Doplňující údaje :

Operační program Doprava

Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

.

.

0	30.4.2014	1. vydání	Ing. Bednář	Ing. Hamplová	Ing. Bednář
			v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil

Objednatel :

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Kontaktní adresa:
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Správa železniční dopravní cesty

Souprava :

Zhotovitel :

IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, Classic 7 - budova C, 170 00 Praha 7
tel: +420 255 733 111, fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com, http: www.ikpce.com

IKP CONSULTING ENGINEERS

Projekt :

Peronizace žst. Chodov

Číslo projektu:	113225
Vedoucí projektu:	Ing. J. Bednář
Stupeň :	PD
Datum :	04/2014
Archiv :	-
Formát :	33 A4
Měřítko:	-

Kraj: Karlovarský

MÚ: Chodov

Obsah :

A - PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Část :	Příloha:
A	-

OBSAH:

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE 4

1.1 Identifikační údaje o stavbě 4
1.2 Identifikační údaje o zadavateli 4
1.3 Identifikační údaje o zhotoviteli 4

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU 6

2.1 Údaje o umístění stavby 6
2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci 6
2.3 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací 6
2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů 7
2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu 7
2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území 7
2.7 Poloha vůči záplavovému území 9
2.8 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků 9
2.9 Přístup na stavební pozemek a zajištění vody a energií po dobu výstavby 10

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ 10

3.1 Účel užívání stavby 10
3.2 Trvání stavby 10
3.3 Charakter stavby 10
3.4 Etapizace výstavby 11
3.5 Údaje o dotčené železniční dráze 12
3.6 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních 13

4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY 13

4.1 Základní údaje o kapacitě stavby 13
4.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody 15
4.3 Celková spotřeba vody 15
4.4 Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod 15
4.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě 15
4.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 15

5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY 15

6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 16

7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI 21

8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY 22

9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ 27

9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku 27
9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby 28
9.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele 29

10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE 29

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název stavby:	**Peronizace žst. Chodov**
ISPROFIN/ISPROFOND:	541 372 0001
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu a přípravná dokumentace (DÚR)
Katastrální území:	Jenišov, Mírová, Dolní Chodov, Chránišov, Loučky u Lokte, Nové Sedlo u Lokte
Obec:	Jenišov, Mírová, Chodov, Nové Sedlo
Kraj:	Karlovarský

1.2 Identifikační údaje o zadavateli

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Kontaktní adresa:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Kontaktní zaměstnanci:	ve věcech technických Ing. Vlastimil Spiegl tel. 972 524 477, 607 089 896 e-mail: Spiegl@szdc.cz

1.3 Identifikační údaje o zhotoviteli

Zhotovitel projektu:	IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7 IČ: 45799016, DIČ: CZ 45799016
Vedoucí projektu:	Ing. Josef Bednář autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0010656 tel. 255 733 568, 702 206 426 e-mail: josef.bednar@ikpce.com
Subdodavatelé:	TMS s.r.o. Dubičné 106, 373 71 Rudolfov pracoviště: Wenzigova 8, 301 00 Plzeň IČ: 48200891 *železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení* Elektrizace železnic Praha a.s. Nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4

IČ: 47115921, DIČ: CZ 47115921
silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení

EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20, 370 05 České Budějovice
IČ: 62526791, DIČ: CZ 62526791
vliv stavby na životní prostředí, hluková studie

SUDOP PRAHA, a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
geotechnický průzkum

RP Consult s.r.o.
Högerova 1098/13, 152 00 Praha 5
ekonomické hodnocení, přepravní prognóza

Profesní garanti:

Dopravní technologie	Ing. Zbyněk Budiš
Požární ochrana	Ing. Filip Kňákal
Vliv stavby na ŽP	Mgr. Radomír Mužík
Organizace výstavby	Ing. Josef Bednář
Zabezpečovací zařízení	Ing. František Vlach
Sdělovací zařízení	Ing. Viktor Svoboda
Silnoproudá technologie	Martin Špaček
Železniční svršek a spodek	Ing. Josef Bednář
Nástupiště	Ing. Josef Bednář
Mosty, propustky a zdi	Ing. Jan Pospíšil
Potrubní vedení	Radim Novák
Pozemní komunikace	Ing. Jan Svoboda
Pozemní stavební objekty	Ing. Valérius Lalkovič
Trakční a energetická zařízení	Miroslav Brabec
Náklady stavby	Ing. Anna Orságová
Ekonomické hodnocení	Ing. A. Kumpoštová
Majetkoprávní část	Ing. Anna Šípková
Geotechnický průzkum	RNDr. Petr Vitásek

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

2.1 Údaje o umístění stavby

V rámci stavby „Peronizace žst. Chodov“ se řeší mimo samotné žst. Chodov i sousední dopravna žst. Nové Sedlo u Lokte a traťový úsek mezi nimi. Východním směrem od Chodova stavba přesahuje na území obcí Mírová a Jenišov.

Stavba je umístěna pouze na drážních pozemcích.

Stavba se nachází na jižním okraji města Chodov a prochází do východní části města Nové Sedlo. Stavba svým rozsahem zasahuje na území obce Mírová a Jenišov, kde se nachází mimo hlavní zastavěnou oblast.

Hlavní stavební činnost se odehrává v žst. Chodov a v jednokolejné spojce na Nové Sedlo. V samotné žst. Nové Sedlo dojde ke kolejovým úpravám v chodovském zhlaví stanice. V úseku východně od žst. Chodov dochází jen k pokládkám drážního kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Pro dotčenou oblast stavby je rozhodující územně plánovací dokumentace ÚP vyššího celku, tj. Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (ZÚR KVK). ZÚR KVK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 16.9.2010 a nabyly účinnosti dne 16.10.2010. Jednotlivé dotčené města a obce mají zpracované územní plány.

Město Chodov má územní plán, který byl vydán opatřením obecné povahy č.j. ORM/11242/2007/Ša ze dne 3.3.2009.

Město Nové Sedlo má územní plán v aktuální změně č. 3 vydané opatřením obecné povahy č.j. ÚPIŽP/14/09/Po ze dne 6.1.2009.

Obec Mírová má územní plán, který byl vydán opatřením obecné povahy č.j. ORUP/6962/09 ze dne 21.9.2010.

Obec Jenišov má územní plán aktuální z r. 2005. Územní plán byl schváleno 13.6.1999.

