

Č.j.: 7143/2014/SSZ-UT2-See

Příloha k SP č.j. 23492/2014-O6

Posuzovací protokol

přípravné dokumentace stavby

„Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace ŽST Karlovy Vary
ISPROFOND :	541 372 0002 Modernizace žst. Karlovy Vary - staniční část
Charakteristika stavby:	Rekonstrukce železniční stanice
Místo stavby:	Trat' č. 143 dle JŘ Chomutov - Cheb železniční stanice Karlovy Vary
Kraj:	Karlovarský
Okres:	Karlovy Vary
Městský, obecní úřad:	Magistrát města Karlovy Vary, Úřad územního plánování a stavební úřad Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary
Katastrální území:	Rybáře (663557), Bohatice (663581)
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Realizace stavby:	2015-2016
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČO: 25 79 33 49, DIČ: CZ25793349

II. Všeobecné údaje o stavbě

Přípravná dokumentace řeší dopravní stavbu „Modernizace ŽST Karlovy Vary“ (dále jen stavba) a to v úpravách a změnách řešení stávajícího stavu infrastruktury. Tj. včetně nástupišť, výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Do stavby byla zahrnuta i výstavba nové výpravní budovy (dříve samostatná stavba ČD a.s.). Stavba původně nesla název „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště ŽST Karlovy Vary“. Následně byla do této stavby zařazena i související stavba „Výpravní budova Karlovy Vary horní nádraží“, která byla původně stavbou

jiného investora (ČD a.s.). Po sloučení těchto dvou staveb do jediné, došlo i k přejmenování názvu stavby na „**Modernizace ŽST Karlovy Vary**“. Dne 8.4.2014 byl rozhodnutím CK MD ČR vydán souhlas s rozdělením stavby „**Modernizace ŽST Karlovy Vary**“ na dvě akce, a to „**Modernizace ŽST Karlovy Vary- výpravní budova**“ a „**Modernizace ŽST Karlovy vary – staniční část**“. Po rozdělení stavby, došlo i k přejmenování názvu této stavby na „**Modernizace ŽST Karlovy Vary- staniční část**“.

Železniční stanice (ŽST) Karlovy Vary se nachází na dvoukolejné železniční trati SŽDC č.533 Kadaň-Pruněřov - Cheb, která je frekventovaná, jak v dopravě osobní, tak i v dopravě nákladní. Dále žst. leží na jednokolejné trati SŽDC č. 536C Karlovy Vary d.n. – Johannegeorgenstadt (DB). ŽST Karlovy Vary leží v km 185,452 celostátní dráhy dvoukolejné trati Kadaň-Pruněřov – Cheb elektrifikované v úseku Kadaň- Pruněřov (km 138,900) – Cheb střídavou soustavou 25 kV 50 Hz.

Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Karlovy Vary je 3. kategorie (elektronické stavědlo typu ESA 11 zapojené do JOP s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly). Staniční zabezpečovací zařízení je ovládáno místně z dopravní kanceláře.

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami :

Modernizace ŽST Karlovy Vary- výpravní budova: řeší demolici části stávající výpravní budovy a výstavbu nové

Karlovy Vary – lávka přes horní nádraží : náhrada stávající lávky novou lávkou– úzká vazba se stavbou s důslednou koordinací – investorem je Město Karlovy Vary

Úprava přednádražního prostoru před horním nádražím: úprava přednádražního prostoru – prostorově do stavby (kromě přístupu do nové výpravní budovy) nezasahuje – investorem je Město Karlovy Vary

Rekonstrukce budovy SŽDC s.o. v Karlových Varech, Kamenického 387: rekonstrukce stávající budovy pro potřeby Oblastního ředitelství– vazba se stavbou kabeláží sdělovacího zařízení – investorem je SŽDC.

Zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. – Cheb : kolejová úprava vybraných traťových úseků pro dosažení časové úspory na dané trati– vazba se stavbou na chebském zhlaví, odbočka na Starou Roli – investorem je SŽDC.

Rekonstrukce PZS v km 188,911 na trati Chomutov – Cheb : rekonstrukce přejezdového zařízení – vazba se stavbou kabeláží sdělovacího zařízení – investorem je SŽDC.

Přípravná dokumentace řeší infrastrukturu ŽST Karlovy Vary tj. železniční svršek a spodek, nástupiště č.1 a 1a, ostrovní nástupiště č.2, služební přejezdy a přechody, podchod pro cestující, úpravu propustku v km 185,042 a v km 185,983, přeložky optických kabelů SŽDC a ČD, přeložku DK SŽDC, úpravu kanalizace, úpravu komunikace k nást.č.1, přeložku stávajícího kabelovodu, zastřešení nástupišť vč. historického přístřešku, informační systém pro cestující, úpravu TV vč. provizorních přeložek a ukolejnění, úpravu EOv, úpravu rozvodů nn a osvětlení stanice,nástupišť, podchodu, úpravu DOÚO. Dále úpravu SZZ, místní kabelizaci, úpravu DŘT a výstavbu osobních výtahů.

Stavba se nachází především na drážních pozemcích ve vlastnictví ČD a. s. a České republiky s právem hospodaření SŽDC s. o. Pouze cca v km 185,30 až 185,38 dochází k úpravě komunikace, kdy část stávající komunikace bude zabrána konstrukcí koleje č. 3. Tato velmi malá část stavby se nachází na pozemcích Statutárního města Karlovy Vary. Zásah do těchto dotčených částí pozemků bude řešen trvalým zábořem (výkupem částí pozemků). V rámci stavby nedochází k žádným zábořům pozemků ZPF či PUPFL a ke změně hranice ochranného pásma dráhy. Stavba se nachází v ochranné pásce II. A přírodních léčivých zdrojů lázeňského města Karlovy Vary.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2014, do programu „Jmenovitých staveb“, ISPROFOND 541 372 0002 – staniční část . Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v letech 2015 – 2016. Financování realizace stavby bude provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z operačního programu doprava OPD2- staniční část do r.2016. Souhrnný rozpočet stavby je zpracován v souladu se Sm 20/2004. Při zpracování souhrnného rozpočtu byl uplatněn dopis OI SŽDC č.j. 24051/13-OI ze dne 4.6.2013 „Stanovení inflačního koeficientu pro ZP a ostatní projektové dokumentace“ – v souladu s opatřením ředitele SFDI č.j. 1939/SFDI/2279/3611/2013 ze dne 6.5.2013.

Kapacitní údaje stavby:

- Prostorová průchodnost	UIC GC
- Přechnost pro zatížení traťové třídy	D4
- EOY	24 výhybek
- Nástupiště ostrovní č.2	250 m
- Nástupiště vnější č.1	250 m
- Nástupiště jazykové č.1A	50 m
- Zřízení koleje S 49 (užitá)	1796 m
- Zřízení koleje S 49 (nová)	840 m
- Zřízení výhybek S49 (užité)	1 ks
- Zřízení výhybek S49 (nové)	13 ks
- Osvětlovací stožáry velké	20 ks
- Osvětlovací stožáry malé	20 ks
- Osvětlovací věže	6 ks

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje vyjádření a stanoviska tj. č.j. a datum vystavení dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě.

Stavba je dle předložené přípravné dokumentace stavby situována v obvodu dráhy na pozemcích ČR s právem hospodaření pro Správu železniční dopravní cesty, s.o. a ve vlastnictví Českých drah, a.s. Dále dojde ke střetu s podzemními a nadzemními sítěmi a zařízeními technického charakteru.

Vyjádření orgánů státní správy:

- Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor posuzování vlivů na ŽP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, vyjádření pod č.j.22932/ENV/12 ze dne 26.3.2012
- Ministerstvo zdravotnictví ČR, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 1, závazné stanovisko pod č.j.MZDR 439/2013-2/OZD-ČIL-V ze dne 24.1.2013
- Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, stanovisko pod č.j. 999/ZZ/12 ze dne 16.3.2012
- Magistrát města Karlovy Vary, úřad územního plánování a stavební úřad, vyjádření pod č.j. 18950/SÚ/12/Plh ze dne 7.1.2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor rozvoje investic, informace k trvalému záboru pod č.j.2303/ORI/12-žák ze dne 10.1.2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor technický, stanovisko pod č.j. 263/OT/13/SO ze dne 4.2. 2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor životního prostředí, rozhodnutí pod č.j. 1807/OŽP/13-2 ze dne 6.5. 2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor životního prostředí, vyjádření pod č.j. 4127/OŽP/13 ze dne 14.10. 2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor majetku města, usnesení Rady města pod č.j. 1144/OMM/13 ze dne 22.7. 2013
- Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary – Odbor dopravy, stanovisko pod č.j. 20047/ OD/13 ze dne 11.11. 2013
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., Studentská 328/64, 360 07 Karlovy Vary – Doubí, vyjádření k DUR pod č.j. 10063/220/13/Bu ze dne 23.10.2013
- Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, Závodní 205, 360 06 Karlovy Vary, vydal koordinované závazné stanovisko pod č.j.HSKV-2578-2/2011- PCNP ze dne 14.9.2011

- Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, Závodní 94, 360 21 Karlovy Vary se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. KHSKV 01776/2011/HP/Ža ze dne 30.3.2011. KHS KV souhlasí s návrhem PD

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto organizace:

- Vodafone Czech Republic a.s , vyjádření bez č.j. ze dne 11.10.2012
- Magistrát města Karlovy Vary, TO – veřejné osvětlení, vyjádření č.j. 211/VO/12 ze dne 17.10.2012
- RWE Distribuční služby s.r.o., vyjádření pod č.j. 5000700528 ze dne 18.10.2012
- UPC Česká republika, s.r.o., vyjádření pod č.j. A3616/2012/18.10.2012
- ČEZ Distribuce a.s , Teplická 874/8, 405 02 Děčín, vyjádření pod č.j. 0100104138 ze dne 19.10.2012
- ČEZ ICT Services a.s., vyjádření pod č.j. 020063705 ze dne 19.10.2012
- České Radiokomunikace a.s., vyjádření pro č.j.ÚPTS/SS/84321/2012 ze dne 24.10.2012
- Ministerstvo obrany ČR, Vojenská ubytovací a stavební správa Praha, Hradební 12, 110 15 Praha - vyjádření pod č.j. 11802/62817-ÚP/2012-7103/44 ze dne 31.10.2012.
- ČEZ ICT Services a.s., vyjádření pod č.j. P1A 12000277374 ze dne 31.10.2012
- Vodárny a kanalizace K.Vary, vyjádření pod č.j. 10073/2201/12/ta ze dne 29.10.2012
- ČD Telematika a.s., souhrnné stanovisko pod č.j.20475/2012-D ze dne 29.10.2012
- SŽDC s.o., vyjádření OŘ Ústí n/L -OTR č.j.240-280/12-13, vyjádření OŘ Ústí n/L – SSZT č.j.15516/12-OŘ UL/SSZT KVR, vyjádření OŘ Ústí n/L – SEE č.j.12-OŘUL/SEE ze dne 16.11.2012
- ČD Cargo a.s., vyjádření č.j.1018/2012-07 ze dne 14.11.2012
- ČD a.s – RSM UL, vyjádření pod č.j.4075/2012-OPT ze dne 21.11.2012
- T-Mobile CR a.s., vyjádření bez č.j. dne 4.11.2012
- Teplárna Karlovy Vary – K.Holoubek- Trade Group.a.s., vyjádření bez č.j., ze dne 3.12.2012

Projednání s drážními organizacemi včetně sítí:

- SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, společné stanovisko OTH a OPS– pod č.j. 9495/2014-O13 ze dne 28.2.2014
- SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, stanovisko SEE– pod č.j. 10051/2014-O14 ze dne 6.3.2014
- SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, stanovisko OS– pod č.j. 11085/2014-O26 ze dne 11.3.2014
- SŽDC, s.o., Generální ředitelství, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, stanovisko OZŘP– pod č.j. 23221/2013-OZŘP ze dne 30.5.2013
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí n/L, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n/L, souhrnné stanovisko k PD pod č.j. 8571/13-OŘ-ÚL ze dne 30.4. 2013.
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí n/L, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n/L, připomínky ke změně koncepce výstavby VB žst. K.Vary pod č.j. 2966/2014-OŘÚL ze dne 13.2.2014
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí n/L, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n/L, vyjádření k PD pod č.j. 4027/13-OŘ UNL/SEE ze dne 25.3.2013
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí n/L, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n/L, vyjádření k PD bez č.j. ze dne 25.3.2013 – STM K.Vary
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí n/L, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n/L, vyjádření SSZT k PD pod č.j. 5520//13-OŘ UNL/SSZT KV ze dne 18.3.2013
- SŽDC, s.o., TÚDC, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9, vyjádření k PD pod č.j.1272/2014-TÚDC ze dne 13.3.2014

- ČD Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3, vyjádření k PD stavby pod č.j. 4821/2014-O ze dne 11.3.2014. Souhlasí s realizací záměru.
- ČD a.s., GŘ Odbor investic, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, souhrnné stanovisko GŘ ČD,a.s. k PD pod č.j. 26/13-O3 ze dne 14.5. 2013. S provedením stavby souhlasí.
- ČD a.s., Depo kolejových vozidel Plzeň, Na Sklárně 1, 301 00 Plzeň , vyjádření k PD pod č.j. 62/2013-T/035/2013 ze dne 23.1.2013.
- ČD a.s., GŘ Odbor správy nemovitostí, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, vyjádření k PD pod č.j. 4879/2013-O31 ze dne 10.5.2013
- ČD a.s., Regionální správa majetku Ústí n/L., K můstku 1451/12, 400 01 Ústí n/L., dílčí stanovisko pod č.j. 516/2013-OPT ze dne 29.4.2013.
- ČD Cargo a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, vyjádření pod č.j. 568/2013-O7 ze dne 13.5.2013
- Drážní úřad, stavební sekce Plzeň, Rozhodnutí o prodloužení platnosti stavebního povolení na „Karlovy Vary výpravní budova horní nádraží“, pod č.j. DUCR-6934/14/Ho ze dne 11.2.2014
- ***Zásadní připomínky z předchozích vyjádření a stanovisek byly v konečné verzi přípravné dokumentace zapracovány.***

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly svolány pracovní porady týkající se technického řešení a zpracování Ekonomického hodnocení a to ve dnech 23.8.2012, 27.9.2012, 15.10.2012, 29.10.2012, 31.10.2012, 6.11.2012, 28.11.2012, 5.12.2012, 13.6.2013, 3.10.2013 a 31.10.2013. Dále proběhla jednání v rámci aktualizace PD dne 13.6.2013, 3.10.2013, 27.1.2014, 7.2.2014 a 14.2.2014 . Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil v listopadu 2013 a březnu 2014. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení připomínek, navržených projektantem, byly po projednání zapracovány do konečné verze PD.

IV. Zdůvodnění stavby

Technický stav nástupišť a přístřešků, potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících, jsou hlavní důvody vedoucí k nutnosti řešení dané situace, tzn. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce 1. a 2. nástupiště včetně výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Na tuto stavbu navazuje stavba nové lávky přes kolejiště (výtah na nové nástupiště č. 2).

V. Koncepce řešení

V současnosti jsou v ŽST Karlovy Vary pouze úroňová nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících přijíždějících a odjíždějících z tohoto lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb železnice a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v ŽST Karlovy Vary, která se tak stává vstupní branou města. Technický stav nástupišť a přístřešků, potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících, jsou hlavní důvody vedoucí k nutnosti řešení dané situace, tzn. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce 1. a 2. nástupiště vč. výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Kolejové úpravy v ŽST vycházejí především z umístění nových nástupišť a jsou v souladu s dalšími požadavky zadavatele a s výsledky dopravní technologie. Úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, úpravy komunikace, kanalizace a úpravy trakčního vedení pak navazují na vlastní řešení kolejí a nástupišť.

Přípravná projektová dokumentace je členěna na 8 provozních souborů a 29 stavebních objektů. Tj.:

Provozní soubory popis :

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 1111 Úprava staničního zabezpečovacího zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace

PS 1211 Místní kabelizace

D.2.3 Informační zařízení

PS 1231 Informační zařízení pro cestující**PS 1232 Rozhlas pro cestující****PS 1233 Kamerový systém**D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 1311 Úprava DŘTD.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy

PS 1411 Výtah z podchodu na nástupiště č.2**PS 1412 Výtah z lávky na nástupiště č.2****Stavební objekty – popis :**E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 2111 Železniční svršek**SO 2112 Železniční spodek**

E.1.2 Nástupiště

SO 2121 Nástupiště č. 1 + 1A**SO 2122 Ostrovní nástupiště č. 2****SO 2123 Služební přejezdy a přechody**

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 2141 Podchod pro cestující**SO 2142 Stavební úprava propustku v km 185,042****SO 2143 Stavební úprava propustku v km 185,983**

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 2151 Přeložka optického kabelu SŽDC**SO 2152 Přeložka optického kabelu ČD Telematika****SO 2153 Přeložka kabelů DK SŽDC****SO 2154 Přeložka optického kabelu DKV**

E.1.6 Potrubní vedení

SO 2161 Úpravy kanalizace

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 2181 Úprava komunikace u nástupiště č.1A

E.1.9 Kabelovody

SO 2191 Přeložka stávajícího kabelovoduE.2 Pozemní objekty

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 2221 Zastřešení nástupiště č. 1**SO 2222 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2****SO 2223 Historický přístřešek**

E.2.3 Orientační systém pro cestující

SO 2231 Orientační systém pro cestujícíE.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 2311 Úprava TV**SO 2312 Provizorní přeložka ZOK DKV****SO 2313 Provizorní přeložka ZOK ČD Telematika**

E.3.4 Elektrický ohřev výměn**SO 2341 Úprava EO****E.3.6 Rozvody nn, osvětlení****SO 2361 Úprava rozvodů nn a osvětlení****SO 2362 Osvětlení nástupiště č. 1 + 1A****SO 2363 Osvětlení nástupiště č. 2****SO 2364 Osvětlení podchodu****SO 2365 Úprava DOÚO****E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí****SO 2371 Ukolejnění kovových konstrukcí****Provozní soubory popis :*****PS 1111 Úprava staničního zabezpečovacího zařízení***

Technologie staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Karlovy Vary, bude nově instalována v prostorách nové výpravní budovy a bude v rozsahu pro novou konfiguraci kolejového řešení v železniční stanici. Konfigurace kolejíště doznává zásadních změn, vyplývajících z požadavků na budování nových mimoúrovňových nástupišť a zvýšení rychlostí v obvodu železniční stanice.

Modernizace zahrnuje všechny dopravní koleje a dotkne se i některých manipulačních kolejí. V souvislosti s tím dochází ke změnám polohy a typu u většiny výhybek. U zabezpečených výhybek se nemění poloha pouze u v. č. 15 (10 nové č.), 29 (25) a 45 (37). Všechny výhybky budou osazeny elektromotorickými přestavníky (dle typu výhybky), vyjma v. č. 16b, 17, 20, 22, 24, 35, a 101.

Obdobně u návěstidel se modernizace v podstatě nedotkne (až na kabelové trasy) pouze stávajících návěstidel Se 10, Se 12, Se 13, Se 15, Se 16, Se 26, Se 27, RS, Př RS.

Kontrola volnosti je v současnosti v celém obvodu stanice a přilehlých traťových úsecích zajišťována počítači náprav. Vzhledem na požadavek přenosu návěstních znaků budou počítače náprav v rozsahu koleje č. 1, 2, 3 a 4 nahrazeny kolejovými obvody s dodatečným kódováním.

