

| Číslo změny | Obsah změny | Datum změny |
|-------------|-------------|-------------|
| 01 | - | |
| 02 | - | |
| 03 | - | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Objednatel:  | | Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | |
| | | Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem | |

| | | | |
|---|----------------------------------|----------------------|--------------------|
| Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM | | | |
| Vedoucí střediska: | Odpovědný projektant SO, IO, PS: | Vypracoval: | Kontroloval: |
| ING. MIROSLAV VÁŇA | ING. STANISLAV JAROŠ | ING. STANISLAV JAROŠ | ING. MIROSLAV VÁŇA |

| | |
|---|--------------------|
| Název akce: ODSTRANĚNÍ PROPADU RYCHLOSTI NA TRATI LUŽNÁ U RAKOVNÍKA – CHOMUTOV, V ÚSEKU ŽATEC - CHOMUTOV | Číslo smlouvy: |
| | 14-433.240 |
| Název PS/SO: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA | Projektový stupeň: |
| | P |
| | Datum: |
| | 04/2015 |
| | Číslo části: |
| | B.1 |

Obsah:

| | | |
|---------|---|----|
| 1 | ZÁKLADNÍ ÚDAJE, ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ | 3 |
| 1.1 | OZNAČENÍ STAVBY | 3 |
| 1.2 | STAVEBNÍK | 3 |
| 1.3 | PROJEKTANT | 3 |
| 2 | PRŮZKUMY A PODKLADY | 4 |
| 2.1 | ZADÁNÍ INVESTORA | 4 |
| 2.2 | GEOTECHNICKÝ A STAVEBNĚTECHNICKÝ PRŮZKUM | 4 |
| 2.3 | PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY | 4 |
| 2.4 | GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY | 4 |
| 2.5 | POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY | 4 |
| 2.5.1 | Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky: | 4 |
| 2.5.2 | Technické normy | 5 |
| 2.5.3 | Interní předpisy, směrnice a vzorové listy: | 6 |
| 3 | OCHRANNÁ PÁSMA | 6 |
| 3.1 | OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY | 6 |
| 3.2 | OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ | 6 |
| 3.3 | OCHRANNÁ PÁSMA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ | 7 |
| 3.4 | OCHRANNÁ PÁSMA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ | 7 |
| 3.5 | NAVRHOVANÁ NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMA | 8 |
| 4 | POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 8 |
| 5 | KONCEPCE STAVBY | 11 |
| 5.1 | ÚČEL STAVBY | 11 |
| 5.2 | URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ | 12 |
| 5.3 | BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY | 12 |
| 5.4 | SYSTEMATIKA ČÍSLOVÁNÍ PS A SO | 13 |
| 5.5 | SEZNAM JEDNOTLIVÝCH PS (14) A SO (52) | 13 |
| 5.6 | STRUČNÝ POPIS NÁVRHU PO JEDNOTLIVÝCH PS A SO | 16 |
| 6 | PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU | 40 |
| 6.1 | PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU | 43 |
| 6.2 | DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ | 43 |
| 6.2.1 | Dopravní opatření – silniční část | 43 |
| 6.2.2 | Dopravní opatření – železniční část | 44 |
| 6.3 | OCHRANA A BEZPEČNOST PRÁCE | 44 |
| 6.4 | POŽÁRNÍ OCHRANA | 45 |
| 6.4.1 | Koncepce požárně bezpečnostního řešení | 45 |
| 6.4.1.1 | Příjezdové komunikace | 45 |

| | | |
|---------|---|----|
| 6.4.1.2 | Spojení a signalizace pro požární účely | 45 |
| 6.5 | CIVILNÍ OCHRANA | 45 |
| 6.6 | OCHRANA A ZAŘÍZENÍ PŘED NEBEZPEČNÝMI A RUŠIVÝMI VLIVY | 45 |
| 6.6.1 | Prostředí | 45 |
| 6.6.2 | Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí | 45 |
| 6.6.3 | Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí | 46 |
| 7 | VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB | 46 |
| 7.1 | TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL | 46 |
| 8 | VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ | 47 |
| 9 | POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY | 47 |

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE, ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

1.1 Označení stavby

| | |
|------------------------------------|---|
| Název stavby: | Odstranění propadu rychlosti na trati Lužná u Rakovníka – Chomutov, v úseku Žatec - Chomutov |
| Začátek stavby (kolejově) | km 101,978 |
| Konec stavby | km 124,299 |
| Stupeň dokumentace: | Projekt (dokumentace pro stavební řízení) |
| Místo stavby: | stávající železniční trať |
| Železniční trať dle JŘ ČD a.s.: | 124 Lužná u Rakovníka - Chomutov |
| Traťový úsek: | TÚ 0101 Lužná u Rakovníka - Chomutov Žatec (km 102,120)- Chomutov (km 124,294) |
| Obce s rozšířenou působností: | Žatec, Chomutov |
| Městský úřad: | Žatec, Chomutov |
| Katastrální území dotčená stavbou: | Žatec, Velichov, Žíželice, Hořetice u Žíželice, Hrušovany u Chomutova, Denětice, Holetice, Březno u Chomutova, Droužkovice, Spořice |
| Kraj: | Ústecký |

1.2 Stavebník

| | |
|------------------------|--|
| Investor a objednatel: | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34 |
|------------------------|--|

1.3 Projektant

| | |
|--------------------------|---|
| Dodavatel dokumentace: | SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 PRAHA 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49 |
| Hlavní inženýr projektu | Ing. Stanislav Jaroš ČKAIT 0401370, dopravní stavby |
| Předpokládaná realizace: | 10/2015 – 05/2016 |

2 PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 Zadání investora

Zadání projektu je podrobně popsáno ve „Zvláštních technických podmínkách pro zpracování projektové dokumentace“.

2.2 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum

Geotechnický a stavebně-technický průzkum byl proveden na základě odborného odhadu s vytipováním kritických míst (mostní objekty, zhlaví stanic, apod.). Průzkum je součástí dokumentace – B.10 Geotechnický a stavebně-technický průzkum.

2.3 Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury

Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury byl proveden obhládkou správců dotčených inženýrských sítí. Vyjádření je v části dokumentace H – Doklady. Průběh stávajících sítí technické infrastruktury je zakreslen v situacích a v koordinační situaci stavby.

2.4 Geodetické a mapové podklady

Pro návrh technického řešení bylo použito geodetické zaměření předané objednatelem.

V rámci projekčních prací na dokumentaci byly dále použity následující podklady:

- Mapové podklady (1:10 000, 1:50 000)
- Mapové podklady katastru nemovitostí a údaje KÚ o vlastnictví nemovitostí (SŽG, 07/2013)
- Mapové WMS servery - veřejné (www.cenia.cz)

2.5 Použité normy a předpisy

2.5.1 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky:

- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., 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. 258/ 2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění včetně nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, včetně prováděcích vyhlášek č. 376/2001 Sb., č. 381/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb. a č. 294/2005 Sb., v platném znění
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 450/2005 Sb., zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 428/2001 Sb., v platném znění
- zákon č. 167/2008 Sb. o předcházení ekologické újmy 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
- Vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- Zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění
- Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a právní předpisy vydané k jeho provedení
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění
- Vyhláška č. 230/2012 Sb., , kterou se stanoví podrobnosti vymezení předmětu veřejné zakázky na stavební práce a rozsah soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr
- 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. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, 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. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvě a územního opatření

2.5.2 Technické normy

| | |
|---------------|--|
| ČSN 73 4959 | Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách |
| ČSN 73 6301 | Projektování železničních drah |
| ČSN 73 6310 | Navrhování železničních stanic |
| ČSN 73 6320 | Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu |
| 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 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba |
| ČSN 73 6360 | Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha |

| | |
|-------------|---|
| Komentář | Část 1 Projektování Část 2 Stavba a převímka, provoz a údržba |
| TNŽ 01 0101 | Názvosloví Českých drah |
| TNŽ 01 3412 | Značky a zkratky v jednotných železničních mapách |
| TNŽ 01 3468 | Výkresy železničních tratí a stanic |
| TNŽ 73 6311 | Navrhování kolejí ve stanovištích a dopravních celostátních drah |
| TNŽ 73 6390 | Nápisy názvů železničních stanic a zastávek |
| TNŽ 73 6395 | Traťové značky. Staničníky a mezníky ČD |
| TNŽ 34 2620 | Železniční zabezpečovací zařízení - Staniční a traťové zabezpečovací zařízení |

2.5.3 Interní předpisy, směrnice a vzorové listy:

- 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
 - 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

3 OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 Ochranné pásmo dráhy

Dle zákona č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní:

- vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

3.2 Ochranná pásma vodních zdrojů

V oblasti stavby nebo její blízkosti se nachází ochranná pásma, která jsou popsána v části B.3.

3.3 Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 50 m od osy vozovky pro silnice I. třídy a místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Stavba je vedena v souběhu s železniční tratí. Vzhledem ke skutečnosti, že v oblasti stavby se nachází poměrně velké množství železničních přejezdů nebo je trať vedena intravilánem měst a obcí jsou stavbou dotčena i ochranná pásma těchto komunikací, ale k fyzickému zásahu do komunikací nedochází. Při výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou veškeré prvky zřizovány mimo průjezdný profil komunikací a není při jejich provádění ohrožena silniční doprava. V místech, kde je přes železniční přejezd vedena kabelová trasa je tato realizována protlakem a nedochází tak k ohrožení silniční dopravy.

3.4 Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

- a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
- b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
 - bezpečnostní pásma plynovodů
 - 10 m regulační stanice vysokotlaké
 - 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm
 - 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
 - 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. ČSN 38 0820
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

V oblasti stavby se vyskytují inženýrské sítě ve vlastnictví mimodrážních subjektů/správců. Seznam těchto subjektů včetně jejich vyjádření je součástí samostatné části dokumentace H - Doklady. Při realizaci kabelových tras touto stavbou dochází ke křížení nebo souběhu s těmito sítěmi. Tyto sítě budou před zahájením prací řádně vytýčeny a dále bude postupováno v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové spořádání sítí technického vybavení“.

3.5 Navrhovaná nová ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy se realizací stavby nemění. Nově vzniknou ochranná pásma nových nebo překládaných sítí technické infrastruktury.

4 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Část dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, je zpracována v rozsahu, který odpovídá charakteru záměru. Pro záměr bylo získáno vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů, že záměr "Odstranění propadu rychlosti trati Žatec- Chomutov" **nepodléhá posouzení** z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona.

Vzhledem k výše uvedenému (daný záměr nepodléhá posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.) není do dokumentace (část B.3) zařazena část B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí dle přílohy č. 1 ke směrnici GR č.11/2006 (vnitřní předpisy SŽDC).

Vliv na zvláště chráněná území, přírodní parky a památné stromy

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Na sledovaném území se nevyskytuje žádný národní park ani velkoplošné chráněné území.

Maloplošná chráněná území nebudou stavbou ovlivněna. Stávající maloplošná chráněná území se nalézají ve značné vzdálenosti od stávající železniční trati.

Nejbližší železniční trati:

Přírodní památka (PP) Žatec – cca 650 m vlevo od žel. trati v km cca 103,5. Jižně exponovaná stráň severně od nádraží ČD Žatec - západ. Území je známé také pod názvem "Na Staré hoře" nebo "Pod Astrou". Chráněné území bylo vyhlášeno k ochraně teplomilných společenstev s výskytem vzácných druhů teplomilného hmyzu.

Přírodní památka (PP) Staňkovice – cca 290 m vpravo od žel. trati v km cca 104,6. Jižně exponované svahy s nadmořskou výškou 210 až 250 m pod terasovitou plošinou asi 500 m severozápadním směrem od obce Staňkovice. Území se nachází poblíž střelnice a je známé také pod názvem "Bílá skála". Toto chráněné území na lesní půdě slouží k ochraně teplomilných společenstev s výskytem vzácných druhů teplomilného hmyzu.

Přírodní památka (PP) Střezovská rokle – cca 760 m vpravo žel. trati v km 114,8. Jedná se o strž vytvořenou erozivní činností vody v píscích, jílech a tufech. Vyhlášena 15.6.1966 s ochranným pásmem 50 m dle § 37 zákona č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů).

