m, světlá výška je 3,5 m, výška kabelového prostoru je 1,0 m, výška horní strany pultové střechy nad čistou podlahou je 6,62 m. Okolní terén je v mírném spádu, takže podlaha je na jedné části objektu 150 mm nad terénem a na druhé straně je 100 mm pod úroveň terénu. Součástí budovy bude navržena i elektroinstalace a prostory pro technologii budou klimatizovány.

SO 13-72-02	ŽST Chabařovice, úprava budovy trafostanice
-------------	---

Stávající stav:

Stávající budova trafostanice se nachází v prostoru ŽST Chabařovice cca 75 m od výpravní budovy směrem na Teplice až za zpevněnou příjezdovou komunikací (ulice Průmyslová). Jedná se o nepodsklepenou částečně dvou podlažní budovu obdélníkového půdorysu s plochou střechou. Budova je určena výhradně pro umístění technologie. Stavba je přiměřeně udržovaná, nezatéká do ní a je celkově v dobrém stavu.

Navržený stav:

V přízemí se bude měnit velká část technologie, a je nutné upravit prostory a kabelové kanály tak aby se nová technologie dala umístit podle potřeby a aby k ní byl přístup i pro případné revize a údržbu. V prostoru rozvoden v přízemí bude vybourána stávající podlaha, stávající kabelové kanály a zasypaný prostor mezi kanály bude vyčištěn. Celkově se vybourá v celých místnostech vše až na základovou desku, která je umístěna v hloubce 1200 mm od čisté podlahy. Deska se doplní vrstvou betonu (předpoklad 250 mm) aby výsledná výška byla 1000 mm pod úroveň čisté podlahy. Na tuto upravenou plochu bude umístěn systém rektifikovatelných nožiček, na kterých bude umístěn ocelový rošt pro nášlapnou vrstvu horní části nové podlahy. V prostorech, kde jsou umístěny transformátory bude nutné vybourat část podlahy, aby v každé trafokobce mohly být vytvořeny dvě šachty s hloubkou 800 mm od úrovně čisté podlahy. V prostoru nevyužívané trafokobky se udělá příprava pro budoucí případné osazení tlumivky. V částečném druhém podlaží nejsou potřebné žádné změny. V nově upravovaných prostorech pro umístění technologických zařízení je nutné navrhout novou elektroinstalaci a prostory rozvoden musí být klimatizovány.

SO 13-72-03	ŽST Chabařovice, úprava plochy pro umístění TTS 22/0,4kV
-------------	--

Stávající stav:

Není.

Navržený stav:

V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je navržen objekt TTS v km 11,975.

Pro osazení nového objektu TTS je navržena železobetonová (ŽB) základová deska o půdorysných rozměrech 4,15 x 2,92 m a tloušťce 300 mm. Pod ŽB desku je navržen hutněný šterkopískový podsyp v tl 100 mm. Součástí objektu jsou taktéž navazující zpevněné plochy okolo TTS.

Nová TTS, která je součástí PS 13-03-03 je navržena jako jednopodlažní nepodsklepená typová buňka o půdorysných rozměrech cca 1,92x3,15m. Integrovaný kabelový prostor stanice je zároveň základem stanice, průchodky pro vstup kabelů jsou umístěny v podzemní části stanice.

SO 10-78-01	Demolice pozemních objektů
-------------	----------------------------

Stávající stav:

V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ jsou k demolici navrženy objekty, které jsou v kolizi s nově navrhovanou stavbou, jsou ve špatném technickém stavu a současně tyto objekty již nemají využití, vzhledem ke zrušené stanici Chabařovice. ŽST Chabařovice již neslouží pro veřejnost. Celkem jsou v této části dokumentace navrženy k odstranění 4 objekty. Jedná se o dvě identická zastřešení nástupišť (typ vlaštovka), zastřešení podchodu a výpravní budovu ŽST Chabařovice.

Navržený stav:

Ve stavebním objektu jsou k demolici navrženy 4 objekty v km 11,230.

2x zastřešení nástupiště (typ vlaštovka)

Jedná se o ocelovou konstrukci zastřešení nástupišť. Ocelové nosné sloupky jsou typu vlaštovka. Každé zastřešení má 6 nosných sloupů. Střešní krytinu tvoří trapézový plech, který je uložen na ocelových vazničkách.

Demolice podchodu je součástí SO 13-20-02 a demolice nástupiště je řešena v rámci železničního spodku SO 13-11-01.

Demolované zastřešení nemá využití (výstup z podchodu je zabetonován) a je ve špatném technickém stavu.

1x zastřešení podchodu

Jedná se o lehkou ocelovou konstrukci zastřešení podchodu. Ocelové nosné sloupky jsou z ocelových uzavřených profilů čtvercového průřezu. Zastřešení má 6 nosných sloupů. Střešní krytinu tvoří trapézový plech, který je uložen na dřevěném bednění.

Demolice podchodu je součástí SO 13-20-02.

Demolované zastřešení nemá využití (výstup z podchodu je zabetonován) a je ve špatném technickém stavu.

1x VB Chabařovice

Jedná se o skeletovou železobetonovou konstrukci s vyzdívkami z plných cihel. Pro objekt výpravní budovy byl zpracován stavebnětechnický průzkum na výskyt azbestu (viz část dokumentace B.13.), který potvrdil výskyt azbestu. Objekt má dvě části. Jedna část je

navržena jako dvoupodlažní a druhá část VB má pouze jedno podlaží. Objekt má plochou střechu s atikami.

Demolovaná VB nemá využití (výstup z podchodu je zabetonován) a je ve velmi špatném technickém stavu.

B.2.6.6 D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.1 Trakční vedení

SO 12-81-01	TÚ Ústí nad Labem západ - Chabařovice, trakční vedení
SO 13-81-01	ŽST Chabařovice, trakční vedení

Stávající stav:

Celý stavbou dotčený úsek je již elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 2 DC 3kV/IT a je zatrolejován sestavou trakčního vedení „J“ - 3 kV. Pro hlavní koleje je použit trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu s přídavným lanem 50 Bz délky 12m, sestavy jsou plněkompenzované se stálým tahem v troleji i nosném lanu 15 kN.

Trolejové vedení vedlejších kolejí v železniční stanici je průřezu trolejový drát 100mm² Cu + nosné lano 50mm² Bz, plněkompenzované se stálým tahem v troleji i nosném lanu 10kN. V traťovém úseku je trakční vedení z důvodu zvětšení vodivého průřezu hlavních kolejí č. 1 a 2 doplněno zesilovacím vedením 1x240mm² AlFe6 pro každou kolej. V žst. Chabařovice je zesilovací vedení na obou zhlavích liché sekce zapojeno do předjízdny koleje č. 3.

Stávající trakční podpěry v železniční stanici jsou vesměs ocelové, a to trubkové typu T, TB nebo příhradové typu AP. V traťovém úseku jsou použity ocelové podpěry typu TB nebo nosné betonové typu P.

V žst. Chabařovice je trakční vedení zavěšeno převážně pomocí závěsů na branách se směrovými lany, v menší míře na šikmých izolovaných konzolách. V traťovém úseku je na estakádě použito zavěšení na svislých izolovaných konzolách na branách a mimo most šikmé izolované konzoly.

Pokud se týká celkového stavu trakčního vedení v předmětném úseku stavby, je možné konstatovat, že převážná část podpěr a závěsů TV v celém úseku je již na hranici životnosti. Značná část podpěr je situována podle dřívějších předpisů na vzdálenost od osy koleje, která dnešním požadavkům již nevyhovuje. Nepředvídatelný je stav stávajících základů trakčních podpěr, ať původních nebo novějších, vybudovaných při postupných úpravách a rekonstrukcích TV.

Navržený stav:

V traťovém úseku Ústí nad Labem-západ – Chabařovice bude trakční vedení kompletně zrekonstruováno v návaznosti na kolejové úpravy v km cca 9,750 – 10,350. V železniční stanici Chabařovice bude v novém stavu trakční vedení kompletně nové od km cca 10,350 – 12,700. Elektrické dělení směrem Bohosudov je navrženo v koordinaci s výhledovou tratí VRT. Bude třeba provést úpravu již v současnosti realizované rekonstrukce trakčního vedení traťového úseku Chabařovice – Bohosudov.