V traťovém úseku do Dalovic je v km 184,150 přejezd J1, který bude v souvislosti s náhradou počítačů náprav příslušně upraven. V traťovém úseku do K. Varů - Dvůrů dojde k úpravě stávajících kolejových obvodů v souvislosti se zajištěním přenosu návěstních znaků v tomto úseku. Tyto KO jsou součástí přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 188,911, jehož rekonstrukce se připravuje jako samostatná stavba. V traťových úsecích ve směru do K. Varů dolního nádraží a ve směru do Staré Role ke změnám nedojde.

Kabelizace pokládaná v rámci stavby bude typově odpovídat kabelizaci pokládané v předcházející stavbě, odpovídající elektrizaci 25 kV/50 Hz. Provizorní zabezpečovací zařízení nebude budováno, ale bude docházet k postupnému přepínání. Technologie stávajícího zabezpečovacího zařízení bude, vzhledem ke svému stáří, odborně demontována s ohledem na její další možné využití.

PS 1211 Místní kabelizace

V první části stavby (podobjekt SO 2210) bude provedeno přemístění sdělovací technologie do provizorních prostor ve východní části stávající výpravní budovy, výstavba anténního stožáru včetně osazení antén a přemístění základnových Rdst a nezbytné komerční technologie do provizorního technologického objektu umístěného poblíž anténního stožáru.

Proběhne též realizace nové kabelové trasy, vybudování kabelových komor a prostupů jak do stávajících místností, tak do nových provizorních prostor (SM) a k novému anténnímu stožáru.

Po dokončení výstavby nové výpravní budovy (zbourání stávající výpravní budovy) a v ní sdělovací místnosti, dopravní kanceláře a stavebního ústředí, bude veškeré sdělovací zařízení, v rámci druhé části stavby, definitivně přemístěno do těchto prostor a napojeno na novou kabelizaci a napájení.

V rámci modernizace kolejíště a nástupišť není navržena nová místní kabelizace. Předmětem PS je provedení ochrany a přeložek stávajících místních kabelů v majetku SŽDC s. o. (správci SSZT a ČD-Telematika). V místech dotčených rekonstrukcí kolejíště, která kolidují se stávajícími trasami místních kabelů, jsou navrženy jejich přeložky. Nové kabely budou uloženy do betonových žlabů nebo plastových chrániček. Jedná se zejména o místa křížení stávajících kabelů s novým kolejíštěm, případně souběhy s novým kolejíštěm, kdy dojde k přiblížení stávající trasy k nové poloze kolejí. Provizorní přeložky jsou navrženy rovněž v místě u výpravní budovy, kde jsou kabely uloženy ve stávajícím kabelovodu, který bude stavebně upravován z důvodu výstavby podchodu pro cestující.

V žst. mezi krajními výhybkami budou kabelové trasy tvořeny kabelovými žlaby uloženými do výkopů 80 cm v místech možného ohrožení kabelové trasy pojezdem stavebních strojů a 50 cm mimo tato místa. Nové kabely budou přednostně využívat novou společnou trasu s ostatními sdělovacími kabely. Po provedení přeložek bude na překládaných kabelech provedeno měření.

PS 1231 Informační zařízení pro cestující

V rámci modernizace ŽST Karlovy Vary bude provedena demontáž listových tabulí na nástupištích a stávající systém bude rozšířen o nové nástupištní tabule a dále o podchodové informační tabule. Nové zařízení musí být kompatibilní se stávajícím systémem použitým v rámci výstavby výpravní budovy. Nové informační tabule budou typu LCD (podsvícení displeje bude provedeno pomocí LED diod). Všechny prvky systému budou ovládány z jednoho řídicího počítače a jedním programem.

Ve stavbě bude zachováno stávající řídicí pracoviště. Bude provedena úprava a doplnění/rozšíření stávajícího řídicího serveru informačního zařízení. Řídicí PC bude připojen na datovou síť.

SW řídicího počítače informačního zařízení musí umožňovat posílání aktuálních informací zobrazených na odjezdové tabuli na internetové stránky, kde bude tato informace přístupná cestujícím i pracovníkům ČD. Provádění změn grafikonu vlakové dopravy a případné servisní zásahy musí být možno provádět dálkově např. prostřednictvím datové sítě.

Datové kabelové rozvody budou provedeny z nové sdělovací místnosti v technologické budově z datového rozvaděče. Kabelizace pro napájení bude provedena nově z jednoho přípojného místa se samostatným měřením odběru. Kabely budou uloženy v ochranných trubkách, popřípadě v kabelových lištách. Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení (rozhlas, kamery).

Nové tabule budou uchyceny na ocelové konstrukce přístřešku pomocí přidavných šroubových úchytů, výjimečně pomocí navařených přidavných konstrukcí s odpovídajícím ochranným nátěrem. Nástupištní tabule u koleje č. 3 bude umístěna na samostatném sloupku.

PS 1232 Rozhlas pro cestující

V návaznosti na výstavbu nové výpravní budovy bude provedena demontáž stávajících větví reproduktorů na nástupištích. Následně budou ve stavbě vybudovány nové reproduktorové větve rozhlasu pro cestující na nově rekonstruovaných nástupištích a v podchodu na nástupiště. Automatický systém hlášení s možností manuálního vstupu obsluhy bude zachován v současném rozsahu.

Bude proveden nový kabelový rozvod k jednotlivým novým reproduktorům v podchodu a po nových nástupištních přístřešcích. Na nekryté části nástupišť budou reproduktory na sloupech osvětlení. Rozhlasové kabely budou ukončeny v nové sdělovací místnosti. Ve stanici bude použito 6 venkovních reproduktorů s nastavitelným výkonem a vnitřní skříňkové reproduktory (podchod). Venkovní reproduktory na nástupištích budou rozmístěny na nových přístřešcích a na nekrytých částech nástupišť na sloupcích pro osvětlení.

Před uvedením rozhlasového zařízení do provozu bude provedeno jeho nastavení na základě akustických měření nastavení. Akustická měření ozvučení prostor vč. měření hladiny zvuku hlášení na hranicích drážního pozemku musí být provedeno tak, aby nepřekračovala hygienické předpisy na obydleném území.

V rámci PS bude rozšířen rovněž systém akustických majáček pro nevidomé, který byl již navržen uvnitř nové výpravní budovy. Umístění majáček je provedeno na strategických místech důležitých pro orientaci a navigaci v budově. V souvislosti s výstavbou nového podchodu ne navrženo nové majáčky umístit nad vstupem z výpravní budovy do podchodu a dále nad vstupy/výstupy do/z podchodu na jednotlivá nástupiště. Orientační majáčky musí být osazeny ve výši min. 280 cm nad pochozí plochou a horizontálně směřovat do osy prostoru. Napájení jednotlivých majáček bude ze zajištěné sítě 230V/50Hz.

PS 1233 Kamerový systém

V rámci stavby bude provedeno doplnění a rozšíření kamerového systému, který byl navržen uvnitř nové výpravní budovy. Rozšíření bude představovat pokrytí nových nástupišť, podchodu a vchodu do výtahu na nástupiště. Kamery budou směřovány tak, aby zabíraly co možná nejvýhodnější prostor pro požadavky dopravy (hlídání hran nástupišť). Umístění kamer je navrženo na nových nástupištních přístřešcích a na osvětlovacích sloupcích s reproduktory rozhlasu pro cestující.

Doplněné součásti kamerového systému musí být kompatibilní se systémem instalovaným při výstavbě výpravní budovy. Navržený je kamerový systém s IP barevnými kamerami ve venkovním provedení. Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení.

Nový dohledový počítač s monitorem se navrhuje umístit do prostor dopravní kanceláře. V rámci stavby je navrženo rozšíření kapacity záznamového zařízení (kamerový server) a úprava ovládacího SW vč. licencí a nové dohledové pracoviště vč. SW.

PS 1311 Úprava DŘT

V rámci provozního souboru bude v souvislosti s úpravou DOÚO provedena úprava stávajícího PLC (úprava software) v dopr. kanceláři ŽST Karlovy Vary a úprava software na řídicím stanovišti elektrodispečerů vč. vizualizace.

PS 1411 Výtah z podchodu na nástupiště č. 2

Stanice je navržena jako peronizovaná. Na ostrovní nástupiště je přístup osob s omezenou pohyblivostí řešen novým samoobslužným výtahem. Samoobslužný výtah bude umístěn v prosklené výtahové šachtě. Výtahový stroj, motor i hlavní část ovládací elektroniky je umístěn uvnitř šachty. Vnitřní světlé rozměry výtahu jsou navrženy 1800 x 1650, výška 2200.

PS 1412 Výtah z lávky na nástupiště č. 2

Přístup osob z navržené lávky (stavba „Karlovy Vary – lávka přes horní nádraží“) na 2. nástupiště je řešen obdobným způsobem jako výtah, který bude realizován v rámci výše uvedené stavby na 1. nástupiště. Výtah bude proveden se stejnými rozměry a technologií jako v související stavbě, včetně kruhovo-elipsovitého opláštění.

Stavební objekty popis :

SO 2111 Železniční svršek

Stávající žel. svršek je tvaru S49 případně T na dřevěných nebo betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Rekonstruovaný úsek navazuje na v minulosti realizovanou stavbu „Elektrifikace trati Kadaň – Karlovy Vary“, v rámci které byl traťový úsek rekonstruován novým materiálem S49 na betonových pražcích s pružným upevněním.

Na základě zpracované a odsouhlasené dopravní technologie je navrženo zrušit jednu dopravní kolej tak, aby bylo možné zřídit ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4.

Začátek směrových a výškových úprav je v obou kolejích navržen v km 184,550. Nový železniční svršek a spodek je v koleji č. 1 navržen od km 184,699, v koleji č. 2 od km 184,730, kde nový svršek a spodek navazuje na již realizovanou stavbu „Elektrifikace trati Kadaň – Karlovy Vary“. Konec směrových a výškových úprav je navržen v km 186,206. Nový železniční svršek a spodek je v obou kolejích navržen pouze do km 186,100 (dále jsou osy kolejí vedeny ve stávající poloze).