V zájmovém území, kterým prochází stávající železniční trať, se v blízkém i širším okolí nachází řada prvků územního systému ekologické stability. V rámci dokumentace projektu byly hodnoceny pouze prvky nadregionálního a regionálního charakteru.

NRBC 1 Stroupeč

Popis: Biocentrum tvoří především vodní a nivní společenstva. Je cenné především výskytem bolena dravého a velevruba tupého.

Funkčnost prvku: funkční nadregionální biocentrum

Konflikt s trasou: Biocentrum není stávající železniční tratí ovlivněno, hranice NRBC se nachází ve vzdálenosti nejblíže cca 1,3 km od stávající železniční trati.

NRBK K42 Stropeč-Úhošť

Umístění: propojuje NRBC 1 a NRBC 15 (Úhošť)

Funkčnost prvku: funkční nadregionální biokoridor

Konflikt s trasou: Osa biokoridoru prochází ve vzdálenosti cca 1000 m od stávající železniční trati v prostoru mezi km cca 111,0 až km cca 115,0.

NRBK K20 Stropeč-Šebín

Umístění: je veden z NRBC 1 Stropeč na Oblík-Ráná přes svahy nad Staňkovicemi, Tvršicemi a Selibicemi v min. šířce 40 m

Funkčnost prvku: funkční nadregionální biokoridor

Konflikt s trasou: Osa biokoridoru je vedena ve vzdálenosti cca 30 – 40 m se železniční tratí v prostoru mezi km cca 103,6 - km cca 104,8, kde železniční trať kříží a dále obchází Staňkovice ze severu.

RBC 1523 – Staňkovice

Umístění: nalézá se na trase NRBK K20, součástí je PP Staňkovce a VKP 5/94 Nad zámečkem.

Funkčnost prvku: funkční regionální biocentrum

Konflikt s trasou: hranice biocentra jsou ve vzdálenosti min. 160 m vpravo od stávající železniční trati v km cca 104,8.

RBK 583 Velemyšleves – K20

Umístění: je veden od Kněžské hůrky kolem Žíželice na napojení na NRBK K20

Funkčnost prvku: funkční regionální biokoridor

Konflikt s trasou: těleso železniční trati v km cca 107,0 až 107,3 vpravo tvoří hranici biokoridoru, v prostoru km cca 104,8 – 105,9 je hranice biokoridoru vedena vlevo železniční trati.

V rámci stavby se nepředpokládají žádná zvláštní opatření pro souběh a křížení železniční trati s prvky ÚSES.

Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák.č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

Stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

Železniční trať Žatec - Chomutov kříží níže uvedené vodní toky, VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb.

km cca 117,1 – Hutná I., ID 10100363 SO 06-14-01

km cca 117,6 (cca 0,45 km tunelu) – bezejmenná vodoteč, ID 10235797

km cca 123,093 – Hutná II., ID 10100644, správce Povodí Ohře s.p. most

km cca 123,224 – bezejmenná vodoteč, ID 10233316, správce Povodí Ohře s.p. propustek 123,224

km cca 123,368 – bezejmenná vodoteč, ID 10235706, správce Povodí Ohře s.p. propustek 123,368

km cca 124,1 – Hačka, ID 10100513, správce Povodí Ohře s.p. SO 06-14-04

km cca 124,4 – bezejmenná vodoteč, ID 10221426, správce Povodí Ohře s.p.

V rámci stavebních úprav v souvislosti s odstraněním propadů rychlosti na řešených úsecích trati je zasahováno do stávajících mostních objektů a propustků:

km cca 117,1 – Hutná I., ID 10100363 - SO 06-14-01

km cca 124,1 – Hačka, ID 10100513, správce Povodí Ohře s.p. SO 06-14-04

SO 06-14-01 Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 117,099 (HUTNÁ I., ID 10100363)

Stávající kamenná spodní stavba bude sanována nízkotlakou injektáží a hloubkovým spárováním. Nosná konstrukce bude komplexně otryskána a opatřena novým protikoročním souvrstvím schváleného typu. Ložiska zůstanou stávající a budou očištěna a nakonzervována. Stávající pochozí plechy a zábradlí z otevřených profilů bude lokálně opatřeno novým nátěrovým systémem. Vzhledem k posunu koleje jsou navrženy nové mostnice.

SO 06-14-04 Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 124,075 (Hačka, ID 10100513)

V rámci úprav mostního objektu je navržena sanace kamenné spodní stavby a křídel nízkotlakou injektáží, hloubkové spárování kamenného zdiva. Nosná konstrukce, pochozí plechy a zábradlí budou lokálně otryskány a opatřeny novým nátěrovým systémem schváleného typu. Je navrženo také nové uložení nosné konstrukce nově na ložiskách na sanované a upravené úložné prahy. Vzhledem ke směrovému a výškovému řešení je nutné osadit nové mostnice. Vyřešeny jsou také přechody do trati s ohledem na drážní stezku.

Železniční trať v řešeném úseku mezi Žatcem a Chomutovem opakovaně prochází nebo se dotýká významných krajinných prvků. Kromě výše uvedených se jedná především o významné krajinné prvky – lesy a údolní nivy. V rámci stavby se nepředpokládá ovlivnění jiných VKP dle § 3.

Způsob technického řešení rekonstrukcí a sanací mostů a propustků je stanoven v jednotlivých SO. V rámci stavby nejsou řešeny žádné propustky na vodních tocích. V rámci stavby se řeší pouze propustky pro zaústění stávajících železničních příkopů. U propustků dochází ke zvětšení jejich průřezu (často násobnému), proto se nepředpokládá zhoršení podmínek pro migrační prostupnost. Pro migraci živočichů mají význam především větší mosty, jejich parametry umožňují migraci v podmostí.

Železnice je stávající stavbou, která i přes přeložky provedené z důvodu těžby uhlí je již dnes v krajině stabilizována (Buštěhradská dráha byla zprovozněna v úseku Lány - Chomutov v roce 1871). Vzhledem k nižší intenzitě provozu, než je na většině silničních komunikací, nepředstavuje železnice tak fatální překážku pro průchod krajinou.

V příslušných kapitolách části B.3 – Vliv stavby na životní prostředí jsou popsány jednotlivé složky životního prostředí a zároveň jsou navržena opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru po dobu výstavby a během provozu.

5 KONCEPCE STAVBY

Železniční trať Žatec – Chomutov je dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách v kategorii dráhy celostátní mimo systém TEN-T. Jedná se o jednokolejnou regionální trať (vyjma odb. Velichov a dvojkolejné trati v km 3,439 - km 122,300), která je elektrizována v km 101,978 - km 116,400. Stavba řeší mezistaniční úseky s ŽST Žatec, Hořetice.

Trať tvoří spojení ŽST Žatec s Chomutovem s místním významem.

Stávající traťová rychlost v úseku Žatec - Chomutov se pohybuje od 40 km/h do 80 km /h. Výjimkou je úsek trati v km 117,116=0,000 - km 122,364=7,109, kde je traťová rychlost 100 km/h.

Stavbou jsou řešeny tyto úseky trati, v kterých dochází ke stavebním činnostem:

- Žst Žatec (km 101,978 – 103,882)
- Mezistaniční úsek Žatec (mimo) – Hořetice (mimo) (km 103,882-109,052)
- Žst. Hořetice (km 109,052-109,840)
- Mezistaniční úsek Hořetice (mimo) – Březno u Chomutova (mimo) (km 109,840-115,160)
- Mezistaniční úsek Březno u Chomutova (mimo) – Droužkovice (mimo) (km 116,225-117,342)
- Mezistaniční úsek Droužkovice (mimo) – Chomutov (mimo) (km 122,364-124,299)

Základní charakteristika návrhu

Tento projekt stavby vychází ze záměru projektu na tuto stavbu.

Podnětem pro provedení stavby je současný propad rychlosti v dílčích úsecích stavby. Stavba zajišťuje zvýšení bezpečnosti cestujících, kultury cestování i propustnosti stanic. Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících na trati je v současné době dána existencí úrovnňových nástupišť.

Stávající traťové i staniční zabezpečovací zařízení, železniční svršek a spodek a další části dráhy které jsou řešeny stavbou, již vzhledem ke stáří a celkové opotřebovanosti nevyhovují současným nárokům na provoz a na bezpečnost železničního provozu.

Jedním z úkolů této dokumentace je stanovení stavebních postupů při přestavbě žst. s nároky na výluky a jejich dopadem na železniční provoz.

V průběhu zpracování byla navrhovaná dopravní a provozní opatření konzultována a odsouhlasena příslušnými zástupci investora.

Nově instalovaná zabezpečovací zařízení na síť SŽDC musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC č. 34 pro uvádění do výrobků provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.

Instalované detektory kol budou vyhovovat ČSN CLC/TS 50238-3.

5.1 Účel stavby

Dokumentace stavby řeší odstranění propadu rychlosti trati od km 101,978 do km 124,299 (z hlediska kolejových úprav), mimo dříve obnovovaného úseku km 117,116=0,000 - km 122,364=7,109. V řešeném úseku bude vyjmut stávající železniční svršek a položen nový železniční svršek dle nových parametrů GPK a obnova odvodnění podél tratě. V dokumentaci stavby byl zaveden rychlostní profil V130.

Účelem stavby je odstranění morální a fyzické zastaralosti dnešního zabezpečovacího zařízení, odstranění trvalých omezení rychlostí, oprava zhlaví a celková sanace vybraných stanic, zabezpečení přejezdů na trati.

V rámci této stavby je navržena i změna zabezpečení na vytipovaných přejezdech za účelem zvýšení bezpečnosti pohybu silničních a drážních vozidel. Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích tratě budou situovány podél kolejí na pozemku dráhy. V případě křížení s vodotečí a komunikacemi, budou kabely umístěny v chráničkách na konstrukci mostů a propustků.

Cílem stavby je řešení stávajícího stavu infrastruktury, realizací stavby dojde ke zvýšení traťové rychlosti a snížení počtu trvalých omezení traťové rychlosti.

V rámci akce „ODSTRANĚNÍ PROPADU RYCHLOSTI NA TRATI LUŽNÁ U RAKOVNÍKA-CHOMUTOV, V ÚSEKU ŽATEC-CHOMUTOV“ dojde k obnově úrovnových nástupišť v ŽST Žatec a Hořetice, obnově zhlaví těchto stanic a zřízením staničního zabezpečovacího zařízení a s tím související obnovy návazných zařízení. Navržená obnova není v rozporu s územně plánovací dokumentací. Vlastní prostor stavby - kolejiště se nenachází v záplavovém území.

Podnětem pro provedení stavby je současný propad rychlosti v dílčích úsecích stavby. Stav stávajícího železničního svršku: svršek tv. S49, R65, T. Pražce dřevěné a betonové SB8, SB6, SB5, SB3.

V žst. Žatec a žst. Hořetice bude provedeno odvodnění výhybek v hlavních staničních a předjízdových kolejkách tam, kde je EOv.

Stavba v tomto projektu stavby řeší veškeré GPK nutné k odstranění propadu rychlosti, obnovu zhlaví ve dvou stanicích, obnovu staničních kolejí včetně jejich sanace a odvodnění, výměnu svršků ve vybraných kolejkách a úsecích - betonové pražce pro pružné bezpodkladnicové upevnění svérkou. V mezistaničních úsecích řeší GPK, výměnu svršku - betonové pražce pro pružné bezpodkladnicové upevnění svérkou, a obnovu odvodnění reprofilováním či pročištěním příkopů. V souvislosti s úpravami žel. svršku budou v ŽST Žatec sneseny bez náhrady stávající kol.č. 4, 16, 18a, 20a, 20, 93. V ŽST Hořetice bude snesena kol.č. 6a. Pod vybranými výhybkami bude provedena sanace žel. spodku a bude zřízeno nové odvodnění žel. spodku. Součástí stavby bude i obnova 8 ks přejezdů, 6 ks mostních objektů a 18 ks stávajících propustků. V rámci stavby bude opraveno osvětlení ve stanicích. V rámci stavby bude provedena obnova trakčního vedení a kompletní obnova zabezpečovacího a sdělovacího zařízení včetně nových kabelových tras. Nový železniční svršek a spodek zvýší třídu zatížení na D4 a prostorovou průchodnost UIC-GC. Zabezpečovací zařízení 3. kategorie zvýší bezpečnost železničního provozu.