2.3 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stavba resp. obvod stavby se celý nachází v původních pozemcích dráhy. Z hlediska ZÚR KVK a územního plánu dotčených měst a obcí jsou tyto pozemky určeny pro dopravní drážní infrastrukturu, což předkládaný projekt nemění.

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

- D.33 II/181 přeložka navrhované trasy silnice II/181 (dnes II/209) v prostoru Nového Sedla
- D.34 II/181 přeložka navrhované trasy silnice II/181 (dnes II/209) v prostoru Chodova

Stavba „Peronizace žst. Chodov“ je s těmito stavbami, jejichž koridory jsou upřesněny v územní studii přeložky silnice II. tř. č. 209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové, v souladu – podrobně viz kapitola 7.

2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

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

2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Prostor staveniště v žst. Chodov má dobré napojení na stávající silniční síť. Vzhledem k tomu, že ve stanici se nachází několik veřejných nakládkových kolejí u zpevněných ploch, které jsou napojeny na okolní komunikace, není nutné zřizovat další přístupy. Jedná se o napojení z ul. Hrnčířské a Nádražní.

Přístup ke stavbě v prostoru jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem, v prostoru zhlaví žst. Nové Sedlo v úrovni kolejiště na silniční síť není. Veškeré práce budou probíhat vzhledem k jejich charakteru z koleje pomocí kolejových mechanizmů.

Pro demontáž nadjezdu na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo v km 197,472 je nutné provést přípravné práce shora mostu, které spočívají v odtěžení kolejového lože, výplňových desek ap. Pro tyto práce je nutné zajistit přístup přes zpevněné neveřejné komunikace v areálu Loketské výsypky. Vzhledem k tomu, že se nejedná o veřejné komunikace, je zde pro potřeby stavby zřízen dočasný zábor.

Napojení stavby na technickou infrastrukturu stavba nemění. Jsou využívány stávající přípojky (přípojky vodovodů, kanalizace a elektrické energie) a nové nevznikají.

Z hlediska napojení na dopravní infrastrukturu nevznikají žádné nové vjezdy. V rámci drážního pozemku dojde k úpravě přístupů k nástupištím, které jsou vyvolány úpravami v kolejišti stanice a situováním nových nástupišť pro zlepšení přístupu cestujících.

2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného terciérními vulkano-sedimentárními horninami krušnohorsko-ohárecké vulkanické zóny. Podloží je pak budováno hlubině vyvřelými granitoidními horninami tzv. karlovarského plutonu.

V prostoru zájmového území je z části předkvartérní podklad budován spodní částí vulkanogenního souvrství a z části pak terciérními fluvio-lakustrinními sedimenty starosedelského souvrství.

Vulkanogenní souvrství je budováno velmi pestrými pyroklastickými horninami charakteru nezpevněných i zpevněných popelových tufů, tufitů s variabilní příměsí úlomků vulkanických hornin (sopečné pumy, pumice, lapilli, atd.). Zrnitostní složení je značně variabilní, v rámci souvrství dochází k velmi rychlému střídání např. jemnozrnných nezpevněných sedimentů s hrubě zrnitými středně zpevněnými („spečenými“) horninami. Horniny při zvětrávání nabývají charakteru převážně hlinitých písků, se štěrkovitou příměsí, lokálně až hlinitopísčitých štěrků. Zejména slabě zpevněné nebo nezpevněné tufy a tufity poměrně snadno zvětrávají. Jejich výsledným produktem rozpadu jsou pak vysoce plastické až extrémně plastické hlíny a jíly tuhé až pevné konzistence. Zvětraliny (eluvia) poskytují méně únosné základové půdy. Vzhledem k jejich charakteru je nutná důsledná ochrana před nepříznivými klimatickými vlivy (déšť, mráz, atd.), které vedou k výrazné degradaci jejich geomechanických a geotechnických parametrů.

Starosedelské souvrství je v daném území budováno převážně nezpevněnými sedimenty charakteru vysoce plastických jílů, místy s proměnlivou uhelnou příměsí a hnědým uhlím až uhelnými jíly. Místy uhelné sloje vystupují, až k povrchu terénu.

Svrchu bývají nepravidelně zastiženy deluviální sedimenty. Jedná se převážně o redeponované terciérní sedimenty. Jejich charakter, složení a geomechanické vlastnosti jsou závislé na charakteru podložních hornin/sedimentů.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu (škvára, popel, cihly, železo, štěrky, atd.) a lomového kamene. Navážky jsou převážně středně ulehlé. V rámci navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy železniční tratě.

Zájmové území je součástí Chodovské pánve, která je součástí pánve Sokolovské. Z hlediska povrchového reliéfu se jedná o tektonicky snížené území. Terén je v zájmovém prostoru výrazně upravený antropogenní činností (povrchové jámové doly a výsypky haldového materiálu). Nadmořská výška terénu se pohybuje v rozmezí kót 425-442 m n. m. Současný reliéf je výrazně dotvořen převážně antropogenními sedimenty – navážkami, budujícími převážně těleso železniční tratě.

Zájmové území je dle Národního geoportálu (geoportal.gov.cz) zařazeno následovně:

- Systém – Hercynský
- Provincie – Česká vysočina
- Subprovincie – Krušnohorská soustava
- Oblast – Podkrušnohorská oblast
- Celek – Sokolovská pánev
- Podcelek – Sokolovská pánev
- Okrsek – Chodovská pánev

Jedná se o mírně teplou klimatickou oblast B1 (okrsek mírně teplý, suchý, s mírnou zimou).

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Chodovského potoka, číslo hydrologického pořadí 1-13-01-1470-0-00 a Loučský potok, číslo hydrologického pořadí 1-13-01-1310-0-00. Zájmové území je odvodňováno výše uvedenými toky do řeky Ohře.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 2120 – Sokolovská pánev.

Z hydrogeologického hlediska můžeme v daném území rozlišit dvě základní jednotky:

- Průlinově propustné prostředí kvartérních sedimentů a podložních svrchních částí terciérních sedimentů – mělká zvodeň
- Průlinově propustné prostředí hlubších částí terciérních sedimentů

Mělký kvartérní oběh podzemních vod zpravidla s volnou, místy mírně napjatou, hladinou podzemní vody se vytváří v bazální části kvartérních/terciérních sedimentů. Srážkové vody infiltrují v celém rozsahu hydrologického povodí. Proudění mělkých

podzemních vod je určováno zejména morfologií terénu. Vododajnost tohoto kolektoru je závislá na množství a intenzitě atmosférických srážek, v období sucha se jeho vododajnost výrazně snižuje (dochází k zaklesnutí hladiny podzemní vody hlouběji pod povrch terénu. Sezónní kolísání mělké hladiny podzemní vody může dosahovat decimetry až první metry (zejména v období zvýšených atmosférických srážek, nebo tání sněhu). Koeficient filtrace je řádově 10^{-6} až 10-8 $m.s^{-1}$.