Maximální sklon nivelety kolejí v prostoru ŽST, kde jsou odstavovány vlaky je 1,370 ‰. Maximální sklon v prostoru zhlaví je 9,246 ‰.

V celém úseku se počítá s traťovou třídou zatížení UIC D4 a prostorovou průchodností pro ložnou míru UIC GC (průjezdny průřez Z GC podle ČSN 73 6320). V celém úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor.

Vzhledem k požadavku investora na zvýšení rychlosti ze stávajících 60 km/h na minimálně 70 km/h a požadavku na rozložení křižovatkové výhybky bylo chebské zhlaví poměrně výrazně upraveno.

Materiál žel. svršku v hlavních kolejích č. 1 a 2 bude v souladu se směnicí GR SZDC č. 28/2005 z materiálu 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním. Výhybky vkládané do hlavních kolejí budou navrženy také z materiálu 60 E2 na betonových pražcích. V ostatních kolejích, které jsou vedeny v nové poloze, bude navržen nový železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným upevněním.

V ostatních staničních kolejích č. 4 – 10 v úsecích, které jsou vedeny přibližně ve stávající ose (max. posuny 0,20 – 0,30 m), budou na základě předkategorizace vyměněny vadné kolejnice a pražce. Budou zde vyměněny všechny vadné nebo nevyhovující svěrky ŽS3 a všechny pryžové podložky. Koleje budou směrově a výškově upraveny.

Všechny nové výhybky budou 2. generace na betonových pražcích. Celý rekonstruovaný úsek bude svařen do bezстыkové koleje. Stávající šterkové lože bude dle předpokladu (dle geotechnického průzkumu) vytěženo do hloubky 0,25 m pod spodní plochu pražce. Šterk bude recyklován. Nové kolejové lože je navrženo šterkové, v hlavních a předjízdnych kolejích v min. tl. 0,35 m, v ostatních kolejích v min. tl. 0,30 m pod ložnou plochu betonového pražce přilehlého kolejnicového pasu od koruny skloněné pláň, s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje, s případným rozšířením nebo nadvýšením. V celém úseku je navrženo zapuštěné kolejové lože.

V rámci stavebního objektu železničního svršku bude zřízena nová výstroj trati a bude provedeno zajištění prostorové polohy koleje.

SO 2112 Železniční spodek

Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z průzkumu pražcového podloží. Podle zemin a hornin vyskytujících se v předpokládané úrovni zemní pláň byly sanované koleje rozděleny do kvazihomogenních bloků. Bylo stanoveno hraniční staničení (nové) jednotlivých kvazi-bloků, návrhový modul přetvárnosti, propustnost, namrzavost, přípustná hloubka promrzání a vodní režim zastižených zemin.

Podkladní vrstvy pod šterkovým ložem jsou navrženy ze šterkodrti v min. tl. 0,20 m. Konstruktivní vrstva ze zemin zlepšených vápnem je provedena na šířku 2,50 m od osy koleje, v úsecích s trativody je dotažena až k vnitřní svislé stěně trativodních rýh. Zesílené konstrukce pražcového podloží jsou navrženy v místě přechodu tělesa železničního spodku na stavbu železničního spodku.

Plán tělesa železničního spodku je v celém úseku navržena jako skloněná ve sklonu 5%. Základní šířka skloněné pláně tělesa železničního spodku na jednokolejné trati v přímé je 6,2 m, v oblouku s převýšením se plán tělesa železničního spodku nerozšiřuje. Zemní plán je navržena skloněná ve stejném sklonu a smyslu jako plán tělesa železničního spodku.

Odvodnění je navrženo pomocí soustavy trativodů, navazuje na již realizovanou stavbu „Elektrifikace trati Kadaň – Karlovy Vary“ v km 184,699 v koleji č. 1 resp. v km 184,730 v kol. č. 2, končí na konci kolejových úprav v km 186,100. Navržené řešení odvodnění ve stanici dle získaných podkladů a provedeného průzkumu odpovídá stávajícímu stavu. V současném stavu je část odvodnění žst. svedeno do propustku v km 185,042 a část do kanalizace u VB v km cca 185,477 (kromě níže popsanych úseků).

Minimální podélný sklon trativodů je s ohledem na užitý materiál (plasty) navržen 3 ‰. Sklon svodného potrubí je navržen v minimálním sklonu 3 ‰. Trativodní šachty vrcholové a kontrolní jsou navrženy plastové DN 400 bez kalového prostoru. Šachty koncové a přípojné jsou navrženy betonové DN 800, kalový prostor je minimálně 0,25 m.

Vzhledem k výstavbě podchodu není možné svést odvodnění až do prostoru před VB tak jako ve stávajícím stavu, nově je navrženo v úseku v km 185,143 – 185,451 odvodnit do nově zřizované kanalizace, která bude odvádět vodu ze zastřešení nástupišť. Tato kanalizace bude napojena do stávající kanalizace ve vlastnictví SŽDC u objektu trafostanice. V tomto úseku je řešeno pouze odvodnění kolejí č. 1 a 2 a nové koleje č. 3. Minimální sklon trativodů je zde, z důvodu malé hloubky stávající šachty kanalizace u trafostanice, navržen pouze 3 ‰ – bude provedeno podbetonování. Poslední úseky odvodnění vlevo trati (km 185,835 – 186,100) a vpravo trati (km 186,000 – 186,100) bude svedeno do nové vsakovací šachty na konci úseku vlevo trati.

V km 185,895 – 185,920 (25 m) je nutné vlevo trati zřídit rozšíření zemního tělesa pomocí svahových stupňů. V km 185,980 – 185,998 je navrženo rozšíření stezky pomocí zabalovaných zemin (4 vrstvy – výška 1,6 m).

SO 2121 Nástupiště č. 1 + 1A

Nástupiště bude s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK 1,68 m, délka nástupiště bude 250 m, šířka nástupiště bude 3 m až 7,2 m. Na začátku 1. nástupiště ve směru na Cheb jsou uvažovány územní rezervy dl. 50 m pro případné budoucí prodloužení nástupní hrany. Nástupiště budou umístěna převážně v přímé. Nástupiště budou vybaveny prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Pro nástupiště bude, s ohledem na stávající stav v celé délce provedena přísypávka. Prostor nástupiště bude vymezen zpevněnou plochou ohraničenou obrubníky.

V rámci demolice se provedou odkopávky stávajícího úrovněového nástupiště do projektovaného tvaru pro zřízení nového nástupiště. Materiál z odkopávek se neuvazuje využít a bude uložen na skládce.

Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu železničního spodku Ž 8.42-N. Nástupiště jsou tvořena nástupištní zídka z prefabrikátů typu L a navazující zpevněnou plochou nástupiště. Zpevněná plocha nástupiště bude tvořena zámkovou betonovou dlažbou. Základní sklon zpevněné plochy je 2% se spádem od koleje. Parametry protiskluznosti budou dle ČSN 74 4505.

Nástupiště č. 1A bude ukončeno betonovou zídka se služebními schůdky a zábradlím. V čele zídek se zřídi zemní svah dosypaný do výšky 0,5 m od pochozí plochy nástupiště a dosypaný ke služebnímu schodišti. Na chebském zhlaví bude nástupiště č. 1 ukončeno zídka a chodníkem vedoucím ke služebnímu přechodu. Sklon chodníku bude max. 8,33%. Na zídkách bude umístěno trojmadlové zábradlí výšky 1100 mm. Na konci nástupiště bude umístěn piktogram zamezující vstup cestujících na služební přechod.

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným spádem 2% směrem od koleje na svah - terén. V místě přístřešku je voda svedena do odvodňovacích žlabů. Vyústění žlabů bude do kanalizace.

Nástupiště budou vybavena potřebným mobiliářem. Nástupiště bude navazovat na novou přilehlou komunikaci pro pěší a počítá se s umístěním historického přístřešku.

SO 2122 Ostrovní nástupiště č. 2

Ostrovní nástupiště bude s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68 m, délka nástupiště bude 250 m, šířka nástupiště 8,87 m. Na začátku 2. nástupiště ve směru na Cheb jsou uvažovány územní rezervy dl. 50 m pro případné budoucí prodloužení nástupní hrany. Nástupiště bude umístěno převážně v přímé.

Nástupiště bude vybaveno prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Pro nástupiště bude, s ohledem na stávající stav v celé délce, provedena přísypávka. V rámci demolice se provedou odkopávky stávajících úrovnových nástupišť do projektovaného tvaru pro zřízení nového nástupiště.

Konstrukce nástupišť vychází ze Vzorového listu žel. spodku Ž 8.42-N. Nástupiště jsou tvořeno nástupištní zídka z prefabrikátů typu L a navazující zpevněnou plochou nástupiště. Zpevněná plocha nástupiště bude tvořena zámkovou betonovou dlažbou. Základní sklon zpevněné plochy je od středu 1 až 2% se spádem do koleje. Parametry protiskluznosti budou dle ČSN 74 4505. Zásyp nástupišť bude z nového materiálu. Minimální tloušťka konstrukce z nenamrzavého materiálu pod zpevněnou plochou je 0,5 m.

2. nástupiště bude na chomutovském zhlaví ukončeno betonovou zídka se služebními schůdky a zábradlím. V čele zídek se zřídí zemní svah dosypaný do výšky 0,5 m od pochozí plochy nástupišť a dosypaný ke služebnímu schodišti. Na chebském zhlaví bude nástupiště ukončené zídka a chodníkem vedoucím ke služebnímu přechodu. Sklon chodníku bude max. 8,33%. Na zídkách bude umístěno trojmadlové zábradlí výšky 1100 mm. Na konci nástupiště bude zřízena uzamykatelná branka zamezující vstup cestujících na služební přechod. Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným spádem 1-2% směrem do koleje. Nástupiště bude vybaveno potřebným mobiliářem.