5.2 Urbanistické a architektonické začlenění stavby do území

Stavba nemá vliv na urbanistické a architektonické členění území. Její náplní je pouze instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve stávající stopě. Vzhled a výtvarné řešení se její realizací nemění.

5.3 Bezbariérové užívání stavby

Veškeré veřejnosti přístupné plochy (nástupiště, přístupy), respektují vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové využívání staveb.

5.4 Systematika číslování PS a SO

Pro označení jednotlivých provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) byla zvolena šestimístná číselná řada PS XX-YY-ZZ / SO XX-YY-ZZ, kde mají zástupné symboly XX-ZZ následující význam:

- a) **XX** ... první dvojčíslí vyjadřuje traťový úsek stavby
- b) **.. YY** ... druhé dvojčíslí vyjadřuje charakter objektu
- c) **.. .. ZZ** třetí dvojčíslí je pořadovým číslem objektu/profesi.

Členění stavby na úseky (první dvojčíslí):

- 01 ŽST Žatec, km 101,978 - 103,882
- 02 Žatec mimo - Hořetice mimo, km 103,882 - 109,052
- 03 ŽST Hořetice, km 109,052 - 109,841
- 04 Hořetice mimo - Březno u Chomutova mimo, km 109,841 - 115,160
- 05 ŽST Březno u Chomutova, km 115,160 - 116,223
- 06 Březno u Chomutova mimo - Droužkovice mimo, km 116,223-117,116/0,000-3,438
- 07 ŽST Droužkovice, km 3,438 - 4,584
- 08 Droužkovice mimo - Chomutov mimo, km 4,584 - 7,109/122,364 - 124,294
- 10 Bez upřesnění, resp. procházející více úseky

5.5 Seznam jednotlivých PS (14) a SO (52)

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

- PS 01-11-01 ŽST Žatec, SZZ III. kategorie včetně odbočky Velichov
- PS 03-11-01 ŽST Hořetice, SZZ III. kategorie
- PS 05-11-01 ŽST Březno u Ch., SZZ III. kategorie, sanace

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

- PS 02-12-01 Žatec - Hořetice, TZZ III. kategorie
- PS 04-12-01 Hořetice - Březno u Ch., TZZ III. kategorie

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)

- PS 01-13-01 ŽST Žatec, výměna PZS přejezdu v km 102,868
- PS 02-13-01 Žatec - Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 106,137
- PS 02-13-02 Žatec - Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 106,686
- PS 03-13-01 ŽST Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 108,978
- PS 03-13-02 ŽST Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 109,620
- PS 05-13-01 ŽST Březno u Chomutova, výměna PZS přejezdu v km 115,170

D.2 Železniční sdělovací zařízení

| | |
|-------------|---|
| PS 01-20-01 | ŽST Žatec, sdělovací zařízení |
| PS 02-20-01 | Žatec - Hořetice, sdělovací zařízení |
| PS 03-20-01 | ŽST Hořetice, sdělovací zařízení |
| PS 04-20-01 | Hořetice - Březno u Ch., sdělovací zařízení |

E STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

| | |
|-------------|--|
| SO 01-11-01 | ŽST Žatec, železniční svršek a spodek |
| SO 02-11-01 | Žatec - Hořetice, železniční svršek a spodek |
| SO 03-11-01 | ŽST Hořetice, železniční svršek a spodek |
| SO 04-11-01 | Hořetice - Březno u Ch., železniční svršek a spodek |
| SO 06-11-01 | Březno u Ch. - Droužkovice, železniční svršek a spodek |
| SO 08-11-01 | Droužkovice - Chomutov, železniční svršek a spodek |

E.1.3 Železniční přejezdy

| | |
|-------------|---|
| SO 01-13-01 | ŽST Žatec, obnova přejezdu v km 102,868 |
| SO 02-13-01 | Žatec - Hořetice, obnova přejezdu v km 106,137 |
| SO 02-13-02 | Žatec - Hořetice, obnova přejezdu v km 106,686 |
| SO 02-13-03 | Žatec - Hořetice, obnova přejezdu v km 108,978 |
| SO 03-13-01 | ŽST Hořetice, obnova přejezdu v km 109,620 |
| SO 04-13-01 | Hořetice - Březno u Ch., obnova přejezdu v km 111,139 |
| SO 04-13-02 | Hořetice - Březno u Ch., obnova přejezdu v km 113,097 |
| SO 05-13-01 | ŽST Březno u Ch., obnova přejezdu v km 115,170 |

E.1.4 Mosty, zdi

E.1.4.1 Mosty

| | |
|-------------|--|
| SO 02-14-01 | Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 104,400 |
| SO 02-14-02 | Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 106,346 |
| SO 02-14-03 | Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 106,597 |
| SO 02-14-04 | Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 107,270 |
| SO 06-14-01 | Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 117,099 |
| SO 06-14-02 | Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 123,156 |
| SO 06-14-04 | Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 124,075 |

E.1.4.2 Propustky

| | |
|---------------|---|
| SO 10-14-21 | Žatec- Chomutov, sanace propustků |
| SO 10-14-21.3 | ŽST Žatec, sanace propustku v km 103,202 |
| SO 10-14-21.4 | ŽST Žatec, sanace propustku v km 103,705 |
| SO 10-14-21.5 | Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 103,928 |
| SO 10-14-21.6 | Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 104,174 |
| SO 10-14-21.7 | Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 104,743 |
| SO 10-14-21.8 | Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 105,266 |
| SO 10-14-21.9 | Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 105,416 |

SO 10-14-21.10 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 105,508
SO 10-14-21.11 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 105,668
SO 10-14-21.12 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 105,860
SO 10-14-21.14 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 107,720
SO 10-14-21.15 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 108,801
SO 10-14-21.16 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 109,915
SO 10-14-21.17 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 110,395
SO 10-14-21.18 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 112,432
SO 10-14-21.20 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 113,090
SO 10-14-21.21 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 113,540

E.1.4.3 Zdi

SO 10-14-31 Žatec- Chomutov, sanace zdí

E.2 Pozemní objekty

SO 01-20-01 ŽST Žatec, výpravní budova – stavební úpravy

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční zařízení

SO 01-31-01 ŽST Žatec, obnova TV
SO 02-31-01 Žatec - Hořetice, obnova TV
SO 03-31-01 ŽST Hořetice, obnova TV
SO 04-31-01 Hořetice - Březno u Chomutova, obnova TV

E.3.6 Rozvody NN, VN, osvětlení, EOV

SO 01-36-01 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení
SO 01-36-01.1 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení, NN a VO
SO 01-36-01.2 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení, EOV
SO 01-36-01.3 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení, DOÚO a DŘT
SO 01-36-01.4 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení, TS
SO 01-36-01.5 ŽST Žatec, obnova energetických zařízení, NNZ

SO 03-36-01 ŽST Hořetice, obnova energetických zařízení
SO 03-36-01.1 ŽST Hořetice, obnova energetických zařízení, NN a VO
SO 03-36-01.2 ŽST Hořetice, obnova energetických zařízení, EOV
SO 03-36-01.3 ŽST Hořetice, obnova energetických zařízení, DOÚO a DŘT

5.6 Stručný popis návrhu po jednotlivých PS a SO

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-11-01 ŽST Žatec, SZZ III. Kategorie včetně odbočky Velichov

V železniční stanici Žatec bude nahrazeno stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 2. kategorie. Nahrazeno bude elektronickým stavědlem s ovládáním pomocí Jednotného Obslužného Pracoviště (JOP), s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly. Dle TNŽ 34 2620 musí být raženo do 3. kategorie. Odbočka Velichov bude zařazena do obvodu žel. stanice Žatec.

Světelná návěstidla budou nová s umístěním dle situačního protokolu, který bude vypracován po úpravě kolejového svršku. Zatím jsou polohy návěstidel navrženy dle nového polohopisu, zohledněny jsou nové polohy výhybek a jejich námezníků.

Stávající izolované kolejnice a kolejové obvody budou zrušeny a nahrazeny. Jako prostředky pro vyhodnocování volnosti/obsazení budou použity počítače náprav, které umožňují detekci poruchového stavu a blokový provoz. Reset kolejových úseků bude prováděn příkazem z JOP.

Výstroj technologie staničního zabezpečovacího zařízení bude umístěna do prostor výpravní budovy. Prostor stávající restaurace bude upraven. Vznikne nová reléová místnost, místnost pro technologii napájení a sdělovací místnost. Vedle reléové místnosti bude umístěna dopravní kancelář. Reléová místnost bude mít samostatný vstup z kolejiště s možností průchodu do dopravní kanceláře.

V dopravní kanceláři budou umístěna dvě pracoviště JOP – 2x hlavní a 2x záložní. Do nového stolu bude umístěna Deska Nouzové Obsluhy (DNO), pomocí které budou ovládány a indikovány vybrané prvky SZZ a TZZ.

Kabelizace v celé ŽST bude položena nová ve stávajících trasách.

Přejezdová zabezpečovací zařízení světelná (PZS) v km 102,868 a 203,312 budou nahrazena novými, modernějšími typy s elektronickými doplňky. Jejich činnost bude automatická v závislosti na postavené jízdní cestě a volnosti/obsazenosti kolejových úseků. Bude doplněna pozitivní signalizace a signalizace pro nevidomé.

V traťovém úseku Měcholupy – Žatec zůstane traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový poloautomatický blok. Pro informaci o přítomnosti vlaku před vjezdovým návěstidlem od Měcholup bude zřízen kolejový úsek. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP a SZZ Měcholupy.

V traťovém úseku Žatec – Žatec západ bude vybudováno TZZ 3. kategorie s jedním prostorovým oddílem. Jako prostředky pro vyhodnocení volnosti/obsazení budou použity počítače náprav, které umožňují detekci poruchy a blokový provoz. Ovládací a indikační prvky budou součástí JOP Žatec a SZZ Žatec západ.

V traťovém úseku Žatec – Lišany u Žatce zůstane traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo, dispečerský traťový souhlas. Pro informaci o přítomnosti vlaku před vjezdovým návěstidlem od Lišan u Žatce bude zřízen kolejový úsek. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP. Celý traťový úsek bude tvořen jedním prostorovým oddílem. V úseku jsou použity počítače náprav, které mají detekci poruchového stavu a umožňují blokový provoz. Ovládací a indikační prvky budou součástí JOP Žatec a JOP Lišany u Žatce.

V traťovém úseku Žatec – Hořetice viz PS 02-12-01

PS 03-11-01 ŽST Hořetice, SZZ III. Kategorie

V železniční stanici Hořetice bude nahrazeno stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 2. kategorie. Nahrazeno bude elektronickým stavědlem s ovládáním pomocí Jednotného JOP ŽST Žatec, s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly. Dle TNŽ 34 2620 musí být raženo do 3. kategorie. Celá ŽST bude ovládána dálkově pomocí JOP Žatec.

Světelná návěstidla budou nová s umístěním dle situačního protokolu

Stávající izolované kolejnice a kolejové obvody budou zrušeny a nahrazeny. Jako prostředky pro vyhodnocování volnosti/obsazení budou použity počítače náprav, které umožňují detekci poruchového stavu a blokový provoz. Reset kolejových úseků bude prováděn příkazem z JOP Žatec.

Výstroj technologie staničního zabezpečovací zařízení bude umístěna do reléových domků vedle výpravní budovy. V nich bude nová reléová místnost, místnost pro technologii napájení se sdělovací technologií.

V dopravní kanceláři nebudou umístěna pracoviště JOP. Do nového stolu bude umístěna Deska Nouzové Obsluhy (DNO), pomocí které budou ovládány a indikovány vybrané prvky SZZ a TZZ při výpadku dálkového ovládání z ŽST Žatec.

Kabelizace v celé ŽST bude položena nová ve stávajících trasách.

PZS v km 108,978 a 109,620 budou nahrazena novými, modernějšími typy s elektronickými doplňky. Jejich činnost bude automatická v závislosti na postavené jízdní cestě a volnosti/obsazenosti kolejových úseků. Bude doplněna pozitivní signalizace. Technologie obou PZS budou umístěny v reléových domcích u výpravní budovy (reléová místnost). U přejezdu budou umístěny skříně v transformátory.