Pro hlavní koleje bude použit trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu s přídatným lanem 50 Bz délky 12m, sestavy budou plněkompenzované se stálým tahem v troleji i nosném lanu 15 kN. V traťovém úseku bude hlavní sestava vždy doplněna zesilovacím vedením 1x 120mm² Cu a na zhlaví dopravní bude opět zapojena do obou sestav předjízdových kolejí č. 3 a 4.

Trolejové vedení vedlejších kolejí v železniční stanici bude průřezu trolejový drát 100mm² Cu + nosné lano 50mm² Bz, plněkompenzované se stálým tahem v troleji i nosném lanu 10kN.

Nové trakční podpěry v železniční stanici budou navrženy ocelové, a to trubkové typu TS, TBS a 2TBS nebo příhradové typu BP. V traťovém úseku budou na viaduktu použity ocelové podpěry typu TBS.

V žst. Chabařovice bude trakční vedení zavěšeno převážně pomocí závěsů na branách se směrovými lany, v menší míře na šikmých izolovaných konzolách. V traťovém úseku bude na estakádě použito zavěšení na šikmých izolovaných konzolách na bránových podpěrách.

Na základě požadavku OŘ Ústí nad Labem bude v novém stavu ve všech šesti kolejích žst. Chabařovice trakční vedení podélně rozděleno pomocí vzdušných elektrických dělení. Toto místo se bude nacházet v km cca 11,550.

D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 13-84-01	ŽST Chabařovice, EOv
-------------	----------------------

Stávající stav:

V současném stavu se ve stanici nachází celkem 19ks výhybek EOv s celkovým příkonem 103,4 kW. Silové napájení EOv je z rozvodny 04RH do rozvaděčů REOV1, REOV2, REOV3 na jednotlivých zhlavích.

Kolejiště střed – REOV1, výhybka EOv č. 18

ústecké zhlaví – REOV2, výhybky EOv č. 1, 3, 4, 5, 7, 8, 11, 12

bohosudovské zhlaví – REOV3, výhybky EOv č. 26, 29, 32, 33, 34, 38, 39, 40, 41, 42

Ovládání EOv je možné ze dvou míst. Místní ovládání je z rozvaděče REOV1 v objektu TS22/0,4kV a z rozvaděčů REOV2 a REOV3 v kolejišti na zhlavích. Dálkové ovládání je z rozvaděče RDO 1 v dopravní kanceláři.

Navržený stav:

Z důvodu nového stavu kolejiště bude stávající systém EOv v celém rozsahu demontován. Instalace nového systému EOv bude provedena na výhybkách stanovených v rámci schválené dopravní technologie stavby. Celkem bude EOv vybaveno 19 ks nově instalovaných výhybek s prodlouženým ohřevem celkového příkonu 179,5kW.

Na ústeckém zhlaví je navrženo k ohřevu celkem 10ks výhybek, č.: 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110. Z důvodu stavebních postupů s možnou zimní přestávkou, budou rozvaděče REOV na ústeckém zhlaví obsahovat celkem čtyři rezervní vývody na provizorní stavby.

Na krupsko-bohosudovském zhlaví je navrženo k ohřevu 9ks výhybek, č.: 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120. Vzhledem k budoucímu napojení stanice na kolejiště VRT budou rozvaděče REOV na bohosudovském zhlaví obsahovat celkem čtyři rezervní vývody EOv na provizorní stavy připojení VRT.

Elektrický ohřev dvou výhybek č. 110 a 112 na manipulační koleji č. 107 byl doplněn na základě požadavku OŘ ÚnL, kdy musí být v zimě ústředně přestavované výhybky provozuschopné; ŽST Chabařovice nebude obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Napájení ústeckého zhlaví bude zajištěno z rozvodny nn, ze stávající drážní trafostanice TS22/0,4kV. Napájení bohosudovského zhlaví bude zajištěno z rozvodny nn, z nově budované kompaktní trafostanice TTS22/0,4kV.

Počet rozvaděčů R-EOV v kolejišti je navržen v počtu 4ks, po dvou na každém zhlaví, I.skupina ohřevu ústecké zhlaví, II.skupina ohřevu krupsko-bohosudovské zhlaví.

Ovládání systému EOv bude probíhat automaticky, se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle SŽDC TS2/2008-ZSE v platném znění.

Provoz EOv na všech výhybkách je sdružen do dvou nezávislých skupin, rozdělené podle zhlaví. Automatický provoz je řízen prostřednictvím soustavy venkovních čidel, řízení a diagnostiku zajišťují PLC jednotky umístěné v jednotlivých rozvaděčích v kolejišti.

Čidla teploty a srážek jsou navržena na obě zhlaví, na ústeckém zhlaví čidlo WHR1 u výhybky č.101, na bohosudovském zhlaví čidlo WHR2 u výhybky č.120.

Řešení EOv respektuje podmínky stanovené aktuálně platným předpisem SŽDC E2, napájení souprav EOv je provedeno v souladu s čl. 79 s rozdělením napájecích vývodů pro ohřev opornic výhybky na dvě samostatné větve, zvláště pro levý a pravý kolejnicový pás. Každá z těchto větví bude vybavena samostatným proudovým chráničem.

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 11-86-01	ŽST Ústí nad Labem západ, úprava napájení pro zab. zař. ve St.5
-------------	---

Stávající stav:

Ve St.5 není v současné době staniční UNZ instalován.

Navržený stav:

Na základě požadavku zabezpečovací profese jsou navrženy dvě nn přípojky do St.5 v ŽST Ústí nad Labem západ. Jedná se o přípojky zálohované a nezálohované sítě nn, rezervovaného příkonu do 10kW. Navržené napájení bude z rozvodny nn stávající trafostanice TS22/0,4kV a z rozvodu 6/0,4kV, z rozvaděče RZZ ve stávající STS 6/0,4kV. Kabelové přípojky budou zataženy přímo do vstupního pole rozvaděče UNZ ve Stavědlově ústředně.

SO 13-86-01	ŽST Chabařovice, rozvody nn a osvětlení
-------------	---

Stávající stav:

Z venkovní linky stožáru ČEZ je proveden kabelový svod 3x 22-AXEKVCEY 1x240/35 do rozvodny R22kV v trafostanici TS22/0,4kV. V trafostanici je stanoviště dvou transformátorů T21, T22 každý o výkonu 400kVA. Z sekundárního vinutí obou transformátorů jsou vyvedeny paralelní kabely 1-AYKY 3x240+120 do hlavního rozvaděče 04RH. Z rozvaděče 04RH je napájen rozvaděč zajištěné sítě RZS1, umístěný v rozvodně 6kV a rozvaděč RZZ umístěný v reléovém sálu zabezpečovacího zařízení. Dále je z rozvaděče 04RH napájena spotřeba stanice, tj osvětlovací stožáry JŽ v kolejišti, zásuvkové stojany, elektrický ohřev výhybek, výpravní budova, výměníková stanice, budova TO a vlastní spotřeba TS22/0,4kV.

Navržený stav:

Na základě požadavku silnoproudé technologie bude provedeno provizorní napájení stanice z mobilní TS 22/0,4kV, tak aby došlo k uvolnění stávajících prostor pro stavební rekonstrukci a úpravu. Přechodový stav si vyžádá přeložení stávajících napájecích kabelů vstupujících do objektu, do nové mobilní transformovny TS22/0,4kV.

Ve stanici bude vybudován nový technologický objekt, obsahující Stavědlovou ústřednu a sdělovací místnost. Technologický objekt bude v rámci tohoto SO napájen dvěma samostatnými přípojkami nn ze stávající trafostanice TS22/0,4kV. První přípojka bude z nezálohovaného distribučního rozvodu LDSŽ, druhá ze zajištěné sítě, z rozvaděče RZS pro napájení Stavědlové ústředny a sděl.zař. Záložní napájení pro zařízení 1. kategorie podle ČSN 376605 ed.2 bude zajištěno z rozvodu 6kV, 50Hz.