V hlubších částech terciérních sedimentů je proudění podzemních vod usměrňováno litologickým složením celého souvrství. Podzemní vody bývají převážně mírně napjaté až napjaté.

Předmětný pozemek neleží v ochranném pásmu vodních zdroje ve smyslu Vyhlášky č. 137/1999 Sb. Pozemek dále nespadá do území CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vod). Předmětný pozemek dále nespadá do PHO vodních zdrojů.

Pro posouzení hydrogeologických poměrů na lokalitě byla provedena dokumentace naražené a ustálené hladiny podzemní vody v průzkumných sondách.

Podle získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná chráněná ložisková území ani potenciálně/aktivně sesuvná území. Zájmové území dále nespadá do území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

Zájmové území však podle registru poddolovaných území spadá do tří poddolovaných ploch:

- poddolované území, plocha Chranišov, číslo ID 392
- poddolované území, plocha Dolní Chodov, číslo ID 406
- poddolované území, plocha Mírová, číslo ID 424

Předmětem těžby bylo hnědé uhlí a kaolín, těžba probíhala před i po roce 1945. Revize důlních děl pak probíhala v letech 1980-1985.

Zájmové území leží při úpatí Krušných hor, které byly odděleny výraznou tektonickou linií krušnohorského hlubinného zlomu. Směr tektonické linie je cca JZ-SV, kdy jižně oddělná kra výrazně poklesla. V rámci zájmového území se předpokládá blízký výskyt lokální tektonické linie směru SZ-JV. Její vliv se v předkvartérních sedimentech/horninách se projevuje částečnou změnou geomechanických a geofyzikálních parametrů. V terciérních sedimentech se tektonika projevuje zejména prohnětením sedimentů, případně náhlým ukončením/přerušením vrstevního sledu. V jílovitých sedimentech pak i snížením geomechanických a geofyzikálních parametrů.

2.7 Poloha vůči záplavovému území

Stavba není v kontaktu se záplavovým územím ani se nenachází v území ohroženém přívalovými povodněmi.

2.8 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Stavba svým rozsahem i přes místy poměrně rozsáhle změny se celá nachází na drážním pozemku bez potřeby trvalých záborů nedrážních pozemků. Vlastníkem drážních pozemků je ve stanici ČD a.s. a v trati pak SŽDC s.o. Mezi drážní pozemky patří i dotčené

pozemky ČD, a.s., které jsou ale z pohledu stavby cizí a využití těchto pozemků bude pro účely stavebního řízení řešeno uzavřením Smlouvy o právu provedení stavby.

V rámci stavby jsou zřizovány pouze dočasné zábory nedrážních pozemků pro potřebu realizace stavby, všechny s délkou pod 1 rok.

Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků jsou součástí geodetické dokumentace, část I.2 - Majetkoprávní část.

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

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích, nebo je pro ně zajištěn dočasný zábor. Pozemkové požadavky a možnosti pro přístupy jsou uvedeny v části dokumentace I.2 - Majetkoprávní část. Technické řešení přístupů je popsáno v části dokumentace B.12 - Organizace výstavby.

Z hlediska přístupů ke staveništi je nutné zajistit především přístup shora ke snášenému nadjezdu v km 197,472 na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo. K němu neexistuje přímý přístup z veřejné komunikace a je proto navrhováno v rámci dočasného záboru využít existující komunikace Loketské výsypky.

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

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

3.1 Účel užívání stavby

Stavba „Peronizace žst. Chodov“ je stavbou dráhy ve smyslu Stavebního zákona a Zákona o drahách.

Stavba slouží pro provozování drážní dopravy osobní a nákladní.

3.2 Trvání stavby

Jedná se trvalou stavbu.

3.3 Charakter stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. Jedná se tedy jednoznačně o změnu dokončené a provozované liniové stavby dráhy.

Začátek stavby je v km 195,357 před karlovarským zhlaví žst. Chodov a konec stavby je v km 197,701 v žst. Nové Sedlo. Stavba zahrnuje žst. Chodov, úsek jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem a žst. Nové Sedlo. Před začátek resp. za konec stavby zasahují směrové a výškové úpravy kolejí, kabelové trasy, úpravy návěstidel a dalších

zařízení nutné pro napojení na současný stav. Směrem na Karlovy Vary se jedná o výběh úpravy zabezpečovacího zařízení, vyvolané úpravou poloh návěstidel, až do km 192,950. Směrem na Sokolov se jedná o výběh směrových a výškových úprav v kol. č. 4 v žst. Nové Sedlo do km 198,471.

V žst. Chodov dojde k úpravě karlovarského zhlaví pro odbočení rychlostí 80 km/h, resp. 100 km/h do stanice. Staniční kolejiště bude upraveno pro vytvoření prostoru pro ostrovní nástupiště, které se umísťuje mezi koleje č. 1 a 2. Do nové polohy se umisťuje i novorolské nástupiště. Novosedelské zhlaví bude upraveno pro rychlost 60 km/h. Ve stanici dojde v souvislosti s rušením koleje č. stáv. 2 ke zdopravnění koleje č. 4.

Na spojce mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo budou upraveny GPK pro dosažení rychlosti V/V130 = 65/70 resp. 70/75 km/h.

Pro odstranění propadu rychlosti v chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo budou do zhlaví mezi koleje č. 1, 2 a 4 doplněny dvě paralelní spojky pro rychlost 80 km/h.

Součástí stavby je snesení nevyužívaných kolejí v sudé skupině v žst. Chodov.

V žst. Chodov vzniknou nově dvě nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem. Jedno vnější nástupiště délky 90 m pro novorolskou trať s přístupem z přednádraží a jedno ostrovní nástupiště délky 250 m pro relaci Karlovy Vary – Sokolov s mimoúrovňovým přístupem podchody. Pro zlepšení přístupu cestujících a zkrácení jejich docházkové vzdálenosti jsou obě nástupiště vysunuty blíže centru na novosedelské zhlaví a přístupy jsou k nim zřízeny také z čela.