V traťovém úseku Hořetice – Březno u Chomutova viz PS 04-12-01

PS 05-11-01 ŽST Březno u Chomutova, SZZ III. Kategorie, sanace

V ŽST Březno u Chomutova bude provedena pouze úvazka TZZ Hořetice – Březno u Chomutova, úprava SZZ po kolejových úpravách a úprava PZS v km 115,170 a 116,142 pro vyšší rychlost. Úprava bude provedena ve stávajících reléových stojanech a na stávající kolejové desce ŽST Březno u Chomutova.

PS 02-12-01 TZZ Žatec - Hořetice, TZZ III. Kategorie

V traťovém úseku Žatec – Hořetice bude nahrazeno stávající traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie (Žatec – odbočka Velichov – Hořetice). Nahrazeno bude TZZ 3. kategorie s jedním prostorovým oddílem. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP Žatec. Celý traťový úsek bude tvořen jedním prostorovým oddílem. Jako prostředky pro vyhodnocení volnosti/obsazení budou použity počítače náprav, které umožňují detekci poruchy a blokový provoz. Stávající kolejové obvody budou sneseny.

V traťovém úseku bude celkem 5 kolejových úseků. Jejich výstroj bude umístěna v ŽST Žatec, v RD PZS ZH1 a v ŽST Hořetice. Reset kolejových úseků bude prováděn pomocí JOP ŽST Žatec.

V celém úseku bude vyměněna kabelizace ve stávajících trasách.

PS 04-12-01 TZZ Hořetice – Březno u Chomutova, TZZ III. Kategorie

V traťovém úseku Hořetice – Březno u Chomutova bude nahrazeno stávající traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie. Nahrazeno bude TZZ 3. kategorie s jedním prostorovým oddílem. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP Žatec a SZZ Březno u Chomutova. Celý traťový úsek bude tvořen jedním prostorovým oddílem. Jako prostředky pro vyhodnocení volnosti/obsazení budou použity počítače náprav, které umožňují detekci poruchy a blokový provoz.

V traťovém úseku bude celkem 5 kolejových úseků. Jejich výstroj bude umístěna v RD PZS HB1. Reset kolejových úseků bude prováděn pomocí JOP ŽST Žatec.

Technologie PZS v km 111,170 bude ponechána ve stávajícím RD u přejezdu. Výstražníky budou ponechány stávající. Činnost PZS bude automatická v závislosti volnosti/obsazení kolejových úseků.

Bude provedena úprava technologie PZS – zapracování směrových výstupů, kolejových relé počítačů náprav a úvazka do SZZ Žatec.

Technologie PZS v km 113,097 bude ponechána ve stávajícím RD u přejezdu. Výstražníky budou ponechány stávající. Činnost PZS bude automatická v závislosti volnosti/obsazení kolejových úseků. Bude provedena úprava technologie PZS – zapracování směrových výstupů, kolejových relé počítačů náprav a úvazka do SZZ Žatec.

V tomto RD budou demontovány kolejové obvody, nahrazeny budou počítači náprav. Kabely ke kolejovým obvodům budou nahrazeny novými.

V celém úseku bude vyměněna kabelizace ve stávajících trasách.

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)

PS 01-13-01 ŽST Žatec, výměna PZS přejezdu v km 102,868

Technologie PZS bude nahrazena novým, moderním typem s elektronickými prvky a bude umístěna do stávajícího RD u přejezdu. Závorové stojany a výstražníky budou ponechány stávající, bude u nich doplněna pozitivní signalizace a signalizace pro nevidomé. Činnost PZS bude automatická v závislosti na postavených jízdních cestách a volnosti/obsazení kolejových úseků. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP a DNO Žatec.

K závorovým stojanům a výstražníkům bude nahrazena stávající kabelizace.

PS 02-13-01 Žatec - Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 106,137

Technologie PZS bude ponechána ve stávajícím RD u přejezdu. Výstražníky budou ponechány stávající, bude u nich signalizace pro nevidomé. Činnost PZS bude automatická v závislosti volnosti/obsazení kolejových úseků. Bude provedena úprava technologie PZS – zapracování směrových výstupů, kolejových relé počítačů náprav a úvazka do SZZ Žatec.

V tomto RD budou demontovány kolejové obvody, nahrazeny budou počítači náprav. Kabely ke kolejovým obvodům budou nahrazeny novými.

PS 02-13-02 Žatec - Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 106,686

Technologie PZS bude ponechána ve stávajícím RD u přejezdu. Závorové stojany a výstražníky budou ponechány stávající. Činnost PZS zůstane automatická v závislosti volnosti/obsazení kolejových úseků. Bude provedena úprava technologie PZS – zapracování směrových výstupů, kolejových relé počítačů náprav a úvazka do SZZ Žatec.

PS 03-13-01 ŽST Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 108,978

Technologie PZS bude přemístěna do budoucí reléové místnosti SZZ Hořetice. U přejezdu bude doplněna skříň s transformátory, skříňkou místního ovládání a venkovním tel. objektem. Výstražníky budou nahrazeny novými. Činnost PZS bude automatická v závislosti na postavených jízdních cestách a volnosti/obsazení kolejových úseků. Doplněna bude pozitivní signalizace. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP Žatec a DNO Hořetice.

PS 03-13-02 ŽST Hořetice, výměna PZS přejezdu v km 109,620

Technologie PZS bude přemístěna do budoucí reléové místnosti SZZ Hořetice. U přejezdu bude doplněna skříň s transformátory, skříňkou místního ovládání a venkovním tel. objektem. Závorové stojany a výstražníky budou nahrazeny novými. Činnost PZS bude automatická v závislosti na postavených jízdních cestách a volnosti/obsazení kolejových úseků. Doplněna bude pozitivní signalizace. Indikační a ovládací prvky budou součástí JOP Žatec a DNO Hořetice.

PS 05-13-01 ŽST Březno u Ch., výměna PZS přejezdu v km 115,170

Technologie PZS bude ponechána ve stávajícím RD u přejezdu. Závorové stojany a výstražníky budou ponechány stávající. Činnost PZS zůstane automatická v závislosti na postavení jízdních cest a volnosti/obsazení kolejových úseků. Bude provedena úprava technologie PZS – úprava ovládacích obvodů. Nebude doplněna pozitivní signalizace a signalizace pro nevidomé.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 01-20-01 Žst. Žatec, sdělovací zařízení

V rámci stavebních úprav bude stávající sdělovací zařízení (telefonní zapojovač, náhradní zapojovač, rozhlas pro cestující, ukončení místní kabelizace a jednotný čas) přesunuto ze stávající sdělovací místnosti do nové – tj. bude demontováno a v nové sděl. místnosti bude instalováno nové zařízení.

V žst. budou instalovány další nové systémy – informační systém, lokální detekce požáru a poplachový zabezpečovací a tísňový systém. Kamerový systém bude rekonstruován a doplněn o kamery na přejezdech. Na výpravní budovu budou doplněny orientační hlasové majáčky.

V ŽST bude vybudována nová MK k venkovním telefonním objektům, stávající VTO budou vyměněny za nové.

PS 02-20-01 Žatec - Hořetice, sdělovací zařízení

Na trati budou na přejezdech vyměněny stávající VTO za nové.

Na přejezd P63 km 106,137 v Žiželicích bude instalována nová stacionární kamera. Kamera bude na vlastním stožáru, bude snímat prostor přejezdu s možností zobrazení detailu registrační značky vozidel. Kamera bude připojena do DZZ v žst. Žatec

PS 03-20-01 Žst. Hořetice, sdělovací zařízení

V rámci úprav v žst. bude postavena nová technologická budova (releový domek), ve které bude umístěno nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Stávající sdělovací zařízení ve výpravní budově bude demontováno nebo přemístěno do nových prostor (tj. zapojovač a rozhlas pro cestující).

V žst. budou instalovány další nové systémy – jednotný čas, kamerový systém a poplachový zabezpečovací a tísňový systém. Kamerový systém bude doplněn o kamery na přejezdech.

Na výpravní budovu bude doplněn orientační hlasový majáček.

V ŽST bude vybudována nová MK k venkovním telefonním objektům, stávající VTO budou vyměněny za nové.

PS 04-20-01 Hořetice – Březno u Ch., sdělovací zařízení

Na přejezdech budou vyměněny stávající VTO za nové – tj. P67 km 111,139 Denetice, P68 km 113,097 Holetice.

E Stavební část**E.1.1 Železniční spodek a svršek****SO 01-11-01 ŽST Žatec, železniční svršek a spodek****SO 02-11-01 ŽST Žatec - Hořetice, železniční svršek a spodek****SO 03-11-01 ŽST Hořetice, železniční svršek a spodek****SO 04-11-01 ŽST Hořetice - Březno u Ch., železniční svršek a spodek****SO 06-11-01 ŽST Březno u Ch. - Droužkovice, železniční svršek a spodek****SO 08-11-01 ŽST Droužkovice - Chomutov, železniční svršek a spodek****Kapacitní údaje (dle kolejových úprav):****SO 01-11-01 ŽST Žatec, železniční svršek a spodek****Začátek úseku** km 101,978**Konec úseku** km 103,882

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....1192 m

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích výhybkových, pružné upevnění.....103 m

Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích, pružné upevnění.....890 m

Kolej tv. 49 E1 na dřev. pražcích, pružné upevnění.....302 m

Kolej tv. 49 E1 na dřev. pražcích výhybkových, pružné upevnění.....173 m

Kolej tv. R65 (užit.), na bet. pražcích, pružné upevnění.....12 m

Kolej tv. R65 (užit.), na dřev. pražcích, pružné upevnění.....72 m

Nové výhybky 60E2.....6 ks

Nové výhybky 49E1 2.generace.....4 ks

Regenerované výhybky S 49 1 .generace.....8 ks

SO 02-11-01 ŽST Žatec - Hořetice, železniční svršek a spodek**Začátek úseku** km 103,882**Konec úseku** km 109,052

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....4110 m

SO 03-11-01 ŽST Hořetice, železniční svršek a spodek**Začátek úseku** km 109,052**Konec úseku** km 109,840

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....1103 m

Kolej tv. 60 E2 na bet. výhybkových pražcích, pružné upevnění.....60 m

Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích, pružné upevnění.....50 m

Nové výhybky 60E2.....4 ks

SO 04-11-01 ŽST Hořetice - Březno u Ch., železniční svršek a spodek**Začátek úseku** km 109,840**Konec úseku** km 115,160

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....5321 m

SO 06-11-01 ŽST Březno u Ch. - Droužkovice, železniční svršek a spodek**Začátek úseku** km 116,225**Konec úseku** km 117,342

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....459 m

Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích, pružné upevnění.....13 m

Kolej tv. 49 E1 na mostnicích57 m

SO 08-11-01 ŽST Droužkovice - Chomutov, železniční svršek a spodek**Začátek úseku** km 122,364**Konec úseku** km 124,299

Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění.....516 m

Kolej tv. 60 E2 na dřev. pražcích, pružné upevnění.....50 m

Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích, pružné upevnění.....5 m

Železniční svršek**Stávající stav**

Stávající železniční svršek v místě navrhované stavby je nevyhovující (z roku 1973, většinou se jedná o svršek tv. S49, T na betonových pražcích nejčastěji SB6, SB8 nebo na dřevěných pražcích, rozchod 1435 mm, některé výhybky lze v rámci stavby využít k regeneraci).

V celé žst. není v současnosti provedeno odvodnění žel. spodku. Geotechnický průzkum je součástí dokladové části.

Obnovou žel. svršku a spodku dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům. Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o liniovou stavbu. V této projektové dokumentaci bylo provedeno přečíslování jak výhybek (ŽST Žatec, ŽST Hořetice), tak staničních kolejí v případě - (ŽST Žatec).

Směrové poměry**ŽST ŽATEC**

Rozhodujícími parametry v ŽST Žatec byl pro návrh směrových poměrů požadavek na obnovení úrovnových nástupišť, snesení kolejí č. 14, 16, 18a, 20, zřízení kusé koleje č. 12 (nově 10), návrh nových spojek mezi kolejemi č. 3-1 a č. 1-2, prodloužení užitečných délek dopravních kolejí, vyřešení chomutovského zhlaví ležícího částečně v převýšení a napojení na stávající stav ve směru na Trnovany a Tvršice. Osová vzdálenost vyměřovaných kolejí potom navržena na 4.750 m.