Stávající rozsah obnovy osvětlení a rozvodů nn bude předmětem dalších jednání dle požadavků OŘ ÚnL. Navrženy jsou demontáže stávajících zásuvkových stojanů a stávající osvětlovací stožáry JŽ v nevyhovujícím stavu.

Požadavek OŘ ÚnL SEE:

Zachovat ZS1 – bude sloužit i jako přívod pro GSM

Zachovat ZS3 – slouží i jako přívod pro firmu jako v UL západ (rám syvkých materiálů)

ZS4, ZS5, ZS6, ZS7 nahradit novými (možná by stačily i tři), v současnosti napájené pouze jedním kabelem pod jedním elměrem.

Osvětlení kolejiště je navrženo v prostoru centrálně stavěných výhybek, odstavných ploch pro nakládku a podél nově budované komunikace u Technologického objektu. Stožáry budou osazeny LED svítidly umístěnými na 52 ks sklopných stožárů výšky 12m.

Vymezený prostor pro nakládku a vykládku vojenské techniky Armády ČR je na koleji č. 107, 107a včetně manipulačních ploch. Dle předpisu SŽDC D33 a čl. 5.7.1 ČSN EN 12464-2 je stanovena hodnota průměrné osvětlenosti na $E_m=20lx$.

Vymezený prostor u koleje č. 107 je navržen jako odstavné místo pro havarijní odstavení vozů přepravujících nebezpečné věci podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Parametry pro osvětlení jsou stejné jako u požadavku na vymezený prostor pro Armádu ČR.

Návrh je proveden s důrazem na osvětlení pracovních ploch dle ČSN EN 12-464 v platném znění a dle požadavku směrnice SŽDC E11. Ovládání osvětlení bude navrženo v autonomním režimu, s dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink o provozu

a poruše osvětlení. Koncepce DDTS ŽDC a veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací SŽDC TS 2/2008-ZSE v platném znění.

Z rozvodny nn, z trafostanice TS22/0,4kV bude napájena základnová stanice systému GSM-R a stávající objekty. Výpravní budova určená k demolici bude odpojena.

Energetická bilance podrobněji v Technické zprávě části D.2.3.6.

SO 13-86-02	ŽST Chabařovice, DOÚO
-------------	-----------------------

Stávající stav:

Z výpravní budovy jsou ve stávajícím stavu dálkově ovládány 9ks odpojovačů: 401, 402, 3A, 5, 7, 4, 6, 411, 412 ze stávajícího pultu POZ16.

Navržený stav:

Z důvodu nového stavu kolejiště bude stávající systém DOÚO v celém rozsahu demontován.

V rámci trakční profese budou do nových pozic trakčních stožárů instalovány nové, dálkově ovládané úsekové odpojovače č.: 401, 402, 3A, 3B, 13A, 13B, 411, 412, 23A, 23B, 421 a 422. Nové odpojovače v celkovém počtu 12ks, budou v rámci tohoto SO připojeny do dálkového ovládání.

Ve stávající rozvodně nn, v drážní trafostanici TS22/0,4kV bude vybudován nový pult DOÚO včetně přechodové svorkovnice. Napájení nového pultu DOÚO včetně rozvaděče s oddělovacím transformátorem a ochrany HIS bude zajištěno v rozvodně nn, z rozvaděče RZS.

Pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci (5-vodičové provedení). Kabele DOÚO budou z větší části ve společné trase se silnoproudými kabelem, v samostatném plastovém žlabu.

SO 13-86-03	ŽST Chabařovice, rozvod 6kV, 50Hz
-------------	-----------------------------------

Stávající stav:

Stávající rozvod 6kV, 50Hz je tvořen kabelovým rozvodem AYKCY 3x50 a transformačními skříněmi 6kV. Na mostním objektu souvisejícího SO 02-19-11 v ev. km 10,037 se nachází kabelová trasa rozvodu 6kV uložená ve žlabu, ve šterkovém loži mostní římsy. V související stavbě „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“ je v úseku STS Chabařovice – STS Bohosudov – STS Teplice (do km 16,910) položen nový vn kabel budoucího magistralního rozvodu 22kV, dočasně provozovaný v napěťové hladině 6kV, 50Hz.

Navržený stav:

Na základě požadavku silnoproudé technologie bude provedeno provizorní napájení stanice z mobilní STS 6/0,4kV, tak aby došlo k uvolnění stávajících prostor pro stavební

rekonstrukci a úpravu. Přejížděcí stav si vyžádá přeložení stávajících napájecích kabelů vstupujících do objektu, do nové mobilní transformovny STS 6/0,4kV.

Úprava rozvodu 6kV je navržena od stávající STS Chabařovice až po konec mostu v km 9,700 (rozhraní stavby). Z důvodu stavebních postupů na mostě bude stávající rozvod 6kV odkopán a smyčkován do nové trafostanice TTS 2207 na konci mostu. V definitivním stavu bude v úseku „Chabařovice – Ústí (9,7km)“ položen nový kabel 22kV provozovaný na napěťové hladině 6kV. Ze směru Ústí nad Labem bude stávající kabel 6kV naspojován na nový stav v nové TTS2207.

Nová TTS 2207 v km 9,732 bude mít zaústěn ze směru Chabařovice nový kabel 22kV typu AXAL-TT a ze směru Ústí stávající rozvod 6kV typu AYKCY 3x50.

Stávající kabelový rozvod 6kV v úseku „STS Chabařovice – TTS 2207 (směr Ústí v 9,7km)“ bude demontován, včetně obou stávajících TTS 2208 / TTS 2207 a nahrazen nově budovaným rozvodem.

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 12-87-01	TÚ Ústí nad Labem západ - Chabařovice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 13-87-01	ŽST Chabařovice, ukolejnění kovových konstrukcí

Pro návrh ukolejnění vodivých konstrukcí platí přednostně tyto normy: ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 2, ČSN EN 50122-2 ed. 2, ČSN 34 2614 ed. 2, ČSN 34 2613 ed. 2 a předpis SŽDC E 10.

Rozsah kolejových obvodů zabezpečovacího zařízení

V úseku stavby jsou v rámci PS zabezpečovacího zařízení navrženy převážně dvoupásové kolejové obvody výjimečně koleje bez kolejových obvodů. Ukolejnění bude řešeno přednostně na středy stykových transformátorů zab. zař. Prvky zabezpečovacího zařízení jako návěstidla a výstražníky budou ukolejňeny v rámci příslušných PS zabezpečovacího zařízení.

Kolejnicové propojky

V objektu ukolejnění nejsou obsažena žádná kolejnicová propojení, proudové propojky jsou součástí železničního svršku a zabezpečovacího zařízení. Zajištění vodivé cesty zpětného trakčního proudu s ohledem na izolaci kolejiště pro zabezpečovací zařízení bude v dalším stupni dokumentace prokázáno v příloze Návrh koordinačního schématu ukolejnění a trakčního propojení.

Technický popis ukolejnění

Trakční podpěry budou ukolejňeny individuálně, v odůvodněných případech skupinově.

Individuální ukolejnění se provede:

1x přes opakovatelnou průrazku 500V – trakční podpěry veřejně nepřístupné

2x přes opakovatelnou průrazku 250V – trakční podpěry veřejně přístupné nebo trakční podpěry s odpojovači

Uzemnění se provede u podpěr nesoucích bleskojistku. Uzemnění se umísťuje do vzdálenosti větší než 5m od elektrizované koleje mimo kabelovou kynetu. Podpěra bude zároveň ukolejněna přes průrazku.

Skupinové ukolejnění se provede:

Konstrukce se navzájem propojí ukolejňovacím lanem a připojí v jednom místě přes průrazku ke koleji podle: Návrhu koordinačního schématu ukolejnění a trakčního propojení, který bude součástí dalšího stupně dokumentace.

Technické řešení

Ukolejnění podpěr a vodivých konstrukcí bude provedeno ocelovým pozinkovaným vodičem FeZn o průměru 10mm, izolovaným polyetylenovou trubkou. Průrazky budou použity minimálně stejných parametrů jako je typ HGS 150RW 500V nebo HGS 150RW 250V. Montáž ukolejnění se provede podle sestavení vzorové sestavy „J“, specifikovaných pro jednotlivé trakční podpěry a konstrukce v soupisu sestavení. V případě uzemnění bude trakční podpěra zároveň ukolejněna přes průrazku na střed stykového transformátoru, nebo na symetrizační tlumivku (SYT).