Ve stanici bude rekonstruován stávající most ev. km 195,665 a vzniknou dva nové podchody k ostrovnímu nástupišti – jeden u stávající výpravní budovy v st. km 21,232 a druhý pro přístup na nástupiště z čela na novosedelském zhlaví v st. km 21,065. Z důvodu kolejových úprav v žst. Nové Sedlo bude snesen nadjezd na chodovském zhlaví v km 197,472, kde je nedostatečná podjezdná výška pro umístění normové sestavy TV.

Na nástupištích budou umístěny přístřešky pro cestující, výstupy z podchodů budou zastřešeny. Pro zlepšení orientace cestujících bude stanice nově vybavena novým informačním a orientačním systémem. Nástupiště budou nově osvětlena včetně přístupových chodníků k nim.

V rozsahu úprav bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku. V nezbytném rozsahu se provede úprava trakčního vedení včetně stožárů, doplní se dispečerská řídící technika. Stávající sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení ve stanici a traťovém úseku bude rekonstruováno, provede se rekonstrukce silnoproudých zařízení a rozvodů. Stanice bude nově dálkově ovládána z dispečerského stanoviště v Karlových Varech.

3.4 Etapizace výstavby

Výstavba bude probíhat v několika etapách postupně po dílčích úsecích tak, aby byl po celou doby výstavby zachován železniční provoz nákladní i osobní dopravy s příp. omezením na nezbytně nutnou dobu. K nutnému omezení po dobu stavby dojde i v napojených kolejištích vlečkařů.

Z hlediska výluk bude po nezbytně nutnou dobu vyloučen provoz na trati Chodov – Nová Role, kde bude zavedena náhradní autobusová doprava. Dále nebude možné po dobu rozhodujících prací v žst. Chodov zastavovat ve stanici R a Os vlaky relace Karlovy Vary – Sokolov a budou vedeny po přeložce „za plotem“. Tyto vlaky budou zastavovat v žst. Nové Sedlo, odkud bude vedena náhradní autobusová doprava do Chodova doplněná návozem Os vlaky od Lokte. Případně bude vypravován výlukový vlak mezi Chodovem a Novým Sedlem jedoucí po jednokolejné spojce mezi stanicemi.

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

3.5 Údaje o dotčené železniční dráze

V rámci stavby „Peronizace žst. Chodov“ se řeší mimo samotné žst. Chodov i sousední dopravna žst. Nové Sedlo u Lokte a traťový úsek mezi nimi.

Žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte se nachází na dvoukolejné celostátní elektrizované trati Ústí nad Labem - Chomutov – Karlovy Vary – Sokolov – Cheb (takzvané podkrušnohorské magistrály), mezi stanicemi Karlovy Vary a Nové Sedlo. Tato trať je zařazená do systému TEN-T.

V 80. letech minulého století byla v souvislosti s těžbou hnědého uhlí trať v úseku Chodov – Sokolov přeložena a mezi karlovarským zhlavím žst. Chodov a chodovským zhlavím žst. Nové Sedlo vznikla dvoukolejná „nákladní“ přeložka. Stanice Chodov zůstala v původní historické poloze a pro její obsluhu je nutné zajíždění mimo hlavní trať. Na karlovarském zhlaví je napojena žst. Chodov dvoukolejně a mezi Chodovem a Novým Sedlem je jednokolejná spojka.

Přes žst. Chodov je úvraťově vedena regionální trať Krásný Jez – Loket – Nové Sedlo u Lokte – Chodov – Nová Role. Žst. Chodov je odbočnou stanicí pro regionální trať Chodov – Nová Role. Žst. Nové Sedlo u Lokte je odbočnou stanicí pro regionální trať Nové Sedlo u Lokte - Krásný Jez.

Žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte náleží do:

traťových úseků dle č. TÚ:

- 0112 Chomutov, západní zhlaví (mimo) – Cheb (mimo)
- 0191 Chodov-staniční kolejiště (mimo) – Nová Role (mimo)
- 0251 Krásný Jez (mimo) - Nové Sedlo u Lokte (mimo)
- 0252 Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Chodov (mimo)

tratí dle č. JŘ:

- 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb
- 144 Loket předměstí - Nové Sedlo u Lokte - Chodov - Nová Role

tratí dle č. nákresných JŘ:

- 533 Kadaň-Prunéřov – Cheb
- 536 Chodov – Nová Role, Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte

Žst. Chodov leží v:

- km 195.442 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati Kadaň-Prunéřov – Cheb,
- km 0.000 regionální dráhy jednokolejné trati Chodov - Nová Role,
- km 21.260 regionální dráhy jednokolejné trati Krásný Jez – Chodov,

a je stanicí:

- přednostní pro směr Nová Role,

- přednostní pro 2. traťovou kolej směr Nové Sedlo u Lokte,
- přednostní pro 1. traťovou kolej směr Odbočka Karlovy Vary-Dvory,
- odbočnou pro trať Chodov – Nová Role.

Žst. Nové Sedlo u Lokte leží v:

- km 198.252 celostátní dvoukolejné elektrizované trati Kadaň-Prunéřov – Cheb,
- km 18.564 regionální jednokolejné trati Krásný Jez – Chodov.

a je stanicí přednostního směru:

- pro 2. traťovou kolej do Sokolova,
- pro 1. traťovou kolej („za plotem“) do Chodov zhlaví,
- pro loketskou traťovou kolej do Chodova,
- odbočnou pro trať Krásný Jez – Chodov.

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

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

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

4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

4.1 Základní údaje o kapacitě stavby

Základní údaje vychází z projektových kapacit stavby resp. jednotlivých SO/PS.

Délka úseku

délka stavby	2,344 km

Traťová rychlost

žst. Chodov	max. 100 km/h
žst. Chodov – žst. Nové Sedlo	max. 70/75 km/h

Železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení

Elektronické stavědlo	1 ks

Světelná návěstidla	48 ks
Kolejové obvody	33 ks
Počítače náprav	11 úseků
Kabelizace	6,5 km
přenosový systém SDH	2 ks
zapojovač + náhradní zapojovač	1 ks
VTO	8 ks
rozhlasová ústředna	1 ks
reproduktory	27 ks
kamera venkovní	14 ks

Železniční svršek a spodek

vloženo nových výhybek 60E2	8 ks
vloženo nových a regenerovaných výhybek 49E1	12 ks
vloženo nových kolejí 60E2	748 m
vloženo nových a regenerovaných kolejí 49E1	3886 m
vloženo nového a recyklovaného štěrku	11592 m3
zřízeno konstrukčních vrstev	4487 m3

Nástupiště

nástupiště	2 ks
délka hrany nástupiště	2x250m + 1x90m
délka uložených „L“ prefabrikátů	590 m
plocha betonové dlažby	2300 m2
množství uloženého zásypového materiálu	1400 m3
délka zábradlí	115 m

Mosty

rekonstrukce mostu	1 ks
demolice mostu	1 ks
podchod	2 ks

Trakční a energetická zařízení

hloubený základ	437 m3
stožáry typu T	28 ks
stožáry typu BP	30 ks
závěs na konzole	41 ks

závěs na bráně	128 ks
vodiče trolej	3200 m
vodiče nosné lano	6750 m
odpojovače	14 ks
demontáž základy	107 m3
demontáž stožáry	73 ks
ohřev výhybek	26 ks
trafostanice EOV	3 ks

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

Vzhledem k charakteru stavby se neuvažuje se zvýšením nároků na energie, tepla a TUV.