Výhybky jsou navrženy jako nové nebo regenerované. Dále v ŽST Žatec z důvodu instalace EOY navržena sanace pod snášenými výhybkami v hlavních a předjízdových kolejích. K sanaci bylo nutné navrhnout odvodnění pomocí trativodů.

V 1. a 2. SK z důvodu dobrého stavu bet. pražců navržena jen směrová a výšková úprava, přičemž se vymění upevnění za pružné a vymění se pryžové podložky + pročistí se šterkové lože.

ŽATEC - HOŘETICE

Rozhodujícími parametry v mezistaničním úseku Žatec - Hořetice byl pro návrh směrových poměrů požadavek odstranění propadu rychlosti – zvýšení rychlosti. SO začíná v km 103,882 začátkem výhybky 101 (za odb. Velichov) a končí v km 109,052 979 začátkem výhybky č. 1 v ŽST Hořetice.

Se směrovou a výškovou úpravou bylo nutno vyměnit žel. svršek za nový – betonové pražce o min. hmotnosti 300 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou. V km 104,780 – 105,560 a km 108,280 – 108,560 je navržena pouze směrová a výšková úprava - bez výměny žel. svršku (tyto úseky tvoří svršek S49 na betonových pražcích z r. 2012). V místě přechodů 60E2/49E1 vloženy přechodové kolejnice dl. 12,5 m.

Rozdělení pražců pro svršek 60E2 s betonovými pražci o min. hmotnosti 300 kg a pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou bude "u", pro svršek S49 s betonovými pražci s tuhým upevněním (příp. dřevěnými pražci) bude "d".

ŽST HOŘETICE

Rozhodujícími parametry v ŽST Hořetice byl pro návrh směrových poměrů požadavek na obnovení úrovnových nástupišť, snesení koleje č.6, návrh nového svršku ve zhlavích, prodloužení užitečných délek dopravních kolejí, koordinace s blízkým přejezdem (směr Březno u Chom.) a napojení na stávající stav ve směru na Žatec a Březno u Chom. Osová vzdálenost obnovovaných kolejí potom navržena na 4,750 m.

Výhybky jsou navrženy jako nové (viz dále). Dále v ŽST Hořetice z důvodu instalace EOv navržena sanace pod snášenými výhybkami (č.1,2,5,6) v hlavních a předjízdových kolejkách. K sanaci bylo nutné navrhnout odvodnění pomocí trativodů.

1. SK se vytrhá a nahradí novým žel. svrškem na betonových pražcích o min. hmotnosti 300 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou.

V 2. SK z důvodu dobrého stavu bet. pražců navržena jen směrová a výšková úprava.

Dřevěné pražce od km 109,600 po konec výh.č. 4 se nahradí betonovými pražci o min. hmotnosti 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svěrkou.

V 4. SK se provede vytržení výh.č. 3 a 4, vloží se místo nich nová pole na bet. pražcích o min. hmotnosti 300 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou. Směrová a výšková úprava po km 109,600. Dřevěné pražce od km 109,600 po konec výh.č. 4 se nahradí betonovými pražci o min. hmotnosti 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svěrkou.

6. SK se snese celá a bez náhrady.

HOŘETICE – BŘEZNO U CHOM.

Rozhodujícími parametry v mezistaničním úseku Hořetice – Březno u Chom. byl pro návrh směrových poměrů požadavek odstranění propadu rychlosti – zvýšení rychlosti. SO začíná v km 109,841 začátkem výhybky 4 (ŽST Hořetice) a končí v km 115,160 začátkem výhybky č. 2 v ŽST Březno u Chom.

Se směrovou a výškovou úpravou bylo nutno vyměnit žel. svršek za nový – betonové pražce o min. hmotnosti 300 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou. V tomto SO je navržen nový žel. svršek po celé délce (km 109,841 – 115,160)

BŘEZNO U CHOM. - DROUŽKOVICE

Rozhodujícími parametry v mezistaničním úseku Březno u Chom. - Droužkovice byl pro návrh směrových poměrů požadavek odstranění propadu rychlosti – zvýšení rychlosti. SO začíná v km 116,225 začátkem výhybky 27 (ŽST Březno u Chom.) a končí v km 117,342 směrovým a výškovým napojením ve stávajícím oblouku (původní návrh s koncem úseku 117,121 byl neproveditelný vzhledem k nutné směrové a výškové úpravě resultující z úpravy nivelety na mostě v km 117,099).

DROUŽKOVICE - CHOMUTOV

Rozhodujícími parametry v mezistaničním úseku Droužkovice - Chomutov byl pro návrh směrových poměrů požadavek odstranění propadu rychlosti – zvýšení rychlosti. Úsek Droužkovice – km 122,364 nebyl řešen z důvodu relativně nového žel. svršku z r. 2004. SO začíná v km 122,364, ovšem směrová a výšková úprava koleje zasahuje do oblouku před ZÚ z důvodu vyrovnaní a vynulování posunů. Směrová a výšková úprava navržena po km 123,700 (stávající svršek S49, PB3 + dřevo z r. 1985), odkud se dále žel. svršek vyměňuje za nový - betonové pražce o min. hmotnosti 300 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním svěrkou. Nový žel. svršek navržen až do konce úseku v km 124,299. Za KÚ směrová a výšková úprava koleje vzhledem k návaznosti na stávající výh.č. 69 (ŽST Chomutov).

Rychlosti

ŽST ŽATEC - V hlavních staničních kolejích (psáno novým číslováním dle PD) č.1, 4 je navržena $v=50\text{km/h}$, v koleji č.3, 6 a 8 - 50 km/h , v koleji č. 10, 12 - 40 km/h . V dopravních kolejích č. 3a, 4a, 7, 9 je navržena $v=50\text{km/h}$ a v koleji č. 2 $v=60\text{km/h}$. Kolej č. 5 umožňuje na žateckém zhlaví rychlost 50 km/h , na chomutovském zhlaví 40 km/h , kolej č. 5b je snesena. Kolej č. 1 od Žatce západu umožňuje traťovou rychlost $v=70\text{ km/h}$. Spojky mezi kolejemi u výhybek č. 13-14, 16-18, 15-19 rychlost $v=50\text{km/h}$.

Užitečná délka koleje č. 1 243 m; kol.č. 3 225 m; kol.č. 5 138 m; kol.č. 5a 95 m; kol.č. 5b 62 m; kol.č. 2 316 m; kol.č. 4 221 m; kol.č. 6 426 m; kol.č. 8 472 m; kol.č. 10 179 m; kol.č. 12 273 m; kol.č. 3a 65 m; kol.č. 7a 43 m; kol.č. 7 158 m; kol.č. 4a 142 m; kol.č. 101 677 m.

km 103,882 – 104,783 $V_{100}(130)=95(100)\text{ km/h}$

km 104,783 – 105,251 $V_{100}(130)=75(80)\text{ km/h}$

km 105,251 – 106,612 $V_{100}(130)=90(95)\text{ km/h}$

km 106,612 – 107,106 $V_{100}(130)=85(80)\text{ km/h}$

km 107,106 – 108,980 $V_{100}(130)=90(100)\text{ km/h}$

km 108,980 – 109,053 $V_{100}(130)=85(90)\text{ km/h}$

ŽST HOŘETICE - V hlavní staniční koleji č.1 je navržena $v(v_{130})=85/90\text{km/h}$ a $v(v_{130})=90/95\text{km/h}$, v koleji č.2, 4 - 50 km/h . Užitečná délka koleje č. 1 441 m; kol.č. 2 441 m; kol.č. 4 490 m.

km 109,841 – 109,869 $V_{100}(130)=90(95)\text{ km/h}$

km 109,869 – 112,558 $V_{100}(130)=100(100)\text{ km/h}$

km 112,558 – 113,211 $V_{100}(130)=95(100)\text{ km/h}$

km 113,211 – 115,160 $V_{100}(130)=100(100)\text{ km/h}$

km 116,225 – 117,121 $V_{100}(130)=85(90)\text{ km/h}$

km 117,121 – stávající rychlost $V_{100}(130)=100(100)\text{ km/h}$

km 122,364 – 123,158 $V_{100}(130)=85(90)\text{ km/h}$

km 123,158 – 124,115 $V_{100}(130)=80(85)\text{ km/h}$

km 124,115 – 124,299 $V_{100}(130)=50(55)\text{ km/h}$

Sklonové poměry

Návrh sklonových poměrů vychází z naměřených hodnot nepřevýšeného pasu koleje (TK).

Při návrhu bylo uvažováno s výškovým vyrovnaním kolejí č. 1, 2, 4 a 10 a 12 (nové číslování) v ŽST Žatec, kolejí č. 1,2,4 v ŽST Hořetice z důvodu navrhovaných úrovněvých nástupišť.

Napojení nového návrhu do ostatních kolejí respektuje jejich stávající stav.

Návrh sklonových poměrů upravovaných kolejí a zhlaví je zřejmý z výkresových příloh - Podélné profily. Jednotlivé úpravy nivelety koleje včetně dopadů byly souhlasně projednány na poradě projektanta.

Štěrkové lože

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm tř.A (železniční štěrk) o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců a 0,30 m pod ložnou plochou dřevěných pražců.

V případě stávajícího svršku S49 na dřevěných pražcích je hloubka odtěžení 0,35 (0,30) m nedostatečná, proto je nutno odebrat na hloubku předepsanou projektem v podélném profilu a příčných řezech. Je nutno odebrat štěrkové lože v trati v plném profilu, ve stanici v šířce 2,0 m od osy koleje. Štěrk bude recyklován na recyklační základně. Je předpokládáno vyzískání 50% materiálu pro opětovné použití do spodní vrstvy nového štěrkového lože.

Zapuštěné štěrkové lože je navrženo pro všechny obnovované koleje a výhybky.

Zapuštěné štěrkové lože je v ŽST Žatec navrženo 6 m za začátkem výhybky č. 26 a 27 ve směru na Hořetice. Ve směru na Žatec z.n. začíná otevřené štěrkové lože 6m za ZV č. 25. V ŽST Hořetice je navrženo 6 m před výh.č.1 a za výh.č.4.

Přechod ze zapuštěného štěrkového lože na lože otevřené bude realizován na délku 6.0 m ve smyslu vzorového listu Ž1.11N4. V úsecích se zapuštěným štěrkovým ložem budou rovněž zřízeny drážní stezky ze štěrkodrti frakce 4–16 mm. Drážní stezka je v celé stanici navržena na min. šířku 400 mm.

Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje bude svařen téměř celý obnovovaný úsek v místech, kde se snáší stávající kolej. Rovněž budou svařeny i všechny obnovované výhybky.

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem ČD S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů.

Pražčové kotvy budou zřízeny v BK v místech přechodu kolejnic a budou zřízeny dle předpisu ČD S3/2 – Bezстыková kolej (článek 80 a tabulka č.1 na straně 23).

Staničení

Staničení úseku Žatec - Hořetice bylo vztaženo k ZV č. 23 (nově č. 19) v ŽST Žatec, tj. ke km 102,654 832. Staničení koleje č. 1 je vztaženo ke stávajícímu staničení trati. Ostatní koleje jsou ztotožněny se staničením koleje č. 1. Staničení je v těchto kolejích pouze stavební pro potřebu tohoto projektu stavby. Začátky všech výhybek jednotlivých kolejí jsou vztaženy vždy k 1. staniční koleji.

Číslování výhybek

S ohledem na rušení výhybek a novou konfiguraci kolejiště v ŽST Žatec a ŽST Hořetice bylo navrženo nové číslování výhybek. Nové číslování výhybek je patrné z přílohy Situace navrženého stavu případně z přílohy Kolejový plán.

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu ČD S3 – část třetí. Zajišťovací značky budou umístěny na stožáry TV, osvětlení nebo na jiné objekty, na které je možné zabudovat značky konzolového typu (návěstidla atd.) v závislosti na místních podmínkách. Do parapetů mostů nebo propustků se osazují značky hřebové.

Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenost zajišťovacích značek od osy koleje by měly být v rozmezí 3.0 m – 10.0 m (ve výjimečných případech se souhlasem ST 2.2 m – 17.5 m).