Místa a způsob ukolejnění budou zřejmá z dalšího stupně dokumentace z návrhu koordinačního schématu ukolejnění a trakčního propojení.

D.2.3.8 Vnější uzemnění

SO 13-88-01	ŽST Chabařovice, TS 22/0,4kV, vnější uzemnění
-------------	---

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je vnější uzemnění TS realizováno konvenčními zemniči. Stav uzemňovací soustavy odpovídá jeho stáří s ohledem na působící korozní vlivy.

Navržený stav:

V rámci tohoto SO se vybuduje nové vnější uzemnění pro budovu transformační stanice. Průřez vodičů zemniče bude volen podle předpokládaného rozdělení poruchového proudu a korozní agresivity půdy. Mřížový zemnič bude navržen z pásek FeZn 30/4, který bude doplněn o tyčové zemniče.

Pásek FeZn 30/4 bude uložen ve výkopu v hloubce cca 0,8 m. Před vstupy do budovy bude proveden potenciálový práh. V místě křížování s kabelovým vedením bude pásek zemniče uložen pod kabelovým vedením, přitom od sdělovacích vedení má být vzdálen 30 – 50 cm podle účelu kabelu – viz ČSN 33 2000-5-533. Pro budoucí aplikaci magistralního rozvodu LDSŽ 22kV je nutné, aby výsledný zemní odpor ochranného uzemnění byl menší než 2 Ω. Aby se minimalizovalo korozní ohrožení bludnými proudy je uzemňovací síť dostatečně vzdálená od kolejiště. Je respektována minimální vzdálenost zemničů 5 m od elektrizované koleje a od jiné zemničí soustavy 15 m ve smyslu normy ČSN 341500 ed.2.

B.2.6.7 D.2.4 Ostatní stavební objekty

SO 10-92-01	Kácení
SO 10-96-01	Náhradní výsadba

Z důvodu realizace stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsáném v dokumentaci B.6.3 Dendrologický průzkum. Před zahájením stavby bude nutné odstranit: 2 362 kusů stromů, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno 13 090 m² keřů, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu).

Dle srovnatelných železničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba. Jako horní mez odhadu pro potřebu rozpočtování je zvažováno 2000 ks stromů špičáků, 2 000 ks alejových listnatých stromů s balem o obvodu kmene do 14 cm, podchozí výška min 2,4 m a 5 000 ks autochtonních druhů keřů. Tyto výsadby proběhnou pravděpodobně mimo zábor stavby - přesná lokalizace, druhová garnitura, kvantitativní i kvalitativní požadavky a počty vysázených dřevin budou specifikovány na základě požadavků dotčených OŽP.

Vegetační úpravy v ploše vlastního záboru stavby nejsou navrhovány, a to především z bezpečnostních důvodů (ochrana trakce, rozhledové poměry).

B.2.7 Technická a technologická zařízení. Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Dokumentace řeší liniovou železniční dopravní stavbu. Technologická zařízení jsou popsána podrobně výše v částech D.1.1, D.1.2 a D.1.3, které řeší železniční zabezpečovací, železniční sdělovací zařízení a silnoproudou technologii.

Zařazení budov do bezpečnostní kategorie

Technologická budova v ŽST Chabařovice je zařazena do II. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

Budova St. 5 v ŽST Ústí nad Labem západ je zařazena do III. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení)

prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

Budova trafostanice v ŽST Chabařovice je zařazena do II. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systému technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracovávaný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace."

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel stavby zajistí, že po dobu trvání stavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená bezpečnostní opatření vyplývající z tohoto Řádu."

Podrobněji viz samostatná příloha B.2.8. Pro pozemní stavební objekty budov bude v dalším stupni dokumentace zpracováno samostatné Požárně bezpečnostní řešení.

Obslužnost území složkami integrovaného záchranného systému

V rámci stavby nedochází ke změně možností přístupu záchranných složek do oblastí kolem modernizované železnice. V rámci stavby jsou rekonstruované mostní objekty. Nejsou rušeny železniční přejezdy, budovány nové silniční mosty a protihlukové stěny.

Mosty

SO 13-20-01 ŽST Chabařovice, most v ev. km 10,798

V rámci rekonstrukce dojde k sejmutí všech nosných konstrukcí pod traťovými a vlečkovou kolejí, spodní stavba bude zachována. Budou osazeny nové nosné železobetonové konstrukcí pod traťovými kolejemi. Vlečková kolej bude zrušena. Podjezdová výška cca 6m vyhovuje průjezdu zásahových vozidel HZS.

Stávající most ev.žkm. 9,562 s volnou výškou 5,40m nad zpevněnou komunikací vyhovuje průjezdu HZS.

Komunikace

Bude vybudována nová zpevněná jednosměrná příjezdová silniční komunikace š.3,5m k nově budovanému přízemnímu technologickému objektu. Tato překonává výškový rozdíl mezi stávající dvoupruhovou komunikací v ulici Průmyslová a novou úrovní technologického objektu, který je založen v úrovni kolejiště. Nová komunikace je objízdová a navazuje na stávající komunikaci v ulici Průmyslová.

Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor

Stavba je z velké části dopravní a liniová (koleje, mosty, komunikace, inženýrské sítě, technologie). Stávající výpravní budova je demolována. Odstupové vzdálenosti se stanovují od nové technologické budovy. Stavební úpravy ve stávající trafostanici a stavební St.5 nemají vliv na velikost stávajícího požárně nebezpečného prostoru (případně se odstupové vzdálenosti zmenšují – v budově St.5 se zazdívá okno).

SO 13-72-01 ŽST Chabařovice, technologická budova

Přízemní samostatně stojící objekt pouze se vstupními dveřmi a větracími otvory. Směrem do kolejiště je okno z provizorního pracoviště. Předpokládaná odstupová vzdálenost 2,5m - vyhovuje.

Podrobně budou odstupové vzdálenosti vyhodnoceny v dalším stupni PD na základě podrobného stavebního řešení a výpočtu požárního zatížení.

Řešení evakuace osob

V posuzovaných objektech budov nejsou zřízena trvalá pracoviště. Stávající výpravní budova je demolována. V technologickém objektu i v trafostanici bude obsluha jen občasné. Z objektů vedou nechráněné únikové cesty. Způsob evakuace osob ze stávající budovy St.5 se nemění – nemění se počet evakuovaných osob – v nově budované technologické místnosti pro zařízení zab.zař. není nově zřízeno žádné trvalé pracovní místo.

Z průchozího kolektoru vedou nechráněné únikové cesty dvěma směry (délka kolektoru je 43m) – výstup je poklopem 600/900mm ve stropě šachty. Poklopy musí být z vnějšku označené, stále přístupné, z vnějšku uzavíratelné a otevíratelné pomocí nástroje, zevnitř bez nástroje (nástroj bude jednotný pro celý provozní celek). Poklopy budou navrženy pro provozní zatížení, otevíratelné silou 250 N (mohou být děleny na několik částí). (viz. ČSN 73 0848)

Podrobné posouzení únikových cest z jednotlivých objektů bude provedeno v rámci dalšího stupně PD - projektové dokumentace pro stavební řízení.

Zdroje požární vody a jiného hasiva

SO 13-72-01 technologická budova, SO 13-72-02 stavební úpravy budovy trafostanice - pro tyto objekty se vnější ani vnitřní odběrná místa nezřizují dle ČSN 73 0873 čl. 4.4 a2) a b2) – je zde nepřípustné hašení a ochlazování vodou. Ve stávajícím objektu St.5 se nemění způsob zásobování požární vodou.

V objektech budou pro prvotní zásah osazeny přenosné hasicí přístroje. Počet a umístění bude stanoveno v dalším stupni dokumentace.

Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením

Elektrická požární signalizace (EPS - ČSN 730875)

dle čl. 6.6.9 ČSN 730802 se pro požární výšku objektů $h < 22,5\text{m}$ EPS nevyžaduje. V souladu s **požadavky normy ČSN 73 0875** se v řešených objektech **instalace systému EPS nepožaduje**, a to z následujících důvodů:

- v řešených objektech nejsou navrženy výrobní ani skladové požární úseky, které by měly půdorysnou plochu požárního úseku větší než součin $0,5 * S_{\text{max}}$,
- požární úseky nebudou vybaveny systémy ZOKT ani SHZ,
- v požárních úsecích se nebude vyskytovat více jak 50 osob ve výškové poloze větší než 30 m,
- v objektu nejsou 3 a více podzemních podlaží,
- v objektu je plánován konkrétní způsob využití.

Instalace systému elektrické požární signalizace se v řešených objektech nepožaduje.

Lokální detekce požáru

Na základě požadavků a zvyklostí investora bude zařízení lokální detekce požáru (v rámci systému PZTS) instalováno v prostorách s požárním zatížením v **nově budovaném technologickém objektu**. (SO 13-72-01).

Výstup z ústředny PZTS propojen prostřednictvím přenosového zařízení SDH a zaveden do místa trvalé obsluhy. Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění. Pro monitorování stavu ústředny PZTS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC. (Elektrodispečink Ústí nad Labem).

Samočinné adresovatelné hlásiče požáru zajišťují signalizaci požáru jen u těch prostor, ve kterých jsou tyto hlásiče instalovány. Požár vzniklý nebo vznikající v okolních prostorech, kde samočinné hlásiče nebudou instalovány, bude signalizován až po vzniku zplodin hoření v dostatečné koncentraci do chráněných prostor. Požární multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče a tlačítkové hlásiče chránící jednotlivé místnosti v technologických budovách budou s ústřednou LDP propojeny kruhovými hlásícími linkami.

Samočinné stabilní hasicí zařízení (SSHZ) – dle čl. 7.2.7 ČSN 730804 se nepožaduje.

Zařízení odvodu tepla a kouře (ZOTK) – dle čl. 7.2.8 ČSN 730804 se nepožaduje.

Nouzové osvětlení – dle čl. 10.18.1 ČSN 730804 se pro technologické budovy **nepožaduje**. Kolektor pro kabelová vedení bude dle čl. 5.9 ČSN 73 0848 vybaven kromě provozního osvětlení i nouzovým osvětlením únikových cest dle ČSN EN 1838.

Požární ucpávky a požární uzávěry otvorů

Na vstupech kabelů a instalací do objektů a v průchodech kabelů požárně dělicími konstrukcemi budou osazeny požární ucpávky. Otvory v požárně dělicích konstrukcích budou osazeny požárními uzávěry. Požární uzávěry a ucpávky budou provedeny dle platných norem a předpisů a budou označeny.

Označení se provede štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- b) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku

Stavba probíhá převážně na stávajícím tělese dráhy, u kolejí nejsou budovány protihlukové stěny. Částečně je železniční těleso umístěno mezi zárubní a opěrné zdi.

V rámci stavby nedochází ke změně přístupu záchranných složek do oblastí kolem modernizované železnice. V rámci stavby jsou rekonstruované mostní objekty a železniční přejezdy, vybudovány protihlukové stěny.

K nově budovanému technologickému objektu je vedena zpevněná obslužná komunikace o š. 3,5m. Tato komunikace je jednosměrná, objízdná a vede zpět na stávající komunikaci v ulici Průmyslová, kde je dvoupruhová zpevněná komunikace o š. 6,5m. technologická budova je přízemní objekt s kabelovým prostorem výšky cca 1m – vnitřní zásahové cesty ani nástupní plochy nejsou požadovány.

Ke stávajícímu objektu trafostanice je příjezd po stávající dvoupruhové komunikaci v ulici Průmyslová, před objektem je zpevněná komunikace, která umožňuje otočení a odstavení zásahových vozidel. Příjezdy zásahové techniky k objektu nemění.

Příjezd ke stávajícímu stavědla St.5 se nemění - je po stávající komunikaci a navazujících zpevněných plochách přístupných sjezdem z ulice Majakovského. Komunikace je zpevněná o š. min 5,5m, navazující zpevněné plochy umožňují otočení zásahového vozidla. Objekt je umístěn uvnitř kolejiště. Železniční mostní objekty nad komunikacemi v ulicích Majakovského a Tyršova mají podjezdnou výšku 3,8m a nevyhovují požadavkům ČSN 73 0804.

Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany

Stavby požární ochrany není nutné budovat.

Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany

Stavba se nachází v hasebnímu obvodu HZS JPO Ústí nad Labem.

Stavba rovněž patří do hasebnímu obvodu SŽ HZS JPO Ústí nad Labem.

Podrobněji je požárně bezpečnostní problematika řešena v příloze *B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení*.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Nové technologické budovy jsou navrženy v souladu s předpisy a normami pro úsporu energií a ochrany tepla. Skladby obvodových konstrukcí splňují požadavky normy na požadovaný součinitel prostupu tepla.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

V rámci stavebních úprav ve technologické budově jsou navrženy dispoziční úpravy provozních místností, které respektují současné hygienické požadavky na stavby.

Všechny pobytové místnosti jsou přirozeně odvětrány, nepobytové prostory jsou větrány nuceně. Normová výměna vzduchu pro pobyt a provoz je dodržena.

Všechny pobytové prostory vyhovují pro předepsané denní osvětlení. Ostatní prostory jsou uměle osvětleny podle normy.

Nová technologická budova bude napojena na řády vodovodní a kanalizační.

Na základě posouzení zpracovatele hlukové studie nebudou navrhována v rámci stavby protihluková opatření (PHS).

Navýšení rychlosti související s rekonstrukcí se v okolí stavby projeví pouze minimálně, neboť železniční trať prochází v extravilánu, v dostatečné vzdálenosti od obcí a usedlostí.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata následující opatření:

- ❑ Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- ❑ Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- ❑ Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- ❑ Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

- ❑ Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- ❑ Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- ❑ Při manipulaci s odpadem obsahujícím azbest bude striktně postupováno podle technologických postupů projednaných s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

B.2.11 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energet. vedení

Všeobecně

Stavba řeší rekonstrukci traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně). Jedná se o elektrifikovanou trať se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. V oboru železničního zabezpečovacího zařízení v části D.1.1 jsou do stavby zahrnuty provozní soubory TZZ a SZZ včetně pokládky příslušných zabezpečovacích kabelů SŽ. V oboru sdělovacího zařízení v části D.1.2 jsou do stavby zahrnuty provozní soubory sdělovacích zařízení, včetně pokládky příslušných sdělovacích kabelů SŽ v místě provádění stavebních prací - včetně navázání na stáv. technologická zařízení.

Celkové řešení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení

V rámci této stavby budou v rámci traťového zabezpečovacího zařízení pokládány nové zabezpečovací kabely typu TCEKPFLEZE, párované typu 4P1,0 a 48P1,0. Jedná se o zabezpečovací kabely, které jsou buď nejdelší, anebo jsou pro daný traťový úsek nejvíce zastoupeny.

V rámci této stavby bude v rámci sdělovacího zařízení pokládán nový traťový kabel typu TCEKPFLEZE čtyřkovaný profilu 15XN 0,8 mm. Kabely místní kabelizace nejsou zde uváděny, jelikož se jedná o kabely relativně krátkých vzdáleností.

V současné době je v provozu také stávající dálkový kabel typu DK 44 na kterém jsou zatím provozovány sdělovací a zabezpečovací okruhy. Tento dálkový kabel bude v provozu i po dokončení předmětné stavby, protože zajišťuje spojení i mimo tento traťový úsek.

Vlivy trakčních a energetických vedení

Pro provedení podrobného výpočtu vlivů vedení VVN na sdělovací a zabezpečovací kabely SŽ dle ČSN 33 21 60, který projektant provede v dalším stupni projektové dokumentace, je nutné požádat společnost ČEZ a.s. a ČEPS a.s. o výpočet zkratových proudů a sdělení technických údajů jednotlivých vedení VVN a ZVN, aby bylo možné určit, které vedení v případě jeho zkratu bude mít největší nebezpečný vliv na metalické sdělovací a zabezpečovací kabely SŽ v předmětném traťovém úseku:

- Žst. Ústí nad Labem západ (stavědlo 5, km 3,600) - žst. Chabařovice (nová technologická budova TB, km 11,137)

Vstupní údaje

V rámci předmětné stavby budou pokládány a instalovány nové zabezpečovací kabely a nový traťový kabel.