4.3 Celková spotřeba vody

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

4.4 Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením množství splaškových a dešťových vod oproti stávajícímu provozovanému stavu.

4.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

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

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

4.6 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

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

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

5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

S ohledem na možnost spolufinancování Evropskou unií (v rámci staveb OPD1) je uvažováno se začátkem stavby resp. stavebních prací v březnu 2015 a s ukončením v listopadu 2015.

Tyto termíny jsou pouze předpokládané.

6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

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

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

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve výzvě
- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (OTP, ZTP)

Právní dokumenty a technické předpisy

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

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

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

Národní zákony a vyhlášky

- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění,
- Vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
- Vyhláška č. 173/95 Sb, kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění,
- Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, v platném znění,
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) v platném znění,
- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění,
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění,
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění,
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění,
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění,
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění,

- Vyhlášky č. 246/2001, o stanovení požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, v platném znění,
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb., v platném znění,
- Zákon č. 286/1995 Sb., lesní zákon, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 77/1996 Sb., v platném znění,
- Zákon č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmě a o její nápravě, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění,
- Zákon č. 350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích, v platném znění,
- Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, včetně prováděcích předpisů v platném znění,
- Zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění,
- Zákon č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění,
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zkazkách, v platném znění,
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění; metodický návod odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi,
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění,
- Vyhláška MD č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění,
- Nařízení vlády č.133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění,
- Směrnice č. V-2/2012, upravující postupy MD, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu,
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění,
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Státní technické normy

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

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního

- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6380/Z3 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 34 1530 Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček
- ČSN 33 3201 Elektrické instalace nad 1 kV
- ČSN 33 2000-4-41 Elektrotechnické předpisy-Elektrická zařízení-Část 4: Bezpečnost-Kapitola 41:Ochrana před úrazem elektrickým proudem

Technické normy a předpisy železnic

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

Interní směrnice SŽDC

- Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 20/2004 – Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- Prováděcí opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění včetně všech dodatků

- Směrnicemi SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice SŽDC č.42 – Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění
- Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.34 – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 32 – Zásady pro rekonstrukci regionálních drah, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Směrnice GŘ SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků

Evropské právní předpisy

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění)
- Rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2012/696/EU ze dne 6. listopadu 2012, kterým se mění rozhodnutí 2012/88/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie" transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21.12.2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v trans-evropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému
- Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura" transevropského konvenčního železničního systému
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

Ostatní dokumentace a podklady

- místní šetření a rekognoskace terénu
- fotodokumentace
- nákresný přehled železničního svršku
- staniční řády

- schéma trakce
- schéma zabezpečovacího zařízení
- tabulky traťových poměrů
- služební pomůcky a opatření vydaná ke GVD 20012-2013
- údaje o počtu přepravených cestujících
- plánky stanic
- výrobní porady
- katalogy výrobců
- počty cestujících dle jednotlivých stanic a zastávek, obsazení vlaků
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření stávajícího stavu (TÚ 0112 km 197,176 – 198,804, TÚ 0112 km 196,1 – 197,2, TÚ 0112, km 195,3 – 196,6, TÚ 0252, km 20,9 – 21,8), SŽDC SŽG Plzeň, 2013
- Digitální katastrální mapa (k.ú. Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Mírová, Chranišov, Jenišov) staženy ze serveru ČUZK ve formátu vfk, 2014
- Katastrální mapa digitalizovaná (k.ú. Dolní Chodov), SŽDC SŽG Plzeň
- Ortofotomapa, WMS služba ČÚZK, 2014

Průzkumy

- Geotechnický průzkum železničního spodku, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Geotechnický pasport pro podchod st. km 21,232, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Geotechnický a stavebnětechnický pasport pro mostní ev. km 195,665, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Průzkum kontaminace štěrkového lože, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014

Archivní dokumentace

- Přeložka tratě Chodv - Sokolov I. část, Odvodnění a kanalizace v Žst. Chodov - obj. 132, duben 1975, opraveno dle skutečného provedení 25.2.1980
- Přeložka tratě Chodv - Sokolov I. část, Odvodnění a kanalizace zářezu km 195,650 až 197,200, říjen 1974
- Přeložka tratě Chodv - Sokolov I. část, Rekonstrukce žst. Chodov, obj. č 109, prosinec 1975
- Přeložka tratě Chodv - Sokolov I. část, Obj. č 111: Žst. Nové Sedlo, žel. spodek, červenec 1974

- Přeložka tratě Chodv - Sokolov I. část, Obj. č 131: Odvodnění a kanalizace v žst. Nové Sedlo, září 1973
- ČD DDC, Rekonstrukce výhybek č. 2, 3, 4, 5, 6, 7 včetně přípojných polí v žst. Chodov, květen 1995
- ČD DDC, Rekonstrukce výhybek č. 31ab, 32ab včetně zab. zař, žst. Chodov, prosinec 1999
- ČD DDC, Rekonstrukce výhybek č. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 14, 17, žst. Nové Sedlo u Lokte, listopad 2002

7 KOOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Při zpracování technického řešení byla využita a respektována následující dokumentace:

- Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí nad Labem hl.n. - Most - Chomutov - Karlovy Vary - Cheb (mimo), 11/2009, TES
- Výhledový provozní koncept na trati Ústí n/L – Cheb po dokončení VRT Praha – Ústí n/L, 10/2010
- Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov a Dasnice - Kynšperk, 1. stavba, 12/2012, PD, v realizaci
- Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov a Hájek - Dalovice, 2. stavba, 12/2012, PD
- Zvýšení TR Sokolov - Dasnice a Kynšperk - Cheb, 3. stavba, rozpracováno, PD
- Rekonstrukce místních radiových sítí 150MHz II.etapa v obvodu RCP Ústí nad Labem, realizace
- Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov – Cheb, PD
- Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov – Cheb, PD
- Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část A, 01/2012, DSP
- Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část B, 01/2012, DSP
- Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště žst. Karlovy Vary, 12/2012, PD
- Územní studie přeložky silnice II. tř. č. 209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové

Podmiňujícím prvkem pro realizaci DOZ ve stavbě „Peronizace žst. Chodov“ je dokončení kabelizace optickým kabelem v úseku Karlovy Vary-Dvory – Karlovy Vary. Tato kabelizace je součástí samostatně připravované akce, týkající se rekonstrukce přejezdu v km 188,909. Tato stavba proto musí být realizována v předstihnu nebo nejpozději v souběhu se stavbou peronizace. Investor tento předpoklad potvrdil a zajistí přípravu této sousední stavby v souladu s tímto požadavkem.