Celá zpracovaná dokumentace je navržena v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv. Stanovení hodnot pro zajištění polohy koleje vzhledem k zajišťovacím značkám je možné až po

jejich osazení a geodetickém zaměření. Podrobně je zajištění prostorové polohy koleje řešeno v části E.1.1.11.

Zarážedla

V rámci objektů žel. svršku budou vybudována 2 zarážedla: v kusé koleji č.10 (km 102,367) a v koleji č. 93 ŽST Žatec vybudováno zemní zarážedlo z vyzískaného štěrku. V ŽST Žatec budou zrušena 3 zemní zarážedla ve stávajících kolejích 12, 14, 16 (km 102,611). ŽST Březno u Chom. bude zrušeno zemní zarážedlo v koleji č. 5b (vlečka důl Merkur; km 116,284). Zarážedla budou opatřena návěstí **Posun zakázán**. Provedení zarážedel bude v souladu s ČD Ž - *Vzorové listy železničního spodku (Ž1 - Ž10)*.

Izolované styky

V rámci obnovy železničního svršku v návaznosti na zabezpečovací zařízení budou v kolejích zřízeny nové izolované styky. Izolované styky budou použity lepené (LIS). V hlavních kolejích budou použity LIS se zakalenými konci na styku. Zakalené LISy budou dále umístěny v nových výhybkách dle Technické specifikaci nových výhybek soustavy UIC 60 a S 49 2. generace č.j. S 36645/10-OTH ze dne 1.10.2010 vždy v hlavním dopravním směru a též ve vedlejším dopravním směru do předjízdnych kolejí. Umístění izolovaných styků je řešeno v PS 01-11-01; PS 03-11-01 a PS 05-11-01 - Staniční zabezpečovací zařízení.

Železniční spodek

Odvodnění

V rámci zemních a stavebních prací bude provedeno zesílení konstrukce pražcového podloží na některých SO, obnova odvodnění tělesa železničního spodku.

Provedené geotechnické průzkumy, které byly vyhotoveny v předchozích dokumentacích, stanovily rozsah sanace žel. spodku. Návrh pražcového podloží vychází z předpisu SŽDC S4. Byl proveden geotechnický průzkum a doplňující geotechnický průzkum na základě požadavků určených pro návrh sanací pod výhybkami a ZKPP pod přejezdy.

Před zahájením stavby je nutné provést doplňující geotechnický průzkum, především v oblasti, kde nebyly provedeny sondy a který ověří návrh sanace ve všech SO žel. spodku.

Vzhledem k výskytu jílovitých zemin v podloží žel. spodku upozorňujeme na nutnost provádění stavby v období s nízkým výskytem srážek nebo zabezpečit odkrytou zemní pláň tak, aby nedocházelo k její degradaci.

Přesná receptura složení a procentuální určení vápna a cementu se musí určit až při realizaci, kdy bude odkryta zemní pláň a budou provedeny zkoušky geotechnikem.

V rámci obnovy výhybek a staničních kolejí bude zřízeno nové odvodnění trativody. Při řešení návrhu odvodnění bylo přihlédnuto k návrhu pražcového podloží z výsledků geotechnického průzkumu. Poloha trativodů je zřejmá s přílohy E.1.1.2 Situace. Odvodňovací systém je navržen s vyústěním přes přípojně a kontrolní šachty ven mimo kolejiště do nově navrženého propustku nebo na stávající svah drážního tělesa.

Odvodňovací systém je navržen s vyústěním přes přípojně a kontrolní šachty ven mimo kolejiště do stávajících propustků. Všechny trativody o sklonu menším než 5‰ musí být obetonovány.

Skloněná zemní pláň v ŽST. Žatec je navržena pouze ve smyslu sanací pod vybranými výhybkami.

Výhybky č. 1,2,3,4 odvodněny sanací a pomocí systému trativodů.

Celé odvodnění včetně šachet se zřídí ze schválených materiálů. Kontrolní šachty navrhujeme z materiálu PEHD, šachet DN400, trubek u podélných trativodů DN 200. Trubky navrhujeme použít rovněž z materiálu PEHD. Trativodní potrubí bude uloženo do vyrovnávací vrstvy tl. 0.05 m. Trativodní rýhy budou vyplněny drceným kamenivem fr. 16-32mm tř. A, podkladní vrstva C12/15 tl. 0,1m + štěrkopísek tl. 0,05m, rýha trativodu je vyložena geotextilií.

Potrubí trativodů v úsecích přímo zatížených železniční dopravou bude uloženo do betonového lože s opěrkami z prostého betonu C12/15 dle zásad VL Ž3. Zásyp potrubí v oblasti kolejiště bude proveden propustným, nenamrzavým a nesoudržným materiálem, míra zhutnění $ID=0,80$.

Vyústění trativodů: použije se kamenné odláždění min. tloušťky kamene 200 mm do betonového lože z betonu třídy C25/30 – XF3 – DI 0,40 – Dmax22 – S1 min tl. 100 mm. Spáry max tl. 30 mm se vyplní cementovou maltou do hl. 75 mm (horních 5 mm zůstane volných). Pod odlážděním bude zhutněný podsyp ze štěrkodrti tl. 100 mm.

Příčné přechody nových sítí:

Současně s pracemi na železničním spodku budou realizovány příčné přechody stávajících kabelových tras pod kolejemi. Vlastní příčné přechody jsou obsaženy v jednotlivých provozních souborech.

Pro případné přeložky inženýrských sítí, které se kříží s tratí, je v rozpočtu zhotovena položka. Přeložky SZZ a SSZT jsou předmětem jiného PS (D.1. - Železniční zabezpečovací zařízení).

Výstroj trati:

V rámci těchto SO je uvažováno pouze umístění návěsti pro definitivní stav. Stávající traťové značky budou v rámci stavby sneseny případně přemístěny do nové polohy v závislosti na novém návrhu. Poloha návěstidel a ostatních prvků zabezpečovacího zařízení je řešena v rámci provozních souborů.

Inženýrské sítě

Inženýrské sítě nacházející se v prostoru stavby jsou vykresleny v příloze – C. Koordinační situace stavby. Jednotlivé kopie vyjádření příslušných správců jsou obsahem dokladové části.

Inženýrské sítě zakreslené v situačních návrzích PD jsou zakresleny pouze orientačně. Jejich poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců sítí. Před zahájením stavby je nutné jejich vytyčení zhotovitelem.

Zajištění prostorové polohy koleje

V místě obnovy budou dle předpisu S3 díl III osazeny tyto zajišťovací značky:

- 87 ks na samostatné kovové sloupky do betonového základu
- 265 ks konzolové značky vztažena na TV
- 2 ks hřebové značky v římse mostu

[illegible]

ŽST Žatec, železniční svršek a spodek - nástupiště

Popis stávajících nástupišť

Projektant upozorňuje na skutečnost, že stávající konstrukce nástupišť neodpovídají dnes platným Vzorovým listům ČD Ž.8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

V žst. Žatec je situováno dle dopravní technologie celkem pět úrovnových nástupišť. Pochůzkou a dle technického stavu nástupišť lze konstatovat, že plně využívaná jsou pouze tři nástupiště (mezi kol. č. 3 – 1, 1 – 2, 2 – 4). Zmiňovaná nástupiště budou demontována a zřízena dle platných vzorových listů ČD. Ž.8.

Nový stav nástupišť

Počet nástupních hran a jejich délek byl stanoven v dopravní technologii B.2.

Parametry nástupišť:

- stavební délka nástupišť – 100 m,
- výška nástupní hrany 200 mm nad TK,
- příčný sklon nástupišť – 2%,
- šířka nástupiště bude proměnná s ohledem na osovou vzdálenost kolejí + dodržení min. vzdálenosti nástupní i nenástupní hrany od os přilehlých kolejí. V obou případech musí být tato vzdálenost 1 650 mm.

Konstrukce nástupišť:

Konstrukce nástupních i nenástupních hran bude zřízena z vyzískaných Tischerů, které budou uloženy na vyzískaných podložkách. Podložky budou osazeny do podkladního betonu C 12/15, tl. 50 mm.

Skladba pochozí ploch nástupišť:

- ACO 11 40 mm,
- ACP 16+ 50 mm,
- ŠD 150 mm,
- přehutněný stávající materiál na $l_d = 0,8$.

Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí přechodu vedeného z prostoru před výpravní budovou k nástupišti č. 4. Šířka přechodu v ose kolejí bude 3 600 mm, délka přechodu 18 188 mm.

Konstrukce přechodu:

- celopryžová konstrukce – (pojezd nízkotonážních vozidel 3,5 t), protiskluzový dezén, závěrné zídky, ochranné klíny,
- konstrukce přechodu mimo celopryžové panely:
zámková dlažba tl. 80 mm,
lože – drobné drcené kamenivo fr. 2 – 5 mm o tl. 30 mm,
štěrkodrá – 200 mm ($l_d = 0,8$).

Bezpečnost cestujících

Volný, bezpečný přístup cestujících na nástupiště bude možný až po hlášení staničního rozhlasu v kombinaci s dohledem pracovníka (výpravčí) SŽDC, s.o.

V místě navrženého přechodu pro cestující budou osazeny informační tabule, které budou odkazovat na hlášení staničního rozhlasu. Bude se jednat o oboustranné, neprosvětlené tabule s varovným textem

"Pozor vlak. Dbejte pokynů staničního rozhlasu".



ŽST Hořetice, železniční svršek a spodek - nástupiště

Stávající stav

Popis stávajících nástupišť

Projektant upozorňuje na skutečnost, že stávající konstrukce nástupišť neodpovídají dnes platným Vzorovým listům ČD Ž.8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

V žst. Hořetice jsou situována dle dopravní technologie celkem tři úrovňová nástupiště. Pochůzkou a dle technického stavu nástupišť lze konstatovat, že plně využívaná jsou pouze dvě nástupiště mezi kol. č. 2 – 4 a č. 1 – 2. Zmiňovaná nástupiště budou demontována a zřízena dle platných vzorových listů ČD. Ž.8.

Nový stav nástupišť

Počet nástupních hran a jejich užitná délka byla stanovena dopravní technologii B.2. Vlastní poha nástupišť byla ovlivněna:

- polohou návěstidel, min. vzdáleností začátku nástupiště (užitné hrany nástupiště od návěstidla (viditelnost na návěstidlo + přesnost zastavení = 5 + 5 = 10 m),
- polohou výpravní budovy.

Parametry nástupišť:

- užitná délka nástupních hran – 100 m,
- výška nástupní hrany 200 mm nad TK,
- příčný sklon nástupišť – 2%,
- šířka nástupišť bude proměnná s ohledem na osovou vzdálenost kolejí + dodržení min. vzdálenosti nástupní i nenástupní hrany od os přilehlých kolejí. V obou případech musí být tato vzdálenost 1 650 mm.

Konstrukce nástupišť:

Konstrukce nástupních i nenástupních hran bude zřízena z vyzískaných Tischerů, které budou uloženy na vyzískaných podložkách. Podložky budou osazeny do podkladního betonu C 12/15, tl. 50 mm.

U nástupišť mezi kol. č. 1 – 2 bude nutné z důvodu výškového řešení koleje č. 2 osadit do prostoru mezi nenástupní hranu a přilehlou kolejnicí betonové zádlažbové panely.

Skladba pochozí ploch nástupišť:

- ACO 11 40 mm,
- ACP 16+ 50 mm,
- ŠD 150 mm,
- přehutněný stávající materiál na $l_d = 0,8$.

Přístup na nástupiště

Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí přechodu vedeného z prostoru od výpravní budovy k nástupišti č. 3. Šířka přechodu v ose kolejí bude 2 700 mm, délka přechodu 11 300 mm.

Konstrukce přechodu:

- celopryžová konstrukce – (pojezd nízkotonážních vozidel 3,5 t), protiskluzový dezén, závěrné zídky, ochranné klíny,
- konstrukce přechodu mimo celopryžové panely:
zámková dlažba tl. 80 mm,
lože – drobné drcené kamenivo fr. 2 – 5 mm o tl. 30 mm,
štěrkodrt – 200 mm ($I_d = 0,8$).

Bezpečnost cestujících

Volný, bezpečný přístup cestujících na nástupiště bude možný až po hlášení staničního rozhlasu. Jízdu vlaků v místě přechodu pro cestující budou ovlivňovat cestovní návěstidla.