V předmětném úseku dochází k souběhu s nadzemním vedením VVN 110kV společnosti ČEZ, a.s. Všechny výše uvedené sdělovací a zabezpečovací kabely budou vystaveny vlivu trojfázového vedení VVN.

V rozsahu dané stavby dochází ke styku s vedením VVN:

- 1.) Vedení VVN **V 188** 110 kV (uzel A: R-Koštov – uzel B: R-Ústí n.Labem sever)
- 2.) Vedení VVN **V 160** 110 kV (uzel A: R-Ústí n.Labem sever – uzel B: R-Chotějovice)
- 5.) Ostatní vedení VN 22 kV

Výpočet vlivu vedení VVN na stavbu dle ČSN 33 21 60

Výpočet nebezpečných indukčních vlivů bude proveden dle platné normy ČSN 33 21 60 ed.2– Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN.

Dle článku 5.8 citované normy je výpočet nebezpečných indukčních vlivů proveden pro to silové vedení VVN, jehož nebezpečný vliv při zkratovém nebo mimořádném stavu je největší. Na základě podkladů od společnosti ČEZ, a.s. budou v dalším stupni PD poskytnuty průběhy zkratových proudů. Z nich jednoznačně vyplyne, které vedení VVN bude mít největší vliv na vznik nebezpečného indukovaného napětí na novém traťovém kabelu, na stávajícím dálkovém kabelu DK 44, nebo případně na sdělovacích kabelech místní kabelizace v jednotlivých žst.

Výpočet vlivu trakčních vedení na stavbu dle směrnice 20/ 86 – PMR

Pro výpočet vlivů stejnosměrných trakčních vedení VN na sdělovací a zabezpečovací kabely SŽ nebyla a ani v současné době neexistuje žádná platná norma. Federální ministerstvo dopravy vydalo ve věstníku dopravy č.9, z 30. dubna 1987, směrnici s názvem „Směrnice pro ochranu sdělovacích kabelů před nebezpečnými indukčními a korozními vlivy ve stykových pásmech dvou trakčních proudových soustav a v místech souběhu ss trakční proudové soustavy a silového trojfázového vedení“ (směrnice 20/ 86 – PMR).

Projektantem bude proveden výpočet vlivů dle výše uvedené směrnice.

Umístění měření a jejich vzájemná vzdálenost je následující:

- a) žst.Koštov
- b) Ústí nad Labem západ
- c) žst.Děčín

Žst. Koštov		Ústí nad Labem západ		žst.Děčín
Mězírna	8,019 km	Spínací stanice	22,130 km	Mězírna

Ochranná opatření

➤ Ochranná opatření proti nebezpečnému vlivu na straně sdělovacího vedení

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- pravidelnou kontrolu izolačního stavu a odporové nerovnováhy
- stálost všech spojů vodičů s co nejmenším počtem provozně rozpojitelných spojů
- elektrickou pevnost izolace sděl. zařízení.

➤ Ochrana sděl. kabelů před nebezpečným indukčním a galvanickým vlivem

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- ochranu oddělovacími transformátory (translátory)
- ochranu kompenzačními vodiči (nadložné lano).

➤ Ochrana osob pracujících na sdělovacích vedeních nacházejících se v oblasti nebezpečného vlivu trojfázových vedení

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN je nutné postupovat podle ČSN EN 50 110-1, ed.2.

U sděl. vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- Kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- Tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN ISO 3864-1
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN EN 50 110-1, ed.2.
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“.

Závěr

Na základě údajů z hydrogeologické mapy ČR se předmětná stavba nachází v lokalitě se zvýšeným výskytem vodních srážek, relativně vysokou hladinou spodní vody a skalnatým podložím. Tyto faktory ovlivňují specifický odpor půdy a to k vysokým hodnotám, což má negativní dopad na hodnotu indukovaného napětí ve sdělovacích a zabezpečovacích kabelech v případě zkratu na vedení VVN.

Na základě zkušeností z jiných staveb (provedených výpočtů) projektant **doporučuje pro traťový úsek Ústí nad Labem západ – žst. Chabařovice použít sdělovací metalický traťový kabel a dlouhé zabezpečovací kabely v provedení ZE.** Jedná se o mezistaniční kabely dlouhé cca 8,160 km.

Od nové technologické budovy TB v žst. Chabařovice (km 11,137) po konec nové kabelové trasy (km 12,940) je délka pokládaného nového traťového kabelu 1,850 km ve směru na žst. Bohosudov.

Sdělovací kabely pokládáné v rámci místní kabelizace (relativně krátké délky do 500m) mohou být v provedení bez ZE ochrany.

Zabezpečovací kabely, pokládáné v rámci staničního zab. zařízení (relativně krátké délky do 200m), mohou být v provedení bez ZE ochrany.

Po provedení přesného výpočtu, bude upřesněno, zda budou použity kabely v provedení s ZE ochranou, či nikoliv a v jakém rozsahu.

UPOZORNĚNÍ !

Pro přesný výpočet vlivů vedení VVN na sdělovací a zabezpečovací kabely **je nutné** v dalším stupni PD **provést měření specifického odporu půdy – rezistivity půdy** v celém traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice.

B.2.12 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Úpravy stávajících pozemních objektů jsou pouze malého rozsahu, případné měření vnitřního radonu bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace. Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým indexem.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a záchytné vany.
- Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů

ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.

- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!
- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Silnoproud

Stanice bude napojena na distribuční soustavu ČEZ, a.s.

Slaboproud

Technologie bude napojena na rozvody v železniční stanici.

Voda a kanalizace

Nová technologická budova v ŽST Chabařovice bude napojena na vodovod a kanalizaci. Dešťové vody budou likvidovány v místě stavby.

Plyn

Stávající plynové přípojky nebudou nijak dotčeny, nové nejsou navrhovány.

B.4. Dopravní řešení

Podrobně řeší příloha *B.4. Dopravní řešení*.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb. Pokud bude vznesen požadavek na provedení náhradních výsadeb, bude zpracován projekt náhradních výsadeb. Náklady s provedením náhradních výsadeb hradí investor stavby.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Popisem vlivů na jednotlivé složkové zákony v oblasti životního prostředí se zabývají samostatné přílohy dokumentace v částech *B.6.1 až B.6.8*.

Ovzduší

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace *B.6.4 Rozptylová studie*.

Hluk

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace *B.6.5 Akustická studie*.

EIA

K záměru bylo z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, vydáno Krajským úřadem Ústeckého kraje dne 31. května 2021 pod č.j.: KUUK/065925/2021/ZPZ vyjádření se závěrem, že záměr nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona.

Vodoteče a vodní zdroje

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace *B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí*.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Trasa záměru není v územní kolizi s žádným dobývacím prostorem ani prognózním zdrojem nevyhrazených surovin.

Trasa záměru je v územní kolizi s chráněným ložiskovým územím. Modlany – hlubina (ID: 3118400, uhlí hnědé), v širším okolí je dále celá řada CHLÚ a ložisek výhradních ploch pro hnědé uhlí (Proboštov – jaroslav, Proboštov, Chabařovice II, Chabařovice – lom).

V řešeném traťovém úseku není lokalizováno žádné průzkumné území, poddolovaná území ani důlní díla, stejně jako se zde nevyskytují žádná geologická ani paleontologická nalziště.

Fauna a flóra

Vliv na faunu byl vyhodnocen v rámci hodnocení ve smyslu § 67 zákona č.114/1992 Sb. a odborného celoročního zoologického průzkumu, zejména s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů (dále jen „ZCHD“) živočichů. Dle nálezové databáze ochrany přírody AOPK je v širším okolí záměru uvádeň výskyt celé řady ZCHD, zejména obojživelníků, plazů a ptáků. Vliv na flóru byl vyhodnocen v rámci hodnocení ve smyslu § 67 zákona č.114/1992 Sb. na podkladě celoročního botanického průzkumu, zejména s ohledem na výskyt ZCHD rostlin.