Dále je v přímé souvislosti se stavbou „Peronizace žst. Chodov“ stavba „Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník“ jejímž investorem je město Chodov. Koordinace záměru úpravy ul. Nádražní a přednádraží VB byla projednána se zástupci města Chodova. V rámci jednání SŽDC a Města Chodova byla nalezena shoda na úpravě přístupů k přednádraží a v souvislosti s vysunutím nástupišť blíže centru. Je společný zájem

na přesunu VB (investice SŽDC) a přesunu přednádraží – parkoviště, točka BUS (investice města) se kterým je tato stavba s souladu. Záměr města bude aktualizován dle aktuálního navrženého uspořádání stanice. Pro dosažení optimálního stavu pro cestující by bylo realizovat oba záměry nejpozději v souběhu.

Záměr rekonstrukce ul. Nádražní není stavbou dotčen, resp. její realizací dojde k dokončení plnohodnotného a komfortního přístupu od centra.

Dále došlo v souvislosti s budováním podchodu na zhlaví dle požadavku města Chodova k prodloužení podchodu pod celým kolejištěm, tak aby mohlo vzniknout mimoúrovňové propojení ulic. Nádražní a Hrnčířská. V dosud nespecifikovaném záměru města bude následně realizována stavba na zřízení přístupového chodníku z ul. Hrnčířská.

Předmětem „Územní studie přeložky silnice II. tř. č. 209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové“ je podrobnější prověření a zpřesnění koridoru pro vedení trasy veřejně prospěšné stavby D.34 „Přeložka navrhované trasy silnice II/181/ (dnes II/209) v prostoru Chodova“, vymezené v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen „ZÚR KK“). Územní studie je rozšířena o pokračování trasy (prověření a koordinace) obchvatu silnice II/181/ (dnes II/209) v prostoru severně a západně od Nového Sedla.

Uvedená studie sleduje několik variant koridorů, z nich varianta označená „zelená“ k přechodu přes železnici v Novém Sedle využívá stávající mostní objekt na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo v km 197,472, o kterém uvádí, že je nutné ho rekonstruovat. Stavba „Peronizace žst. Chodov“ navrhuje uvedený objekt snést, protože nevyhovuje svoji podjezdnou výškou ve stávajícím stavu pro normové uspřádání TV a neumožňuje realizovat kolejové úpravy v rámci stavby. Uvedená rekonstrukce v územní studii by tedy vzhledem k tomuto nutně znamenala výstavbu nové nosné konstrukce s příp. využitím spodní stavby, což stavba „Peronizace“ umožňuje. Stavba tedy neznemožňuje žádnou z uvedených variant ve studii.

8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

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

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

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

01 Žst. Chodov
02 Spojka Chodov - Nové Sedlo
03 Žst. Nové Sedlo
04 Úsek Chodov - Nové Sedlo
05 Úsek Karlovy Vary - Chodov
06 Úsek Chodov - Nová Role
07 Žst. Karlovy Vary
08 Celá stavba

- **druhé** dvojčíslí xx-**xx**-xx značí **profesi**

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST
01 zabezpečovací zařízení
02 sdělovací zařízení
03 silnoproudá technologie
04 ostatní technologická zařízení

E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

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

E STAVEBNÍ ČÁST

E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

14 nástupiště, rampy

E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

15 železniční přejezdy a přechody

E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

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

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

70 slaboproudá vedení
71 silnoproudá vedení
72 ostatní inženýrské sítě
90 rekultivace

E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ

73 vodovody
74 plynovody
75 kanalizace

E.1.7 ŽELEZNIČNÍ TUNELY

27 železniční tunely

E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE

30 pozemní komunikace
31 zpevněné plochy
32 dopravní opatření

E.1.9 KABELOVODY, KOLEKTORY

80 kabelovody, kolektory

E.1.10 PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

50 protihlukové stěny

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

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

E.2 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

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

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

S ohledem na omezený rozsah stavby jsou některé standardně řešené části dokumentace nevyužity.

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
PS 01-01-01 Žst. Chodov, úprava SZZ
PS 03-01-01 Žst. Nové Sedlo, úprava SZZ
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
PS 02-01-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TZZ
PS 05-01-01 Úsek Karlovy Vary - Chodov, úprava TZZ
PS 06-01-01 Úsek Chodov - Nová Role, úprava TZZ
D.1.2 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
PS 01-01-02 Žst. Chodov, DOZ
PS 07-01-01 Žst. Karlovy Vary, DOZ
D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 01-02-01 Žst. Chodov, místní kabelizace
PS 01-02-02 Žst. Chodov, DOK
PS 01-02-03 Žst. Chodov, ZOK
PS 02-02-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, DOK
PS 02-02-02 Spojka Chodov - Nové Sedlo, ZOK
PS 02-02-03 Spojka Chodov - Nové Sedlo, TK
PS 02-02-04 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přenosové zařízení
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
PS 01-02-04 Žst. Chodov, sdělovací zařízení
PS 01-02-05 Žst. Chodov, ASHS
PS 01-02-06 Žst. Chodov, EZS
D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
PS 01-02-07 Žst. Chodov, rozhlas pro cestující