SO 2123 Služební přejezdy a přechody

Služební přejezd je umístěný na chebském zhlaví přes kolej č. 1 a 2 a navazuje na 1. a 2. nástupiště. Šířka přejezdu v ose koleje je 1,8 m. Přejezd je navrhován jako celopryžová konstrukce uložena na pražcích. Panely upevněny na kolejnice 60E2. Vnější panely budou z důvodu zvýšení únosnosti uloženy na závěrnou zídka typu T. Podklad zídek je vytvořen z betonového základu 360 x 300 mm. Součástí konstrukce přejezdu jsou ochranné náběhy, vnitřní opěrky a koncové zarážky. Mezi přejezdovými konstrukcemi jednotlivých kolejí bude doplněna plocha ze zámkové dlažby. Konstrukce chodníku je z dlažby 60 mm, lože 30 mm a šterkodrt 250 mm.

SO 2141 Podchod pro cestující

Podchod je navržen jako uzavřený rám světlé šířky 5,5 m, s tím že stěny podchodu budou navazovat na stěny nově budované výpravní budovy. Minimální podchodná výška bude 2,50 m. Z podchodu je vedeno jedno výstupní schodiště min. šířky 1,80 m na 1. nástupiště u nové VB a dvě ramena na 2. nástupiště šířky 3,00 m. Zároveň je k zadní stěně podchodu umístěn výtah pro bezbariérový přístup na 2. nástupiště.

Podlaha podchodu je v podélném směru vodorovná, v příčném směru je spád 1,0% od středu podchodu k odvodňovacím žlábkům podél stěn. Případné průsaky vody budou odváděny do jímky pod 1. nástupištěm, kde bude voda podle potřeby přečerpána z jímky čerpadlem do kanalizace. Podchod bude bez podhledu a stěny budou upraveny omítkou shodnou jako v nové VB, podlaha bude s kamennou dlažbou. Pro napojení podchodu na novou výpravní budovu zástupce investora (SŽDC) i projektant doporučil, aby v rámci výstavby nové VB byl ve stěně vytvořen napojovací krček, na který bude tubus podchodu napojen a bude možné provést kvalitní napojení vodotěsných izolací. Do horních rohů tubusu podchodu budou pod horní deskou osazena osvětlovací tělesa a ve střední části mezi schodišťovými rameny budou, pod horní sníženou hranou na krajích, chráničky pro vedení kabeláže a sítí, při dodržení min. podchodné výšky 2,50 m.

Konstrukce podchodu pro napojení pod 1. nástupištěm je navržena jako železobetonový uzavřený monolitický rám, spodní deska je tl. 400 mm, stěny tl. 400 mm, horní deska uprostřed má tl. 400 mm, ke kraji je spád 2%. Konstrukce podchodu pod 1. a 2. kolejí je navržena pro zatížení vlakem, spodní deska je tl. 500 mm, stěny tl. 450 mm, horní deska uprostřed má tl. 500 mm, ke kraji se spádem 2%.

Délka nového podchodu, od napojovacího krčku na vstupu u VB ke stěně schodišťové části na ostrovním 2. nástupišti, je 21,68 m, délka samotného krčku, od vnitřní lící stěny v nové VB, se předpokládá cca 0,85 m. Celková délka podchodu bude 22,54 m.

Součástí tohoto SO bude i provizorní zajištění kabelovodu

V rámci související stavby bude v těsné blízkosti nové výpravní budovy vybudován kabelovod z plastových chrániček. Při budování podchodu v této stavbě bude třeba tyto chráničky kabelovodu s kabely v dotčené části vyvést tak, aby pod nimi šla výstavba podchodu realizovat. Navrhuje se podél chrániček položit nosnou konstrukci (např. 2x trakční břevna) a pomocí této konstrukce chráničky kabelovodu na několika místech podepřít. Po dokončení podchodu bude kabelovod uveden do původního stavu.

SO 2142 Stavební úprava propustku v km 185,042

Stávající propustek je v prostoru kolejiště obdélníkového tvaru 900 x 1700 mm. Na stávajícím propustku budou v rámci stavby provedeny stavební úpravy v rozsahu modernizace kolejiště – délka 49 m. Stávající stěny propustku budou v nezbytně nutném rozsahu přezděny, bude provedeno nové zakrytí propustku železobetonovými deskami. V délce nového zakrytí propustku budou provedeny nové hydroizolace stropu i stěn. Stávající šachty na propustku Š 1 a Š3 budou provedeny jako nové, 900 x 900 betonové průlezné. Nově je na propustku navržena šachta Š 2, do které budou zaústěny trativody z obou stran kolejiště. Nově navržená šachta bude betonová 900 x 900.

SO 2143 Stavební úprava propustku v km 185,983

Stávající propustek je ve stavu, kdy dochází k zasypávání vpusti od šterkového lože. Stávající čelní zeď bude nadezděna, rozšířena a ukončena novou železobetonovou římsou, tak, aby bylo proveditelné otevření šterkového lože. Bude osazeno nové ocelové zábradlí. Dále bude obnoveno spárování kamenného zdiva objektu v rozsahu cca. 50%, a provedeno čištění dna objektu.

SO 2151 Přeložka optického kabelu SŽDC

V rámci SO jsou navrženy ochrany, úpravy a přeložky optických kabelů ve vlastnictví SŽDC. V obvodu stavby se nachází následující optické kabely: DOK K. Vary – Nejdek (24f); MOK K. Vary – ATÚ Sluneční (36f); DOK K. Vary – Kadaň (36f). Kabely se nachází ve společných trasách s metalickými dálkovými či traťovými kabely. Ochrany kabelů bez nutnosti jejich přerušení budou provedeny stejně jako u metalických kabelů s využitím stejného výkopu.

V případě nutnosti přeložení kabelu do větší vzdálenosti, kdy stávající kabelová trasa ve větším rozsahu zasáhne kolejové úpravy, bude provedena přeložka se spojováním kabelu. Do nové kabelové trasy bude uložena HDPE chránička pr. 40 mm. Stávající kabel bude z původní chráničky vytažen, chránička bude naspojována na původní a kabel nebo jeho náhrada bude znovu do chráničky zafouknuta. Je nutno mít na zřeteli nevkládání nových spojek do stávající trasy: je navrženo kabel vytáhnout do místa stávající spojky a odtud zafouknout nový. V případě, že toto místní podmínky neumožní, je potřeba novou spojku uložit v kabelové komoře.

Nové kabely budou přednostně využívat novou společnou trasu s ostatními sdělovacími. Pro omezení počtu nových spojek je doporučeno přeložky provádět z místa stávající spojky na kabelu. Po provedení překládky a spojování bude na kabelech provedeno měření vč. vyhotovení měřicích protokolů.

SO 2152 Přeložka optického kabelu ČD Telematika

V ŽST K. Vary je v současné době na stávajících trakčních podpěrách zavěšen optický kabel v trase K. Vary–Cheb v majetku ČD-Telematika a. s. Kapacita kabelu je 36 vláken. Ve stavbě dojde k demontáži a náhradě převážné části trakčních podpěr, na kterých je kabel zavěšen. Provizorní přeložky při výstavbě tr. podpěr řeší samostatný SO.

V rámci SO 2152 je navrženo kabel v rozsahu stavby nahradit zemním kabelem zafouknutým do HDPE optochráníčky pr.40 mm. Nová kabelová trasa je navržena mimo prostor dotčený kolejovými úpravami.

Kabelová trasa bude vedena po pozemku SŽDC, s. o., příp. ČD a. s. a bude respektovat průjezdný průřez ČD pro těžkou mechanizaci. V podchodech kolejí a komunikací budou kabely uloženy v betonových žlabech nebo trubkách PVC o vnitřním průměru 15 cm. Kabelová trasa musí dodržet ustanovení předpisu ČD S4. V místech, kde nebude možné dostatečné krytí, bude kabel uložen v kabelovém žlabu.

SO 2153 Přeložka kabelů DK SŽDC

V rámci SO jsou navrženy ochrany, úpravy a přeložky metalických kabelů ve vlastnictví SŽDC. V obvodu stavby se nachází následující kabely (mimo místní kabelizace): dálkový kabel K. Vary – Chodov (DK38a); ochr. kabel K. Vary – Dalovice (ŽDK-1); traťový kabel K. Vary – Kadaň-Pruněrov (20XN0,8); traťový kabel K. Vary – Nejdek (10XN0,8). V rámci posunů kolejí a výstavby nástupišť dojde v některých místech k dotčení tras těchto zmíněných kabelů. V rámci SO jsou navrženy následující typy ochrany kabelů:

- provizorní ochrana kabelové trasy po dobu výstavby (pojízdní stavebních strojů) - krytí položením panelů
- ochrana kabelové trasy v místech přiblížení trasy k prostoru kolejových úprav (např. pod silničním nadjezdem) nebo křížení kolejí – odkopáním kabelových tras, zahloubením a uložením do betonových žlabů
- přeložka kabelové trasy bez nutnosti spojování kabelu – odkopání kabelové trasy v dostatečném rozsahu a přeložení stávajícího kabelu do nové polohy (pro menší úpravy z důvodu uvolnění prostoru např. pro výstavbu nových trakčních stožárů)
- přeložka kabelové trasy s nutností spojování kabelu – pro přeložení kabelu do větší vzdálenosti, v případě, že stávající kabelová trasa bude ve velkém rozsahu zasažena kolejovými úpravami.

V případě provádění kabelových přeložek budou pro spojování použity kabely stejného typu, jako je kabel původní. Pro omezení počtu nových spojek je doporučeno přeložky provádět z místa stávající spojky na kabelu. Po provedení překládky a spojování bude na kabelech provedeno měření vč. vyhotovení měřicích protokolů.