Hodnocení ve smyslu § 67 zákona č.114/1992 Sb. je samostatnou přílohou dokumentace *B.6.2*.

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody (dále jen „ZCHÚ“) jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná. Kategorie zvláště chráněných území jsou následující: národní parky (dále jen „NP“), chráněné krajinné oblasti (dále jen „CHKO“), národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky (dále jen „PP“).

Trasa záměru není v územní kolizi se ZCHÚ. Nejbližší tzv. maloplošné ZCHÚ – PP Kateřina je vzdáleno více než 1,2 km od záměru, nejbližší tzv. velkoplošné ZCHÚ – CHKO České středohoří je vzdáleno více než 5,5 km od záměru.

NATURA 2000

Záměr není v územní kolizi lokalitami soustavy Natura 2000. Nejbližší ptačí oblast Východní Krušné hory (kód CZ0421005) je vzdálena přes 4 km od záměru, nejbližší evropsky významná lokalita Strádovský rybník pak 1,2 km. Z hlediska možného ovlivnění EVL a PO vydal Krajský úřad Ústeckého kraje vyjádření ve smyslu § 45i zákona č.114/1992 Sb. Se závěrem, že lze vyloučit významný vliv na předmět ochrany, popř. EVL nebo PO v územní působnosti KÚ Ústeckého kraje.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“) dle §3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Prakticky je vymezen v rámci nadregionální, regionální a lokální úrovně do biocenter a bikoridorů. V nadregionální a regionální úrovni není řešená stavba v územní kolizi. Lokální úroveň ÚSES vychází z platného územního plánu Chabařovice – na hraně drážního pozemku mezi Velkým Lučním rybníkem a soustavou menších rybníků podél Ždírnického potoka je lokalizováno bezejmenné lokální biocentrum, při západním břehu Malého Lučního a křížením trati u rybníka je trasován navržený lokální biokoridor.

VKP

Významný krajinný prvek je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Ve smyslu §3 zákona č. 114/1992 Sb. jsou kříženy následující vodoteče: Ždírnický potok, Habartický potok a Důlní potok a jejich přítoky. Malý a Velký Luční rybník, stejně jako soustava menších rybníků podél Ždírnického potoka jsou v dotčeném úseku přemostěny. VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. dotčeny nejsou.

Památné stromy

Trasa záměru ani jeho nejbližší okolí není v územní kolizi s žádným památným stromem. Dle ústředního registru ochrany přírody spravovaného AOPK ČR je nejbližší dub v Proboštově vzdálen více než 800 m od záměru.

Krajinný ráz a přírodní parky

K ochraně krajinného rázu je určen §12 zákona č.114/1992 Sb. a je nástrojem orgánů ochrany přírody jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom

ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. V zastavěném území a zastavitelných plochách pro které je územním nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

Stavba „prochází ve stávající stopě, nebude tedy posuzována z hlediska ochrany krajinného rázu; stavba nezasahuje, ani se nenachází v bezprostřední blízkosti přírodních parků.

Kulturní památky

Stávající železniční trať není dle památkového katalogu v územní kolizi s kulturními památkami. Vzhledem ke skutečnosti, že nejbližší nemovitě kulturní památky jsou vzdáleny řádově stovky metrů od osy koleje, vliv bude minimální až nulový.

Plánovaný záměr dále není v územní kolizi s národními kulturními památkami, městskými ani vesnickými památkovými rezervacemi, stejně jako s městskými ani vesnickými památkovými zónami. Krajinná památková zóna Územní bojiště u Přestanova je vzdálena více než 400 m od ŽST Chabařovice.

Archeologická území

Stavba nezasahuje do prvků ÚAN s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy.

b) Odpadové hospodářství

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2021 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spálení).

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace *B.6.6 Odpadové hospodářství*.

c) Zábory pozemků zemědělského půdního fondu

Stavbou dochází k dočasným záborům zemědělského půdního fondu nad 1 rok v k.ú. Chabařovice o celkové výměře 3 889 m². Vyhodnocení dopadu stavby do zemědělského půdního fondu, výpočet výše odvodů za dočasné odnětí zemědělské půdy ze ZPF, bilanci skrývky a mapové zpracování obsahuje samostatná část projektové dokumentace *B.6.7 Zemědělská příloha*. Součástí dokumentace je plán rekultivací dočasných záborů ZPF nad 1 rok.

Pro stavbu není požadován trvalý zábor zemědělského půdního fondu.

Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou dotčeny. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo lesa. Seznam pozemků do 50 m od obvodu stavby je součástí Geodetické dokumentace části *E.5.2 Majetkoprávní část*.

d) Zábory pozemků plnicích funkcí lesa

Zábory pozemků plnicích funkcí lesa nezvnikají.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyzoomnění, evakuace, ukrytí či nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace, související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním, patří především:

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus
- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u liniových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovitě kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby, situované v intra i extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní doprava je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele budovy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Zařízení staveniště

Situování plochy ZS je posouzeno z hlediska možností přístupu a napojení na inženýrské sítě. Plocha je navržena podle využití pro charakter stavební činnosti, podle předpokládaných potřeb dodavatelů a konfigurace terénu.

Pro řešenou stavbu jsou k dispozici následující plochy:

ZS číslo	km tratě cca	situování vůči trati	vlastnické právo
1	10,0	vpravo	Český rybářský svaz z. s., Severočeský územní svaz
2	10,3	vpravo	město Chabařovice

3	10,8	pod	České dráhy a. s.
4	11,1	vlevo	České dráhy a. s.
5	11,3	vlevo	České dráhy a. s.
6	11,6	vlevo	České dráhy a. s.
7	11,7	vpravo	České dráhy a. s.

Přístupy na staveniště

- 1) staveniště mostu v km 10,037: silnice I/13 – silnice I/30 – silnice III/25357 – staveništní komunikace po hranici pozemku p. č. 1698/1 (dražní těleso, vlastnictví ČR/Správy železnic), k. ú. Chabařovice
- 2) ZS 1 + 2: silnice I/13 – silnice II/253 – staveništní komunikace
- 3) ZS 3: silnice I/13 – silnice II/253
- 4) ZS 4 + 5 + 6: silnice I/13 – silnice II/253 – MK Průmyslová – plocha nákladiště žst. Chabařovice
- 5) ZS 7: silnice I/13 – silnice II/253 – staveništní komunikace

b) Stavební postupy

Na základě rozhodnutí investora stavby byl stanoven termín provádění stavby. z této skutečnosti potom vycházejí tyto termíny:

zahájení stavby: srpen 2025 (přípravné práce ve stavebním postupu 0)
 konec stavby: červenec 2027
 délka výstavby: 24 měsíců

Celá stavba je rozdělena na sedm stavebních postupů (uvedeny s rozhodujícími oblastmi stavebních činností):

Stavební postup 0 (SP 0):

Zahrnuje činnosti na kabelových trasách (včetně dočasných přeložek stávajících kabelů zabezpečovacího zařízení), TV a dalších objektech, nezávislé na výlukách. Dále obsahuje projekci staničního zabezpečovacího zařízení (dočasného mobilního i definitivního, dále SZZ) a začátek jeho výroby.

Stavební postup 1 (SP 1):

Zahrnuje činnosti v sudé skupině žst. Chabařovice mimo dosah stávajícího podchodu.

Stavební postup 2 (SP 2):

Zahrnuje zahájení rekonstrukce liché skupiny žst. Chabařovice a staniční koleje 2 (zejména práce na obou zhlavích).

Stavební postup 3 (SP 3):

Zahrnuje dokončení rekonstrukce liché skupiny žst. Chabařovice a staniční koleje 2 včetně demolice stávajících nástupišť a podchodu.

Stavební postup 4 (SP 4):

Zahrnuje rekonstrukci traťové koleje 2 včetně nosných konstrukcí mostů v km 10,037 a 10,798 a dokončení sudé části ústeckého zhlaví žst. Chabařovice.