PS 01-02-08 Žst. Chodov, informační zařízení
PS 01-02-09 Žst. Chodov, kamerový systém
D.2.4 Rádiové spojení
PS 01-02-10 Žst. Chodov, úprava TRS
D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE
D.3.1 Dispečerská řídicí technika
PS 01-03-01 žst. Chodov, DŘT včetně úprav na ED
PS 01-03-02 žst. Chodov, DDTS ŽDC
E STAVEBNÍ ČÁST
E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK
SO 01-10-01 Žst. Chodov, železniční svršek
SO 01-10-02 Žst. Chodov, železniční svršek, vlečka DAY-DEC
SO 01-11-01 Žst. Chodov, železniční spodek
SO 01-11-02 Žst. Chodov, železniční spodek, vlečka DAY-DEC
SO 01-13-01 Žst. Chodov, výstroj trati
SO 01-13-02 Žst. Chodov, výstroj trati, vlečka DAY-DEC
SO 02-10-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, železniční svršek
SO 02-11-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, železniční spodek
SO 02-13-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, výstroj trati
SO 03-10-01 Žst. Nové Sedlo, železniční svršek
SO 03-11-01 Žst. Nové Sedlo, železniční spodek
SO 03-13-01 Žst. Nové Sedlo, výstroj trati
E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ
SO 01-14-01 Žst. Chodov, 1. nástupiště
SO 01-14-01.1 Žst. Chodov, 1. nástupiště, přístupový chodník
SO 01-14-02 Žst. Chodov, 2. nástupiště
E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI
SO 01-20-01 Železniční most v st. km 21,065 - podchod na zhlaví
SO 01-20-02 Železniční most v st. km 21,232 - podchod u VB
SO 01-20-03 Železniční most v ev. km 195,665
SO 03-20-04 Demolice mostu v km 197,472
E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.5.1 Slaboproudá vedení
SO 01-70-01 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)
SO 01-70-02 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)
SO 01-70-03 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)
SO 01-70-04 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)

SO 01-70-05 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (CATR)
SO 01-70-06 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Sokolovská uhelná)
SO 02-70-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)
SO 02-70-02 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)
SO 02-70-03 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)
SO 03-70-01 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)
SO 03-70-02 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)
SO 03-70-03 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)
SO 03-70-04 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)
E.1.5.2 Silnoproudá vedení
SO 01-71-01 Žst. Chodov, přeložky a úpravy vzdušných kabelových vedení nn v km 21,740
E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ
SO 01-74-01 Žst. Chodov, ochrana plynovodu km 21,744
SO 01-75-01 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace SŽDC
SO 01-75-02 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace ČD
SO 01-75-03 Žst. Chodov, ochrana kanalizace km 195,665
SO 01-75-04 Žst. Chodov, odvodnění přístřešků
SO 02-73-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 19,717
SO 02-74-01 Spojka Chodov – Nové sedlo, ochrana plynovodu km 20,582
SO 02-74-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana plynovodu km 19,975
SO 02-75-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,704
SO 02-75-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,674
SO 03-73-01 Žst. Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 197,350
SO 03-75-01 Žst. Nové Sedlo, úpravy drážní kanalizace SŽDC
E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
SO 01-40-01 Žst. Chodov, úpravy VB
SO 01-40-02 Žst. Chodov, úpravy budovy RZZ
SO 01-41-01 Žst. Chodov, přístřešky pro cestující
SO 01-41-02 Žst. Chodov, zastřešení výstupů z podchodu
SO 01-43-01 Žst. Chodov, orientační systém
SO 01-44-01 Žst. Chodov, demolice
E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ
SO 01-60-01 Žst. Chodov, úprava TV
SO 02-60-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TV
SO 03-60-01 Žst. Nové Sedlo, úprava TV
E.3.4 OHŘEV VÝMĚN
SO 01-61-01 Žst. Chodov, EOV
SO 03-61-01 Žst. Nové Sedlo, EOV

E.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DOO
SO 01-63-01 Žst. Chodov, úprava rozvodů NN
SO 01-63-02 Žst. Chodov, venkovní osvětlení
SO 01-63-03 Žst. Chodov, osvětlení nástupišť a podchodů
SO 01-63-04 Žst. Chodov, osvětlení chodníku
SO 01-63-05 Žst. Chodov, DOÚO
E.3.7 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ
SO 01-65-01 Žst. Chodov, ukolejnění a trakční propojení
SO 02-65-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, ukolejnění a trakční propojení
SO 03-65-01 Žst. Nové Sedlo, ukolejnění a trakční propojení

9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

Cílem stavby je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Stavba zapadá do konceptu Ministerstva dopravy na zkrácení jízdních dob v úseku Ústí nad Labem – Cheb pro dosažení taktového uzlu Cheb a vazby přípojné skupiny mezi dálkovými linkami R5 Praha – Ústí n/L – Cheb a R29 Nürnberg – Cheb. Pro dosažení tohoto cíle jsou realizovány nebo připravovány další stavby na sousedních úsecích:

- Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov a Dasnice - Kynšperk, 1. stavba
- Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov a Hájek - Dalovice, 2. stavba
- Zvýšení TR Sokolov - Dasnice a Kynšperk - Cheb, 3. stavba

Dosažení potřebné časové úspory je pro Ministerstvo dopravy dlouhodobou prioritou, která je uvedena jak v plánu dopravní obsluhy ČR, tak je dojednána na mnohých i mezinárodních jednáních.

Účelem stavby je realizace peronizace v žst. Chodov a provedení takových úprav na infrastruktuře, aby došlo k maximálnímu zrychlení dopravy při průjezdu stanice.

Hlavní cíle stavby lze shrnout do těchto bodů:

- peronizace stanice Chodov, zajištění bezbariérovosti,
- zkrácení jízdní doby při průjezdu stanici,
- zkrácení přístupů pro cestující na nástupiště,
- zlepšení technických a technologických vlastností příslušné dopravny,

- provedení nutné rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního svršku a spodku, mostních objektů, trakčních a energetických zařízení.

A z toho plynoucí hlavní přínosy jsou:

- úspora času cestujících,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a cestující veřejnosti,
- úspora zaměstnanců SŽDC,
- úspora údržbových prací SŽDC,
- úspora nákladů dopravců,
- získání nových cestujících, zvýšení tržeb,
- zvýšení bezpečnosti,
- zvýšení komfortu cestujících, kultury cestování.

Na základě navrženého technického a technologického řešení jsou dosaženy požadované časové úspory oproti stávajícímu stavu, které jsou doloženy v části B.2 - Provozní a dopravní technologie.

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

- prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC-GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC s vlivem širších vozidel,
- traťová třída zatížení D4 UIC,
- maximální rychlost 100 km/h.

Popis současného stavu a příp. využití dosavadního dlouhodobého majetku je uvedeno po profesích v části B.1 – Souhrnná technická zpráva.