V místě navrženého přechodu pro cestující budou osazeny informační tabule, které budou odkazovat na hlášení staničního rozhlasu. Bude se jednat o oboustranné, neprosvětlené tabule s varovným textem "Pozor vlak. Dbejte pokynů staničního rozhlasu".



E.1.3 Železniční přejezdy a přechody

SO 01-13-01 až 05-13-02 Železniční přejezdy

V rámci odstranění propadů rychlosti trati budou opravené železniční přejezdy v celém rozsahu stavby (úpravy kolejí).

Přejezdy jsou navrženy v místech stávajících a nemění šířkové ani směrové uspořádání křižující komunikace

V rámci stavby budou demontovány všechny úrovňové přejezdy a nahrazeny novými celopryžovými konstrukcemi. Všude je navržen systém s vnitřními panely šířky 60 nebo 120 cm v ose koleje. Vnější panely budou ukončené závěrnou zídou uloženou na prefabrikovaném základu. Pod přejezdem bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží včetně odvodnění. Upevňovací prvky budou v místech zakrytí použity s nerezavějící úpravou. Všechny přejezdy jsou zabezpečeny pomocí: přejezdové zabezpečovací zařízení.

V rámci opravy přejezdů bude provedena výšková úprava komunikací. Navržená změna respektuje trasu stávající komunikace a sklon nové nivelety komunikace vychází ze sklonu nové přejezdové úpravy za dodržení min. hodnot poloměru vypuklého a vydatého oblouku a max. podélného sklonu komunikace. Celková délka úpravy je navržena v minimálním nutném rozsahu. Sklon zemní pláň bude mít hodnotu 3%. Míra zhutnění zemní pláň bude $E_{def,2} = 45$ MPa.

Odvodnění komunikace bude zajištěno příčným sklonem povrchu komunikace - do terénu. V případě podélného sklonu komunikace k přejezdu bude ve vozovce osazen příčný odvodňovací žlab – bude zachován stávající, nebo je navržený nový z betonových šterbinových žlabů.

Při posuzování rozhledových poměrů bylo vycházeno z normy ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody. V dokumentaci bylo posuzováno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího vozidla pro případ poruchy zabezpečovacího zařízení trati (v situaci jsou naznačeny rozhledové poměry pro nejpomalejší vozidlo) a zda je zajištěn rozhled na výstražník nebo sklopené závorové břevno a to na takovou délku, aby mohl řidič spolehlivě zastavit před přejezdem.

- rychlost drážního vozidla při poruše zabezpečovacího zařízení 10 km/h.
- rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km/h,

$$L_p = \frac{v_z}{v_{sm}} \times (D_p + D_s)$$

E.1.4 Mosty, propustky

E.1.4.1 Železniční mosty

SO 02-14-01 Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 104,400

Stávající kolmý železniční most převádějící srážkovou vodu a pravděpodobně historicky i lesní cestu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o klenbový most o jednom otvoru světlosti 5,615 m s kamennými šikmými křídly z opukového zdiva.

Opěry mostu jsou kamenné z pískovcového řádkového zdiva a klenba z cihelného zdiva zakončeného pískovcovými kvádry na začátku a konci klenby. Zdivo opěr a klenby vykazuje svislé trhliny do 3 mm vždy v celém profilu. Do klenby je patrné zatékání z důvodu nefunkční hydroizolace. Křídla jsou z kamenného opukového zdiva značně zvětřalého s degradovanou výplní spár a místy zcela chybějícím spárováním. Na křídlech jsou patrné zbytky přibetonávky, která měla zakrýt líc křídel, avšak je přítomna již jen na malých částech líců křídel. Na šikmých křídlech a poprsních zdech klenby je osazena kamenná římsa.

V rámci opravy mostního objektu byl proveden diagnostický průzkum a na základě jeho výsledků bylo navrženo zasunutí ocelového flexibilního profilu do stávajícího otvoru klenby a opěr. Ocelový flexibilní profil bude v prostoru mezi stávající konstrukcí mostu a ocelovou konstrukcí vyinjektován betonovou směsí. Ocelový profil byl prověřen na provoz lesní techniky a je na koncích šikmo seříznut. Kolem manžel ocelového profilu je na šířku 1,0 m provedeno odláždění z lomového kamene do betonu. V odláždění bude osazeno lankové zábradlí do betonových patek. Jsou vyřešeny také přechody do trati s ohledem na drážní stezku. Před zasypáním budou odstraněny stávající kamenné římsy a část horní konstrukce křídel a poprsních zdí. Vnitřní prostor ocelového profilu je odlážděn lomovým kamenem do betonu ukončený betonovými prahy pro možné projíždění lesní techniky. U opěry ve směru na Žatec je v odláždění provedena kyneta na šířku 600 mm pro převod vody.

SO 02-14-02 ŽST Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 106,346

Stávající kolmý železniční most převádějící srážkovou vodu a lesní cestu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o jednom otvoru světlosti 2,695 m s kamennými opěrami a křídly. Křídla jsou opatřena částečně kamennými deskami a částečně betonovou římsou. Křídlo na pravé straně ve směru staničení je odtržené od opěry mostní konstrukce. Spodní stavba a křídla vykazují drobné trhlinky v ložných i styčných spárách. Úložné prahy jsou železobetonové a je patrné zatékání. Nosná konstrukce je železobetonová uložená na úložných prazích přes vrubové klouby. Na nosné konstrukci jsou patrné zásahy po sanaci podélných trhlin a povrchová degradace betonu říms a bočních stran nosné konstrukce. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů.

V rámci opravy mostního objektu je navržena sanace kamenné spodní stavby a křídel nízkotlakou injektáží, hloubkové spárování kamenného zdiva a stažení křídla mostu na pravé straně ve směru staničení helikální výztuží ke stávající opěře. Dále je navržena nová hydroizolace nosné konstrukce

s přetažením za rub opěr pod úroveň úložných prahů. Za křídly je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu a nová drenáž je vyvedena za křídla do tohoto odláždění. Sanace trhlín nosné konstrukce, betonových ploch nosné konstrukce a úložných prahů. Nové římsy na nosné konstrukci a křídlech z železobetonu s osazením nového zábradlí na římsu nosné konstrukce a před a za ní z otevřených profilů. Zábradlí bude prodlouženo před i za mostem v délce 3,0 m. Jsou vyřešeny také přechody do trati s ohledem na drážní stezku.

SO 02-14-03 Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 106,597

Stávající kolmý železniční most převádějící srážkovou vodu a lesní cestu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o jednom otvoru světlosti 2,775 m s kamennými opěrami, křídly a klenbou. Klenba je navíc opatřena torkretovou omítkou. Křídla jsou šikmá kamenná s kamennými deskami na místo říms. Opěry mostu jsou na několika místech s vypadáním zdivem a je patrná úplná degradace pojiva ve spárách v místě kaveren. Opěry jsou ve styku se zeminou vlhké. Křídla jsou porostlá drobnou vegetací. Na betonových římsách je osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů.

Most je navržen k rekonstrukci. Je navrženo očištění spodní stavby mostu a křídel tlakovou vodou a postupné přezdění stávajícího líce kamenných opěr z nového žulového zdiva tl. 200- 300 mm. Je navržena nízkotlaká injektáž zdiva spodní stavby a křídel. Vzhledem k poloze nové koleje budou částečně odbourány stávající poprsní zdi. Je navržena železobetonová vana na krajích nasazená stávající zdivo poprsních zdí v líci s novou železobetonovou římsou. Na římsách bude osazeno dodatečně kotvené zábradlí z otevřených profilů. Voda z železobetonové desky je podélným střechovitým sklonem svedena za opěry k drenážím. Drenáže jsou vyvedeny do odláždění za křídly. Jsou navrženy nové zvýšené železobetonové římsy. Zábradlí z otevřených profilů je prodlouženo na každou stranu za římsami ve vzdálenosti 3,0 m. Jsou vyřešeny také přechody do trati s ohledem na drážní stezku. V půdorysném profilu mostu je od líce k líci klenby navrženo odláždění z lomového kamene do betonu ukončené betonovými prahy. U opěry ve směru na Žatec je v odláždění provedena kyneta na šířku 600 mm pro převod vody.

SO 02-14-04 Žatec - Hořetice, sanace mostu v km 107,270

Stávající šikmý železniční most převádějící lesní cestu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o jednom otvoru kolmé světlosti 3,63 m s betonovými opěrami a třemi rovnoběžnými křídly. Křídlo vpravo ve směru staničení je šikmé a kamenné. Šikmé křídlo je opatřeno betonovou římsou stejně tak jako rovnoběžná křídla. Kamenné křídlo na pravé straně ve směru staničení je odtržené od opěry. Spodní stavba a betonová rovnoběžná křídla vykazují drobné trhlinky vodorovné i svislé. Úložné prahy jsou železobetonové a je patrné zatékání i do nosné konstrukce. Nosná konstrukce je železobetonová uložená na úložných prazích přes vrubové klouby. Na nosné konstrukci je patrná obnažená výztuž spodního povrchu nosné konstrukce. Římsy nosné konstrukce jsou betonové a na římsách je osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů.

V rámci opravy mostního objektu je navržena sanace všech betonových povrchů mostního objektu a kamenného křídla nízkotlakou injektáží a hloubkovým spárováním. Dále je navrženo stažení křídla mostu na pravé straně ve směru staničení helikální výztuží. Navržena je zejména nová hydroizolace nosné konstrukce s přetažením za rub opěr pod úroveň úložných prahů. Sanace trhlín nosné konstrukce a opěr. Nové římsy na nosné konstrukci a křídlech s osazením nového zábradlí na římsu nosné konstrukce a před a za ní z otevřených profilů. Jsou vyřešeny také přechody do trati přechodovými zídkami s ohledem na drážní stezku.

SO 06-14-01 Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 117,099

Stávající kolmý železniční most převádějící historicky lesní cestu a potok pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o jednom otvoru s masivními kamennými opěrami a křídly. Křídla jsou opatřena betonovými římsami. Nosná konstrukce je ocelová, příhradová, nýtovaná s horní mostovkou a je uložena na spodní stavbu přes ložiska na jedné straně pohyblivá a na straně druhé pevná. Je patrná vizuálně povrchová koroze ocelové nosné konstrukce. Ocelové zábradlí a pochozí plechy včetně konzol jsou zrekonstruované v nedávné době a je patrná pouze lokální povrchová koroze zejména ve spojích.

V rámci opravy mostního objektu je navržena celková sanace kamenné spodní stavby nízkotlakou injektáží a hloubkovým spárováním. Dále je navrženo opatření křídel a horních povrchů opěr novou železobetonovou římsou. Nosná konstrukce bude komplexně otryskána a opatřena novým protikoročním souvrstvím schváleného typu. Ložiska zůstanou stávající a budou očištěna a nakonzervována. Stávající pochozí plechy a zábradlí z otevřených profilů bude lokálně opatřeno novým nátěrovým systémem. Vzhledem k posunu koleje je nutné navrhnout i nové mostnice. Jsou vyřešeny také přechody do trati s ohledem na drážní stezku.

SO 06-14-02 Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 123,156

Stávající kolmý železniční most převádějící místní nebezpečnou komunikaci pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o jednom otvoru světlosti 3,76 m s kamennými opěrami a klenbou. Křídla jsou kamenná s přibetonovaným lícem a korunou, která slouží zároveň jako římsa. Horní povrch křídel je spádován do rubu. Při minulé rekonstrukci byl objekt rozšířen na obě dvě strany o přibetonávku tl. 500 mm se stažením klenby třemi ocelovými svorníky. Přibetonávka byla opatřena torkretovou omítkou tak jako poprsní zdi mostu a prodlouženými rovnoběžnými křídly. Římsa na mostě je železobetonová s ocelovým zábradlím z otevřených profilů zabetonovaným do říms.

V rámci opravy mostního objektu je navržena sanace kamenné spodní stavby a klenby nízkotlakou injektáží a sanace betonových povrchů křídel a poprsních zdí. Římsy na nosné konstrukci budou sanovány sanačním souvrstvím. Na křídlech jsou navrženy nové železobetonové zvýšené římsy s přesahem přes líc křídel a za nimi je navrženo odláždění šířky 1,0 m lomovým kamenem do betonu. Stávající zábradlí z otevřených profilů je očištěno a opatřeno protikoročním nátěrem stejně tak jako povrchová část táhel klenby. Jsou vyřešeny také přechody do trati s ohledem na drážní stezku.