V železniční stanici mezi krajními výhybkami budou kabelové trasy tvořeny kabelovými žlaby uloženými do výkopů 80 cm v místech možného ohrožení kabelové trasy, poježděním stavebních strojů, a 50 cm mimo tato místa. Tyto trasy budou minimálně 220 cm od osy nové koleje. Nové kabely budou přednostně využívat novou společnou trasu s ostatními sdělovacími kabely.

SO 2154 Přeložka optického kabelu DKV

V rámci SO 2154 je navrženo místní ZOK nahradit zemním kabelem. Kabel propojuje sdělovací místnost s objektem skladiště (km cca 185,350) a dále sdělovací místnost a buňku (v km cca 185,650). V těchto objektech je kabel ukončen na ODF. Nová kabelová trasa je navržena mimo prostor dotčený kolejovými úpravami. V rámci modernizace kolejiště bude v místě křížení kolejí založena nová PVC chránička. Do ní budou zataženy dvě HDPE optochráněčky pr. 40 mm, které budou novou trasou dovedeny do objektů skladiště a buňky. Do chrániček pak bude zafouknut optický kabel o stejné kapacitě, který v celém rozsahu nahradí demontovaný závěsný místní optokabel. Nový kabel bude v koncových objektech ukončen na stávajících optických rozvaděcích.

SO 2161 Úpravy kanalizace

Objekt úpravy kanalizace řeší napojení odvodnění nového zastřešení nástupiště a trativodů do stávajících kanalizací. Odvodnění je řešeno dvěma samostatnými větvemi.

Větev A – vlevo podchodu v délce 181,75 m. Kanalizace je navržena z DN 250 o spádu 0,6%, na kanalizaci je osazeno 10 ks typových betonových šachet. Napojení odvodnění zastřešení je provedeno do šachty nebo odbočkou, napojení trativodů je vždy do šachty. Napojení je do stávající šachty v prostoru před výpravní budovou. Tato stávající šachta bude stavebně upravena. Z této stávající šachty je dle informací vlastníka, voda následně odváděna do recipientu.

Větev B – vpravo podchodu v délce 57,3 m. Kanalizace je navržena z DN 250 o spádu 0,6%, na kanalizaci je osazeno 6 ks typových betonových šachet. Napojení odvodnění zastřešení je provedeno do šachty nebo odbočkou, napojení trativodů je vždy do šachty. Napojení je do stávající šachty v prostoru před stanicí pro ohřev výměn. Tato stávající šachta bude stavebně upravena v rámci stavby nové výpravní budovy.

SO 2181 Úprava komunikace u nástupiště č. 1A

Vzhledem ke zřízení koleje č. 3 dojde k částečné úpravě komunikace dotčené stavbou této koleje. Část stávající komunikace bude zabrána konstrukcí koleje č. 3 vč. šterkového lože. Umístění historického přístřešku zabráni průjezdu automobilů k výpravní budově a k nástupišti č.1. Prostor pod historickým přístřeškem bude pouze pro pohyb osob. Předpokládá se zdláždění plochy zámkovou dlažbou tl. 60 mm a umístění zábradlí městského typu se svislou výplní na stranu ke koleji č. 3 a do míst stávajícího svahu. Plocha pod přístřeškem a dále vedoucí k nástupišti č. 1A bude výškově zvednuta na úroveň nástupiště. Hrana u koleje č. 3 bude zpevněna vložním nástupištním obrubníkem tvaru L. Tato úprava bude použita i v místě protilehlého svahu. Přejechod z výškové úrovně pod přístřeškem na stávající plochu bude max. 8% a bude proveden vložním palisád. Přejechod zdlážděné plochy bude vůči nástupišti (SO 2121) plynulý ve stejné výškové úrovni.

Z přednádražního prostoru k nástupišti č. 1A je nově veden chodník v šíři 3 m. K překonání výškového rozdílu je navrženo schodiště.

V celé délce stavebních úprav mimo historický přístřešek bude umístěno oplocení zamezující přístupu osob do kolejiště. Vzdálenost oplocení od osy koleje č. 3 bude 3,25 m. Oplocení bude provedeno jako poplastované pletivo na ocelových sloupcích s osovou vzdáleností sloupků 3,0 m. Rozvinutá šířka pletiva činí 1,8 m. Sloupky oplocení budou osazeny do základových patek 0,5x0,5x min.0,8 m. Celková délka oplocení činí 56 m. Podél oplocení dojde k obnově vozovky v šíři 0,5 m.

SO 2191 Přeložka stávajícího kabelovodu

Ve stávajícím, a tedy i v místě nového nástupiště č.1, je situován kabelovod realizovaný v rámci stavby „Elektrizace železniční trati Kadaň – Karlovy Vary“. Stávající kabelovod je proveden především z multikanálových prvků. Z důvodu výstavby podchodu se schodištěm, z důvodu výstavby zastřešení a jeho základových patek, a z důvodu nového směrování kolejiště, je třeba tento kabelovod, v téměř celé jeho délce, přeložit. Pro přeložku kabelovodu bude rovněž využito obdobných kabelovodních prvků s použitím, jak plastových, tak železobetonových kabelových šachet. Šachty budou situovány tak, aby byl zajištěn vstup do prostor

technologické budovy a vstup do technologických prostor nové VB. Nové trasování kabelovodu a kabelových šachet je pak dáno vzájemnou koordinací všech souvisejících stavebních objektů.

SO 2221 Zastřešení nástupiště č. 1

Zastřešení je navrženo jako dvoudřívkové atypické „vlaštovky“ se svodem do středového střešního žlabu. Nosná část je navržena ocelová, pobití střechy je dřevěné, na dřevěném pobití je provedena krytina z falcovaného plechu. V prostoru středové části vedlejší výpravní budovy bude jako krytina na zastřešení použito sklo s potiskem.

Délka zastřešení je navržena 62 m. Zastřešení navazuje na nově umístěný historický přístřešek.

Nosná konstrukce zastřešení je tvořena dvěma řadami sloupů. Vzdálenost párů sloupů provedena v základním modulu 10 m, na začátku a konci zastřešení 9 m. V prostoru podchodu budou sloupy vetknuty na horní plochu zábradelních zídek. Vpravo za podchodem bude vždy jeden sloup blíže k budově uchycen na mikropilotu, ostatní sloupy mimo podchod jsou vetknuty do železobetonových základových patek. Uchycení na mikropiloty je z důvodu trasy stávajícího a nového kabelovodu podél budovy, kterou musí zastřešení respektovat a nemůže se jí vyhnout. Světlá výška zastřešení je 3,3 m nad výšku osy nástupiště.

SO 2222 Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2

Zastřešení je navrženo jako dvoudřívkové atypické „vlaštovky“ se svodem do středového střešního žlabu. Nosná část je navržena ocelová, pobití střechy je dřevěné, na dřevěném pobití je provedena krytina z falcovaného plechu. V prostoru středové části sousední výpravní budovy bude jako krytina použito sklo s potiskem.

Zastřešení nástupiště začíná v km 185,399 146 a končí v km 185,480 146. Délka zastřešení je navržena 81 m. Zastřešení začíná s lícem technologické budovy.

Nosná konstrukce zastřešení je tvořena dvěma řadami sloupů. Vzdálenost párů sloupů provedena v základním modulu 10 m, na začátku a konci zastřešení 9 m. V prostoru podchodu jsou osy vzdálenosti 9,32; 7,12 a 3,2 m. V prostoru podchodu budou sloupy vetknuty na horní plochu zábradelních zídek případně na strop podchodu. Ostatní sloupy mimo podchod jsou vetknuty do železobetonových základových patek. Světlá výška zastřešení je 3,3 m nad výšku osy nástupiště.

SO 2223 Historický přístřešek

V souladu s částí dokumentace B.8 a znění kap. B.1.3.1, bude stávající historický přístřešek v rámci tohoto SO odborně demontován a po renovaci jednotlivých částí s potřebným doplněním, bude nově instalován jako zastřešení nástupiště č. 1-1A a koleje č. 3.

SO 2231 Orientační systém pro cestující

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových nástupištech a na přístupech k nim. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem žst., označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu, označení přístupu k nástupišťům v podchodu pro cestující a alternativního východu lávkou pro pěší - směr Růžový Vrch. S ohledem na význam Karlových Varů budou doplňující texty tabulí tříjazyčné – v české, německé a ruské verzi. Konce nástupišť u služebních schůdků budou označeny piktogramem podle ČSN ISO 3864 a materiálu VÚŽ.

Prosvětlené budou pouze butony s názvem žst. Ostatní tabule a piktogramy budou pouze osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupišť a podchodu.

Stávající orientační systém pro cestující neodpovídá platným technickým normám a směrnicím, je neúplný a ve špatném technickém stavu. Z těchto důvodů a s ohledem na nové řešení celé žst. bude v rámci stavebních prací odstraněn. Zachováno zůstane pouze označení žst. na zhlaví.

SO 2311 Úprava TV

ŽST Karlovy Vary je elektrizována proudovou soustavou 25kV/50Hz AC. Vlastní rozsah nového zatrolejování je přizpůsoben nové konfiguraci kolejíště, s opouštěním od zatrolejování částí stáv. k. č. 16 (nově k. č. 14), jak je tomu ve stávajícím stavu. Nově je TV rozdělena na odpínatelné samostatné sekce TV k. č. 7,5,3a – 3,1 – 2 – 4,6 – 8,10 – 12. V TV k. č. 1 a 2 budou mezi cestovými návěstidly, cca uprostřed nástupišť, ponechány překlenuté úsekové děliče. Na obcházecké vedení bude připojen nový odpojovač č. Z138 pro napájení nového TS3 EOVS. El. dělení ve směru na Cheb, včetně souvisejících odpojovačů, bude z prostorových důvodů přesunuto až do cca km 186,233 a tedy i nově bude prodlouženo OV, kde v místech pod silničním nadjezdem bude kabelové provedení s možností odpojení pomocí odpojovačů.