Převážní část zařízení v rozsahu stavby je původní z doby stavby přeložky, kdy byla postavena žst. Nové Sedlo, dvoukolejná přeložka „za plotem“ a proběhla rozsáhlá přestavba žst. Chodov. Následně proběhli dílčí rekonstrukce, týkající se zejména rekonstrukcí žel. svršku ve zhlaví stanic, dílčí opravy na osvětlení, odpojovačů, trakce, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Rozhodující změnou, která přináší vyšší kvalitativní úroveň do provozu je zvýšení rychlosti při průjezdu stanici.

Oproti dnešním rychlostem na obou zhlavích v žst. Chodov a na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo, kde je 40 km/h, dojde po realizaci stavby ke zvýšení rychlostí na zhlavích:

- karlovarské zhlaví žst. Chodov
  - kol. č. 1 80 km/h
  - kol. č. 2a-2 100 km/h

- kol. č. 4a-4 50 km/h

- novosedelské zhlaví žst. Chodov
  - kol. č. 1 80 km/h
  - kol. č. 2 60 km/h
  - kol. č. 4 50 km/h
- chodovská zhlaví žst. Nové Sedlo z loketské
  - kol. č. 1, 2, 4 80 km/h

Dále dojde ke zrychlení v jednokolejné spojce mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo z dnešních 60 km/h na V/V130 = 75/70 km/h a 70/65 km/h.

Dalším přínosem pro zvýšení kvalitativních parametrů je realizace nástupišť s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK s plně bezbariérovým mimoúrovňovým přístupem, vybavenými přístřešky, osvětlením a informačním a orientačním systémem s prvky pro nevidomé.

Rozhodující změnou, která přináší vyšší kvalitativní úroveň do provozu a zabezpečení modernizované žst. Chodov je řešení nového zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie pro dálkové ovládání z dispečerského stanoviště v Karlových Varech.

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

Cílem stavby je, jak je popsáno výše, přispět ke zkrácení jízdních dob v úseku Ústí nad Labem – Cheb pro dosažení taktového uzlu Cheb. Na tomto rameni byly vybrány úseky, kde je možné dosáhnout dílčího zrychlení nejefektivněji.

Největších přínosů ze zrychlení lze dosáhnout tam, kde se dnes jezdí nejpomaleji, a tento případ je i v Chodově.

V 80. letech minulého století byla v souvislosti s těžbou hnědého uhlí trať v úseku Chodov – Sokolov přeložena a mezi karlovarským zhlavím žst. Chodov a chodovským zhlavím žst. Nové Sedlo vznikla dvoukolejná „nákladní“ přeložka. Stanice Chodov zůstala v původní historické poloze a pro její obsluhu je nutné zajíždění mimo hl. trať. Na Karlovarském zhlaví je napojena žst. Chodov dvoukolejně a mezi Chodovem a Novým Sedlem je jednokolejná spojka.

V dnešním stavu dochází v důsledku nízkých rychlostí jízd na zhlavích ke značnému prodloužení jízdních dob při průjezdu stanice. To lze efektivně odstranit rekonfigurací karlovarského zhlaví v žst. Chodov pro dosažení vyšší rychlosti, vysunutím nástupišť blíže centru na novosedelské zhlaví, zrychlení jednokolejné spojky mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo a na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo umožnit odbočení do hl. kolejí vyšší rychlostí.

10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace stavby, včetně části průvodní zprávy je zpracována dle „Směrnice generálního ředitele č.11/2006“ SŽDC v platném znění, resp. dle přílohy č. 1

k uvedené směrnici „PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE (PD)“. Pro účely vedení územního řízení je v souladu s požadavky vyhlášky č.503/2006 Sb, resp. její přílohy č. 4.

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B SOUHRNNÁ ČÁST
B.1 Souhrnná technická zpráva
B.2 Provozní a dopravní technologie
B.3 Vliv stavby na životní prostředí
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby (viz B.1)
B.5 Odpadové hospodářství
B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání (viz B.1)
B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (viz B.1)
B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (viz B.1)
B.10 Civilní ochrana (viz B.1)
B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti
B.12 Organizace výstavby
C SITUACE STAVBY
C.1 Přehledná situace stavby
C.2 Koordinační situace stavby
C.3 Výkresy architektonického řešení stavby (neobsazeno)
C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí (neobsazeno)
C.5 Snímek katastrální mapy
D TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (neobsazeno)
D.1.3 Spádovištní zabezpečovací zařízení (neobsazeno)
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol (neobsazeno)
D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
D.2.4 Rádiové spojení
D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení (neobsazeno)
D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE
D.3.1 Dispečerská řídicí technika
D.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN (neobsazeno)
D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (neobsazeno)
D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic (neobsazeno)
D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (neobsazeno)
D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (neobsazeno)
D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu (neobsazeno)
D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení (neobsazeno)
D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ
D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory (neobsazeno)
D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace (neobsazeno)
E STAVEBNÍ ČÁST
E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1 Železniční svršek s spodek
E.1.2 Nástupiště
E.1.3 Železniční přejezdy (neobsazeno)
E.1.4 Mosty, propustky a zdi
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
E.1.6 Potrubní vedení
E.1.7 Železniční tunely (neobsazeno)

E.1.8 Pozemní komunikace (neobsazeno)
E.1.9 Kabelovody, kolektory (neobsazeno)
E.1.10 Protihlukové objekty (neobsazeno)
E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.1 Trakční vedení
E.3.2 Napájecí stanice – stavební část (neobsazeno)
E.3.3 Spínací stanice – stavební část (neobsazeno)
E.3.4 Ohřev výměn
E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (neobsazeno)
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOO
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.8 Vnější uzemnění (neobsazeno)
G NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ STAVBY
G.1 Náklady stavby
G.2 Ekonomické hodnocení stavby
H DOKLADY
H.1 Přehled dotčených subjektů
H.2 Záznamy z porad
H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
H.4 Stanoviska vlastníků a správců inženýrských sítí
H.5 Stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb
H.6 Vyjádření drážních organizací
H.7 Dokumentace stávajících inženýrských sítí
H.8 Zpráva o vypořádání stanovisek
H.9 Udělené souhlasy s řešením odchylným
H.10 Stanovisko o souladu navrhované stavby se záměry územního plánování
I GEODETICKÁ DOKUMENTACE
I.1 Technická zpráva
I.2 Majetkoprávní část

I.3 Geodetické a mapové podklady
Y PRŮZKUMY
Y.1 Geotechnický průzkum
Y.2 Předkategorizace materiálu železničního svršku

Vypracoval 30.4.2014

Ing. Josef Bednář