Stavební postup 5 (SP 5):

Zahrnuje rekonstrukci traťové koleje 1 včetně nosných konstrukcí mostů v km 10,037 a 10,798 a dokončení liché části ústeckého zhlaví žst. Chabařovice.

Stavební postup 6 (SP 6):
Zahrnuje aktivaci definitivního SZZ.

Zahájení stavby:

1. 8. 2025

postup	termín postupu	vyloučeno	termín výluky
0	1. 8. 2025 – 8. 3. 2026	TK 1 UL-z – Chabařovice (8 hodin, den)	11. – 15. 8. 2025
		lichá skupina žst. Chabařovice (8 hodin den)	16. 8. – 25. 8. 2025
		TK 2 UL-z – Chabařovice (8 hodin, den)	26. 8. – 30. 8. 2025
		sudá skupina žst. Chabařovice (8 hodin den)	31. 8. – 9. 9. 2025
		TK 1 UL-z – Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 14./15. – 18./19. 9. 2025
		lichá skupina žst. Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 24./25. 9. – 3./4. 10. 2025
		TK 2 UL-z – Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 29./30. 9 – 3./4. 10. 2025
		sudá skupina žst. Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 9./10. – 18./19. 10. 2025
		všechny koleje žst. Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 19./20. 10. – 27./28. 11. 2025
1	9. 3 – 7. 5. 2026	sudá skupina žst. Chabařovice mezi oběma elektrickými děleními	noc 8./9. 3. 2026
		sudá skupina žst. Chabařovice výhybka 4 mimo – bohosudovské záhlaví	9. 3 – 7. 5. 2026
		TK 2 Chabařovice – Bohosudov	9. 3 – 7. 5. 2026
		sudá skupina žst. Chabařovice mezi oběma elektrickými děleními	noc 7./8. 5. 2026
2	8. 5. – 27. 5. 2026	lichá skupina žst. Chabařovice mezi oběma elektrickými děleními	noc 7./8. 5. 2026
		lichá skupina žst. Chabařovice výhybka 1 mimo – bohosudovské záhlaví	8. 5. – 27. 5. 2026
		žst. Chabařovice: SK 102, úsek výhybka 107 mimo – výhybka 117 mimo	8. 5. – 27. 5. 2026
		TK 1 Chabařovice – Bohosudov	8. 5. – 27. 5. 2026
		všechny koleje žst. Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noci 26./27. a 27./28. 5. 2026
3	28. 6. – 6. 7. 2026	lichá skupina žst. Chabařovice výhybka 103 mimo – výhybka	28. 6. – 6. 7. 2026

		120 mimo	
		žst. Chabařovice: SK 102, úsek výhybka 107 mimo – výhybka 117 mimo	28. 6. – 6. 7. 2026
		lichá skupina žst. Chabařovice mezi oběma elektrickými děleními	noc 6./7. 7. 2026
4	7. 7. – 3. 11. 2026	koleje 602d – 52 žst. Ústí n. L.- západ + TK 2 UL-z – Chabařovice	7. 7. – 3. 11. 2026
		SK 2 žst. Chabařovice výhybka 3 mimo – výhybka 105 mimo	7. 7. – 3. 11. 2026
		sudá skupina žst. Chabařovice mezi oběma elektrickými děleními	noc 2./3. 11. 2026
5	1. 2. – 31. 5. 2027	TK 1 Hrbovice – Chabařovice	1. 2. – 31. 5. 2027
		SK 1 žst. Chabařovice ústecké záhlaví – výhybka 102 mimo	1. 2. – 31. 5. 2027
		všechny koleje žst. Chabařovice (čtyři hodiny noc)	noc 30./31. 5. 2027
6	1. 6. – 30. 7. 2027	–	–

Stavební postupy a navržená organizace výstavby jsou podrobně popsány v části *B.8 Zásady organizace výstavby*.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba rekonstrukce tratě ovlivní kromě občanů používajících pravidelně železniční dopravu i ty, kteří se setkávají se zařízeními SŽ, aniž by je využívali. O změnách provozu na trati nebo v její blízkosti, o případných uzavírkách a silničních objížďkách, atd., bude veřejnost po dobu realizace stavby průběžně informována.

Napojení rekonstruovaného traťového úseku na dopravní žel. síť ČR zůstává beze změny. To opět plyne z charakteru stavby - tj. rekonstrukce.

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn stávající silniční sítí, tedy silnice I. až III. třídy, dále po místních a účelových komunikacích, částečně pojezdem po upraveném stávajícím šterkovém loži a po nově zřízených nebo zpevněných přístupových cestách. Zpevnění nebo zřízení přístupových cest bude provedeno pomocí šterku nebo panelů. Veřejné komunikace místní, městské, účelové a silnice I., II. a III. třídy budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu a v míře poškození vyspraveny na náklady stavby. K tomu provede zhotovitel stavby spolu s majiteli (správcí) těchto komunikací místní šetření ke zjištění stavu před jejich využíváním a po ukončení využívání.

d) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do přírody a stávající zeleně. Označené vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední

blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS, které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být základy narušeny, podkopány apod. V opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy je třeba rovněž **zabránit sesuvům zeminy** provizorním pažením. V případě jejich výskytu je nutno **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do odvodňovacího systému, a to jak v novém stavu, tak v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet. Stavba bude - dle možností - oplocena (jde o liniovou stavbu).

V souvislosti s realizací stavebního záměru vyvstaly požadavky na kácení dřevin.

Dendrologický průzkum je samostatnou přílohou Souhrnné části pod číslem B.6.3.

Z větší míry je drážní těleso doprovázeno náletovými dřevinami a keřovými porosty. Pro kácení zapojených porostů dřevin s rozlohou nad 40 m² je také nutné získat povolení ke kácení od orgánu ochrany přírody. Záměr se nedotkne památných stromů ani jinak chráněných dřevin.

Kácení je nutné provést v období vegetačního klidu, i s ohledem na ochranu ostatních skupin organismů.

e) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Viz část dokumentace *E.5 Geodetická dokumentace*. Vzhledem k množství dotčených pozemků a staveb duplicitně neuvedeno.

f) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Rozhodující objem zemních prací v kolejišti mají sanační práce na železničním spodku a svršku, včetně výstavby nebo obnovení odvodňovacích zařízení. Podstatnou část těchto zemních prací tvoří výkopy.

Vytěžený materiál se bude odvážet na lokality trvalých skládek.

Uvažuje se zbudováním recyklační základny pro kolejové lože.

S přihlédnutím k navrhované technologii těžení materiálu železničního spodku bude na místa skládek volena přeprava pouze po silnici, příp. kombinovaná doprava po železnici s překládkou na auta a dále silniční dopravou.

V obvodu hranice zařízení staveniště se v rámci stavby neuvažuje zřizovat mezideponie vytěžené zeminy větších objemů, případně zemníky.

B.9. Požadavky na další přípravu stavby

Pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace, tedy pro dokumentaci pro stavební povolení, se požaduje provést:

- ***Doplňkové geodetické doměření lokality stavby pro dokumentaci pro stavební povolení***
- ***Kategorizace materiálu žel. svršku***

- ***Podrobný doplňkový geotechnický a hydrologický průzkum žel. spodku a inženýrských staveb pro dokumentaci pro stavební povolení***
- ***Pro další etapu IGP doporučujeme provést průzkum v rozsahu dle schváleného kolejového řešení, tj. pro kolej č. 103 a č. 104 (obě v nové stopě). Dále doporučujeme realizovat IGP v místě rozšíření zemního tělesa v oblasti bohosudovského zhlaví.***
- ***Aktualizace průzkumu znečištění zemin pražcového podloží v souladu s nově přijatou legislativou***
- ***Podrobný stavebně-technický průzkum stávajících konstrukcí pro dokumentaci pro stavební povolení***
- ***Aktualizace dendrologického průzkumu***
- ***V případě nařízení náhradních výsadeb za skácené dřeviny aktualizovat projekt náhradních výsadeb***
- ***Aktualizaci výskytu ing. sítí***
- ***Měření zemního odporu a korozních vlivů v místě STS 6/0,4kV, TS 22/0,4kV a TTS 22/0,4kV.***

V Brně prosinec 2021

Vypracoval: Ing. Jan Lehnert a kolektiv