S ohledem na stav a využitelnost budou ponechány stávající podpěry číslo: st. č. 1 až 8 včetně odpojovačů, všechny stožáry obcházeckého vedení kromě st. č. O7 který je vykloněný, stožáry napájecího převěsu č. 32A, I, II, III včetně lan a odpojovačů, kotevní trubkové metalizované st. č. 23, 40, 41, 42, dále stožáry využitelné pro odtah

č. 26A, 35, kotevní stožár č. 81, stožár nesoucí ÚO Z128 č. 85 a novější stožáry se speciálními konzolami u silničního nadjezdu. V ostatních případech budou stávající podpěry nahrazeny novými stožáry a bránovými konstrukcemi.

Závěsy budou realizovány pomocí šikmých a svislých izolovaných konzol. TV nad kolejí ve směru na KV dolní nádraží bude zkráceno cca o 50 m. Zcela nové TV (trolej + NL) bude realizováno nad k. č. 1 a 2. U ostatních kolejí bude v rámci možností využito TV stávající. TV nad k. č. 1 a 2 bude TR100Cu + NL 50Bz, ostatní TV bude TR80Cu + NL50Bz. Pohyblivé kotvení 1:3 bude realizováno u TV nad k. č. 1 a 2. Ostatní kotvení budou klasická kladková 1:2.

Nad rámec oblasti ŽST budou realizovány nové trakční podpěry za Chebským zhlavím, a to v rámci posunu el. dělení, které z prostorových důvodů je možné realizovat až za silničním nadjezdem.

SO 2312 Provizorní přeložka ZOK DKV

SO 2313 Provizorní přeložka ZOK ČD Telematika

V rámci těchto objektů budou stávající závěsné optické kabely postupně převěšovány na nové trakční podpěry, tak jak budou postupně nové trakční podpěry budovány a stávající trakční podpěry demontovány. V rámci těchto objektů tedy budou instalovány nové závěsy pro tyto ZOK a zároveň demontovány závěsy stávající. Jelikož na závěr stavby budou tyto ZOK přeloženy do země, bude součástí těchto SO i vlastní demontáž provizorních závěsů zřízených v rámci těchto SO a demontáž vlastních ZOK a kabelových rezerv či spojek.

SO 2341 Úprava EOVS

Tento stavební objekt řeší elektrický ohřev výhybek nově navrženého kolejiště ŽST Karlovy Vary. V ŽST Karlovy Vary je v současné době instalován elektrický ohřev na 17 výhybkách o celkovém příkonu 106 kW. Napájení elektrického ohřevu výhybek je z trakčního vedení ze dvou trafostanic umístěných na obou zhlavích. Elektrický ohřev výhybek na chomutovském zhlaví je připojen z trafokiosku TS1 o výkonu 90 kVA, na chebském zhlaví je připojen z trafokiosku TS2 o výkonu 60 kVA.

Z nové konfigurace kolejiště a požadavků dopravní technologie vychází potřeba elektrického ohřevu na 24 výhybkách o celkovém příkonu 185 kW. Nový elektrický ohřev výhybek, včetně kabelového rozvodu bude proveden v celém rozsahu nový. K napájení EOVS se využijí po nutných úpravách trafostanice TS1 a TS2, doplněné o novou trafostanici TS3, situovanou na chomutovském zhlaví. Z trafostanice TS 3 se připojí elektrický ohřev výhybek chomutovského zhlaví (výh. č. 1, 2, 3, 5, 6, 9), z TS 1 se připojí výhybky střední části kolejiště (výh. č. 8, 14, 15, 18, 19, 12ab, 21, 23) a z TS2 se připojí výhybky chebského zhlaví (výh. č. 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 33, 34, 36, 37). K ovládání EOVS se využije stávající ovládací rozvaděč EOVS s dotykovým panelem, umístěným v DK nové budovy ŽST Karlovy Vary.

SO 2361 Úprava rozvodů NN a osvětlení

V rámci realizace stavby budou pro osvětlení prostoru kolejiště využity stávající dvě osvětlovací věže a doplněny novými osvětlovacími věžemi (OV) výšky 20 m s reflektory 400 W včetně nových rozvaděčů. Na obou zhlavích a ve střední části stanice bude prostor osvětlen svítidly 250 W na sklopných stožárech 12 m. Napájení osvětlení bude z rozvodny NN z rozvaděče RH v technologické budově. K osvětlovacím stožárům a věžím budou položeny nové napájecí a ovládací kabely. Ovládání osvětlení celé stanice bude ze stávajícího ovládacího rozvaděče R DOOS/EOVS, který je umístěn v dopravní kanceláři. V rozvaděči se provede úprava a doplnění software.

Součástí stavebního objektu jsou demontáže stávajících osvětlovacích stožárů JŽ, nové kabelové rozvody pro napájení výtahů a kabel do KS32 (u DKV).

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nového hlavního rozvaděče NN v nové rozvodně nové výpravní budovy. Provizorní rozvaděč, umístěný v technologické místnosti východní části stávající výpravní budovy, bude před vlastní demolicí budovy demontován a kabely budou zrušeny, nebo připojeny do nového rozvaděče.

SO 2362 Osvětlení nástupiště č. 1 + 1A

Tento stavební objekt řeší návrh osvětlení nově budovaného krytého i nekrytého 1. a 1A nástupiště a zároveň návrh napájení informačních nápisů. Napájení osvětlení kryté i nekryté části nástupiště bude z rozvodny NN v nové výpravní budově.

Osvětlení zastřešené části nástupiště je navrženo průmyslovými zářivkovými svítidly IP 65 ve II. třídě izolace. Vlastní kabelový rozvod zastřešené části je navržen kabely uloženými na konstrukci zastřešení.

Osvětlení dvou částí nekrytého nástupiště bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 5,5 m se svítidly s výbojkami 70 W. Přívodní kabely budou uloženy v chráničkách na nástupišti a v kabelovodu.

SO 2363 Osvětlení nástupiště č. 2

Tento stavební objekt řeší návrh osvětlení nově budovaného krytého i nekrytého 2. nástupiště a zároveň návrh napájení informačních nápisů na 2. nástupišti. Napájení osvětlení kryté i nekryté části 2. nástupiště bude rozvodny NN v nové výpravní budově. Osvětlení zastřešené části nástupiště je navrženo průmyslovými zářivkovými svítidly ve II. třídě izolace. Vlastní kabelový rozvod zastřešené části je navržen kabely uloženými na konstrukci zastřešení a v chrániče podchodu.

Osvětlení dvou částí nekrytého nástupiště bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 5,5 m se svítidly s výbojkami 70 W. Připojovací kabely budou uloženy v chráničkách na nástupišti a podchodu.

SO 2364 Osvětlení podchodu

Osvětlení podchodu bude realizováno zářivkovými svítidly určené do prostředí s vysokým rizikem poškození. Svítidla budou umístěna na stropě v průchozím provedení (pro průběžné připojení kabelů) s kompletem nouzového osvětlení s nezávislým zdrojem, zajišťující nouzové osvětlení v případě výpadku el. energie. Vlastní kabelový rozvod je navržen kabely uloženými v ochranných trubkách podchodu s vyvedením v místě umístění svítidla. Předpokládá se trvalé sepnutí osvětlení podchodu.

SO 2365 Úprava DOÚO

Pro dálkové ovládání nového odpojovače trakčního vedení č. Z138 bude položen nový ovládací kabel ze stávajícího ovladače mot. pohonů v dopr. kanceláři až k ÚO. Z důvodu posunu dělení TV na zhlaví Cheb budou prodlouženy stávající kabely spojováním a nastavením novými kabely do místa nové polohy ÚO. Návrh kabelových tras je proveden s ohledem na rozmístění nových a stávajících ÚO. Bude provedena úprava stávajícího ovladače motorových pohonů typu POZ, umístěného v dopravní kanceláři. S ohledem na přeložky kabelovodu a pozměněnou polohu kolejí je počítáno i s místními přeložkami stávajících kabelů.

SO 2371 Ukolejnění kovových konstrukcí

V návaznosti na úpravu zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších SO a PS bude i nově v tomto SO řešeno ukolejnění a trakční propojení. Vlastní KSU a TP musí být v dalším stupni dokumentace zpracováno jak pro definitivní stav, tak pro rozhodující stavební etapy, jako je například zprovoznění provizorního zabezpečovacího zařízení.

VI. Organizace výstavby

Celá tato stavba je rozdělena na jednotlivé postupy:

Práce v kolejišti:

0. postup: práce přípravné v celém obvodu stavby - doba výstavby: průběžně od zahájení prací v kolejišti do uvedení zabezpečovacího zařízení do provozu (10 měsíců). Nároky na výluky: staniční koleje 6 a 8 (původní) postupně na dobu jednoho týdne
1. postup: práce v prostoru budoucích nástupišť 1 a 2 a podchodu pro cestující – **1. fáze** : doba výstavby: 6 měsíců. Nároky na výluky: traťová kolej 1 v úseku Dalovice – Karlovy Vary, staniční koleje 1, 3a, 5, 5a, 7, 7a (s výjimkou střední části koleje 1 jen po část doby trvání postupu). Provoz: po 2. TK trati Chomutov – Cheb (úsek Dalovice – Karlovy Vary), po traťových kolejích od Chebu, Potůčků a Karlových Var dolního nádraží, po stávajících kolejích 4 – 16 v ŽST Karlovy Vary
2. fáze : doba výstavby : 2 týdny (souběh se závěrem části 1a). Nároky na výluky: traťová kolej 1 v úseku Karlovy Vary – Karlovy Vary Dvory, staniční koleje 1, 107, 109 . Provoz: po 2. TK trati Chomutov – Cheb (úsek Karlovy Vary – Karlovy Vary Dvory), traťových kolejích od Chomutova, Potůčků a Karlových Var dolního nádraží, stávajících kolejích 4 – 16 v ŽST Karlovy Vary. Zabezpečovací zařízení: Na rekonstruované části vypnuto zařízení. Na nedotčené části kolejiště zůstává v činnosti původní zařízení. Na konci etapy aktivováno nové zabezpečovací zařízení v rozsahu rekonstruované část kolejiště. Nové zařízení ovládáno z nové dopravní kanceláře v nové VB.
2. postup: kolejové práce na obou zhlavích tratě Chomutov – Cheb – **1. fáze** : Doba výstavby: 35 dní (z toho kolejové výluky 14 dní). Nároky na výluky: traťová kolej 2 v úseku Karlovy Vary – Karlovy Vary Dvory, traťová kolej v úseku odbočka Sedlec – Stará Role, staniční koleje 2 (nová), 4/4a (nová), 6. Provoz: po 1. TK trati Chomutov - Cheb, traťové koleji od Karlových Var dolního nádraží, stávajících kolejích 8 – 16 v ŽST Karlovy Vary (stávající, pouze směrem od/do Chomutova a Karlových Var dolního nádraží). Zabezpečovací zařízení: Na rekonstruované části vypnuto zařízení. Na nedotčené části kolejiště zůstává v činnosti původní zařízení s ovládáním z provizorní dopravní kanceláře. Na konci etapy aktivováno nové zabezpečovací zařízení v rozsahu další části rekonstruované část

kolejiště. **2. fáze :** Doba výstavby: 35 dní (z toho kolejové výluky 14 dní) Nároky na výluky: traťová kolej 2 v úseku Dalovice – Karlovy Vary, traťová kolej v úseku Karlovy Vary dolní nádraží – Karlovy Vary, staniční koleje 4/4a (nová) Provoz: po 1. TK trati Chomutov – Cheb (úsek Dalovice – Karlovy Vary), obou traťových kolejích v úseku Karlovy Vary – Karlovy Vary Dvory, stávajících kolejích 8 – 16 v ŽST Karlovy Vary (pouze směrem od/do Karlových Var Dvorů) Zabezpečovací zařízení: Zbývající část původního zabezpečovacího zařízení vypnuta z činnosti. Na rekonstruované části vypnuto zařízení. Veškeré výhybky v nerekonstruované části kolejiště budou přeznačeny a doplněny indexem „s“ (řešeno formálně tj. vydáním příslušných opatření a přeznačení i fyzicky na výhybkách), z důvodu shody čísel nových a starých výhybek. U stávajících návěstidel L8, L10, L12 a Se 15 bude zajištěno provizorním způsobem svícení základních návěstí. Jízdy na koleje 8, 10, 12 budou řešeny posunem místně. Na konci etapy aktivováno nové zabezpečovací zařízení v rozsahu další části rekonstruované část kolejiště.

3. postup: sudá skupina žst. mimo koleje 2 - doba výstavby: 21 dní. Nároky na výluky: staniční koleje 6 – 16a (nové) vždy polovina (od chomutovského – část B3a, resp. chebského zhlaví – část B3b). Provoz: po obou TK trati Chomutov - Cheb, traťových kolejích od Potůčků a Karlových Var dolního nádraží, nových kolejích 1 – 4a v ŽST Karlovy Vary, jízdy pro zbrojení motorových vozů vždy buď od chebského (část 3a), nebo chomutovského (část 3b) zhlaví. Zabezpečovací zařízení: Na rekonstruované části kolejiště probíhá výstavba i nového zabezpečovacího zařízení. Na konci bude aktivována zbývající část staničního zabezpečovacího zařízení.

Obecný sled prací

- přeložky inženýrských sítí (budou probíhat po celou dobu výstavby)
- výstavby základů a stožárů TV
- montáž provizorních a definitivních technologických zařízení (bude probíhat po celou dobu výstavby)
- v jednotlivých postupech:
- demontáž stávajícího přístřešku
- demontáž železničního svršku
- sanace železničního spodku
- odvodnění systémem trativodů
- výstavba podchodu a nástupišť
- demontáž a montáž TV
- pokládka nového železničního svršku
- demontáž starých stožárů a základů TV

Stavební postupy jsou navrženy jako ucelená část schopná zkušebního a definitivního provozu.

VII. Přípomínky

Na základě projednané přípravné dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) V dalším stupni musí být respektována schválení přípravná dokumentace stavby, dodrženy závazné kapacitní údaje a ukazatele a splněny podmínky posuzovacího a schvalovacího protokolu vč. stanoviska MD ČR k schválení ZP č.j.2/2014-910-IZD/1 ze dne 6.1.2014
- 2) Další stupeň projektové dokumentace bude vypracován v podrobnosti a rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006, zm. č. 1 s platností od 1.4.2012, která stanovuje členění a směrný rozsah přípravné a projektové dokumentace staveb. Souhrnná technická zpráva projektové dokumentace musí obsahovat porovnání s přípravnou dokumentací tj. dodržení kapacitních a závazných údajů a ukazatelů, zdůvodnění případných změn a rozbor splnění připomínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 3) Při zpracování dalšího stupně musí být dodrženy a pro provádění stavby musí být splněny „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS – třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013.
- 4) Při zpracování dalšího stupně musí být dodržena a pro realizaci požadována příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/96 Sb. a vyhlášek č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje.
- 5) Zpracovatel dalšího stupně projektové dokumentace stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ tvořícími přílohu č.6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 – O7

ze dne 22.12.1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1.9.2000, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 27.1.2003, platné od 1.3.2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.

- 6) V dalším stupni projektové dokumentace budou stanoveny požadavky pro zhotovitele stavby na zajištění polohového a výškového zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů nebo jejich částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č.j. 892/1998 – O7 ze dne 18.5.1998.
- 7) V dalším stupni projektové dokumentace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty stanoveno, zda se jedná o určená technická zařízení. Dále budou určeny ucelené provozuschopné části stavby a stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu.
- 8) V dalším stupni projektové dokumentace stavby respektovat závazná vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a vyjádření dotčených organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska viz čl. III. a dále je nutné doplnit vyjádření v závislosti na požadavky zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon včetně prováděcí vyhlášky č.526/2006 Sb. pro vydání stavebního povolení.
- 9) V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Na základě vyjádření správců sítí stanoví zpracovatel dalšího stupně projektové dokumentace konkrétní požadavky pro zhotovitele stavby, pro požádání o vytyčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru, při provádění těchto prací. Provede zakresl všech dotčených sítí do koordinační situace a stanoví podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Součástí zpracování dalšího stupně projektové dokumentace musí být vypracovány a odsouhlaseny jejich správci detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 334050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 341050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Dále stanoví pro zhotovitele stavby následující uvedené podmínky: Pokud dojde k obnažení kabelových vedení učinit pro jejich ochranu před mechanickým poškozením veškerá potřebná opatření. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními SŽDC, s.o. a ČD, a.s. a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Stanovit povinnost pro zhotovitele před provedením záhozu obnažených kabelů, přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly může být realizována definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveniště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.
- 10) V žádné části dalšího stupně projektové dokumentace nesmí být uváděny konkrétní typová a firemní označení výrobků ani uvedení výrobců.
- 11) V dalším stupni projektové dokumentace dorešit otázku likvidace odpadu, přesnou specifikaci kategorií a jeho množství a určení místa skládky pro jednotlivé kategorie odpadů.
- 12) Projektant v dalším stupni zpracování projektu musí respektovat hranice pozemků v obvodu dráhy. V opačném případě zpracuje podklady pro uzavření smluv o smlouvách budoucí na zřízení věcných břemen nebo oddělovacích geometrických plánů pro převod pozemků a předjedná jejich uzavření a projednání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu dle zákona 183/2006 Sb. s obecnými stavebními úřady, včetně nabytí právní moci, pro všechny úseky vedoucí mimo obvod dráhy, tzv. po pozemcích, které nejsou ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.
- 13) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby, jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který je uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 14) Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby byla kompletním podkladem pro stavební řízení. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby.
- 15) V dalším stupni dokumentace projektant zohlední kromě jiného připomínky útvarů SŽDC, s.o. a ČD, a.s. k přípravné dokumentaci.
- 16) V dalším stupni dokumentace projektant upřesní vliv stavby na železniční a silniční provoz před výpravní budovou.

- 17) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky ostatních právních norem, týkajících se bezpečnosti práce a práce na drahách.
- 18) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.
- 19) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace upřesní stavební dvory stavby.
- 20) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování a schválení koordinačního schématu ukolejení, prostoru ohraničeného TV a závěrových tabulek.
- 21) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná a upřesní POV a organizaci výluk.
- 22) Do dalšího stupně projektové dokumentace je nutno doplnit Havarijní plán, který bude vložen jako příloha souhrnné technické správy (část B).
- 23) Části dokumentace stavby týkající se vlivu na životní prostředí, včetně dokladů dotčených orgánů státní správy, předložit k vyjádření ekologovi Stavební správy západ Ing. Pokornému.
- 24) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit zapracování požadavků vyjádření k stávajícím sítím pro realizaci stavby jako podmínek pro zhotovitele stavby.
- 25) Přípomínky uvedené v tomto bodě posuzovacího protokolu tvoří nedílnou součástí zadávací dokumentace na vypracování dalšího stupně projektové dokumentace.

VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

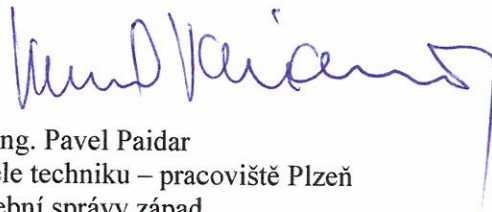
Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje schválit přípravnou dokumentaci stavby**
„Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část“
- b) **doporučuje stanovit závazné ukazatele stavby:**
 - celkové limitní náklady stavby
 - kapacitní údaje
- c) **doporučuje uložit splnění připomínek,**
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Ladislav Seemann, tel.: 972 524 007

V Plzni dne 6. 6. 2014



Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(37)