SO 06-14-04 Březno u Ch. - Chomutov, sanace mostu v km 124,075

Stávající kolmý železniční most převádějící vodoteč a stávající komunikaci pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o mostní objekt o dvou otvorech světlosti 4,66 m a 3,775 m s kamennými opěrami, středním pilířem a šikmými křídly na pravé straně ve směru staničení. Opěry půdorysně přesahují na levou stranu půdorys nosné konstrukce, jelikož historicky byly provozovány dva mosty vedle sebe a následně byl jeden z mostů odstraněn. V současné době je tedy na opěrách a středním pilíři uložen pouze jedna nosná konstrukce. Šikmé křídlo na pravé straně u vodoteče je opatřeno betonovou římsou a u komunikace nadbetonávkou a betonovou římsou. Lokálně je patrná degradace výplně spárování zdiva a místy je zcela vypadaná. Spodní stavba a křídla vykazují drobné trhlinky v ložných i styčných spárách. Úložné prahy jsou železobetonové a je patrné zatékání. Nosná konstrukce je ocelová nýtovaná s horní mostovkou uložená přímo na úložných prazích. Hlavními prvky ocelové konstrukce jsou nýtované podélníky s složenými příčníky. Ocelové pochozí plechy jsou uloženy na vlastních ocelových nosnících z U profilů na podpěrách. Stávající zábradlí je z otevřených profilů přivařených z boku k nosné konstrukci pochozích plechů.

V rámci opravy mostního objektu je navržena sanace kamenné spodní stavby a křídel, očištění tlakovou vodou a hloubkové spárování kamenného zdiva. Opěry a střední pilíř pod provozovanou kolejí je injektován nízkotlakou injektáží. Nosná konstrukce, pochozí plechy a zábradlí budou lokálně otryskány a opatřeny novým nátěrovým systémem schváleného typu. Vzhledem ke směrovému a výškovému řešení je nutné osadit nové mostnice. Je navrženo nové zábradlí dl. 3,0 m navazující na stávající a osazené do patek z betonu. Na křídlech jsou navrženy nové železobetonové zvýšené římsy s přesahem přes líc křídel a za nimi je navrženo odláždění šířky 1,0 m lomovým kamenem do betonu. Vyřešeny jsou také přechody do trati s ohledem na drážní stezku.

E.1.4.2 Železniční propustky

SO 10-14-21.3 ŽST Žatec - sanace propustky v km 103,202

Stávající železniční propustky převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem přes dvoukolejnou trať. Propustek na vedlejší koleji je trubicí. Propustek na hlavní koleji je kamenný s kamennými překlady světlosti 0,89 m s kamenným čelem a železobetonovou římsou. Mezi těmito propustkami je kameno-betonové spadiště sbírající vodu z příkopů podél trati.

Opěry propustku na hlavní koleji jsou kamenné z řádkového zdiva, nosnou konstrukci tvoří kamenné překlady. Dno propustku je částečně zaneseno.

V rámci sanace objektu propustku bude sanován pouze propustek pod hlavní kolejí včetně spadiště. Dojde k vyčištění dna propustku. Všechny povrchy budou sanovány. Všechny plochy se otryskají tlakovou vodou. Kamenné prvky se hloubkově přespárují cementovou maltou. Betonové plochy budou sanovány. Na římsy se osadí ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.4 ŽST Žatec, sanace propustku v km 103,705

Stávající kolmý železniční propustek převádějící vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o propustek o jednom otvoru s obdélníkovým průřezem a výškově je stupňovitě odskákán. Vtok propustku je zabetonován a není patrné, kde historicky vtok byl situován. V současné době je propustek nefunkční, jelikož je na vtokové straně zcela zazděn a ve vzniklém prostoru nejsou patrné trativody. Výtokové čelo je kamenné s kolmými kamennými křídly. Římsy jsou kamenné s chybějícími částmi. Zdivo propustku uvnitř je z několika druhů kamene a také se vyskytují pálené cihly. Zdivo výtokového čela je rozvolněné bez pojiva a je ve velmi špatném stavu.

V rámci sanace mostního objektu je navržena nová vtoková jímka ze železobetonu s mříží z kompozitu a zaústěním příkopových tvární a případně trativodů. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová patková trouba DN 1000. Na výtoku je trouba šikmo seříznutá s odlážděním. Od vyústění je navržen odlážděný svah lomovým kamenem do betonu s vystouplými kameny pro zpomalení vody.

SO 10-14-21.5 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 103,928

Stávající kolmý železniční propustek převádějící vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kamenný klenbový propustek o jednom otvoru světlosti 1,26 m s výškovým stupněm na začátku propustku. Vtok tvoří železobetonový rámový profil půdorysného tvaru L ukončený ocelovým potrubím DN 1000. Ocelové potrubí vede pravděpodobně z blízké železobetonové šachty ve směru na Chomutov, která má vstup z terénu opatřená stupadly. Do této šachty vede ocelové potrubí DN 1000 z cementárny nebo betonárny, jelikož voda je zabarvena do barvy cementového mléka. Klenba propustku včetně opěr je na čtyřech místech s výraznými trhlinami do tl 60 mm a opěry mají rozvolněné zdivo s vyvalenými kvádry v patě a s hloubkovou degradací výplně spár. Výtokový objekt je kamenný s poprsní zdí opatřenou kamennými deskami namísto říms a s kolmými kamennými křídly se stejnou římsou. Na římsách je patrná drobná vegetace a chybějící spárování mezi deskami. Výtokový objekt je přesypán zeminou železničního tělesa. Zdivo křídel a poprsní zdi výtokového objektu je v dobrém stavu a bylo v nedávné době přespárování. Vnitřní část propustku je ve velmi špatném stavu a je nutná jeho přestavba.

Vzhledem ke stavu propustku je navrženo jeho odstranění nového trubního propustku z železobetonových patkových trub DN 1000. Na vtoku je navržena nová vtoková železobetonová jímka s mříží z kompozitních materiálů a se stupadly. Na výtoku je navržena spadišťová železobetonová šachta s mříží z kompozitních materiálů a se stupadly a s napojením na stávající kamenný deskový propustek. Kamenný propustek odvádí vodu pod nezpevněnou cestou.

SO 10-14-21.6 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 104,174

Stávající železniční propustek převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o cihelný propustek s kamennými překlady světlosti 0,59 m s cihelnými čely a kamennou římsou. Šikmá křídla na výtokové straně jsou kamenné s kamennou římsou.

Stávající propustek vykazuje výrazné poruchy, proto je navržena kompletní přestavba na trubní propustek.

V rámci sanace objektu propustku bude stávající propustek téměř kompletně zbourán. Do jeho osy se zřídí nový trubní s šikmo seříznutými troubami na vtok i výtok. Seříznutí trub bude provedeno ve sklonu svahu terénu. Výškové napojení na terén na výtokové straně je navrženo kaskádou z lomového kamene do betonu.

SO 10-14-21.7 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 104,743

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kamenný pískovcový klenbový propustek s vtokovou jímkou a kolmými čely o světlosti 1,85 m. Křídla na výtokové straně jsou šikmá z pískovcových bloků.

Propustek má degradaci výplně spar. Právě křídlo na vtoku je ve špatném stavu. Křídla na výtoku vykazují poškození vodorovnými trhlinami.

Je navrženo vložení ocelové konstrukce tubosideru do stávajícího otvoru propustku. Volný prostor mezi novou konstrukcí a stávající bude vyplněn betonem.

SO 10-14-21.8 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 105,266

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o cihelný propustek s betonovým dnem vejčitého tvaru. Čela propustku jsou kamenná s šikmými kamennými křídly. Světlost propustku je 1.03m. Výtoková část je zcela zasypána až po úroveň koruny křídel, pravděpodobně materiálem z kolejového svršku a spodku. Římsa na této straně čela je provedena v malé výšce, svah je příliš prudký a materiál padá do prostoru mezi křídla na výtoku.

Sanace propustku zahrnuje otryskání ploch tlakovou vodou a sanaci ploch propustku s vtokovým čelem a křídly. Příčná trhlina u výtokové strany uvnitř propustku bude sanována pomocí helikální výztuže. Výtoková křídla budou přezděna prefabrikovanými betonovými bloky na novém základu. Tyto bloky budou kotveny zemními kotvami. Římsa křídel bude železobetonová. Výtokové čelo bude přezděno ze shodných betonových prefabrikovaných bloků jako na křídlech. Římsa na tomto čele bude železobetonová. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.9 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 105,416

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kameno-betonový propustek. Čela propustku jsou ve spodní části kamenná, horní část je z betonu. Vtokovou část tvoří čelo s obložením svahového kužele kamenem do betonu. Křídla na výtoku jsou kamenná kolmá s betonovou římsou. Světlost propustku je 0.73m.

Sanace propustku zahrnuje otryskání ploch tlakovou vodou a sanaci ploch propustku. Na obou stranách bude prodlouženo čelo propustku pomocí gabionových košů. U vtokové strany se odláždí kamenem do betonu nové svahy pod gabionovým prodloužením čel. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.10 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 105,508

Stávající železniční propustek převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kompletně kamenný propustek. Vtok propustku tvoří kamenné spadiště, které je součástí průběžné kamenné zdi vedené podél trati. Křídla na výtoku jsou kamenná kolmá. Světlost propustku je 0.73m.

Stávající propustek se odstraní, do stejné polohy je navržen nový trubní propustek s vtokovou jímkou. Stávající část kamenné zdi na vtoku bude odstraněna a zpětně vyzděna do nové polohy. Tím bude plynule navazovat na vtokovou jímku. Výtoková část trouby bude seříznuta dle sklonu svahu. Kvůli výškovému rozdílu je napojení terénu na výtokové straně provedeno pomocí kaskádových stupňů z lomového kamene do betonu.

Na římsu vtokové jímky bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.11 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 105,668

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kompletně kamenný propustek. Čelo propustku na vtoku je kamenné bez křídel. Kolmá kamenná křídla na výtokové straně. Propustek je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu.

Stávající propustek se zbourá. Zůstane pouze jedna opěra, která bude použita jako pažení. Je navržen nový trubní propustek s vtokovou jímkou a s šikmo seříznutou troubou na výtoku. Seříznutí trouby bude provedeno ve sklonu svahu terénu. Výškové napojení na terén na výtokové straně je navrženo kaskádou z lomového kamene do betonu.

SO 10-14-21.12 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 105,860

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o betonový trubní propustek. Čelo propustku na vtoku je betonové. Směrem do svahu od osy koleje je na vtoku zárubní betonová zeď s kamenným obkladem, která tvoří součást příkopu. Na výtoku je betonové čelo a koryto je vydlážděno kamenem do betonu. Na vtoku je odtržené a posunuté křídlo (čelo).

Stávající propustek se na vtoku prodlouží směrem do svahu, vybuduje se nové čelo a betonová zárubní zeď. Tím se propustek prodlouží a bude zachován VMP a bude umožněno čištění železničního svršku, které nebylo dříve z šířkových poměrů možné. Na výtokové straně se všechny povrchy očistí tlakovou vodou a budou sanovány. Kamenné římsy na výtoku se přezdí. Na římsu na výtok bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.14 Žatec - Hořetice, sanace propustku v km 107,720

Stávající kolmý železniční kamenný propustek převádějí vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o propustek o jednom otvoru s obdélníkovým průřezem světlosti 0,905 m. Vtok propustku je z kolmého kamenného čela s kolmými kamennými křídly porostlými drobnou vegetací. Křídla jsou odtržená od vtokového čela. Římsy jsou z kamenných desek. Vtokové i výtokové čelo je značně přesypané. Výtokové čelo je kolmé kamenné, vykloněné od svislé osy, s rozvolněným zdivem v horní části a s chybějícím spárováním zdiva. Opěry propustku jsou kamenné vykazující trhliny vodorovně v ložných spárách a zejména na třech místech propustku svislé trhliny šířky až 60 mm s patnou kavernou hloubky přibližně 1,0 m, kde je viditelné chybějící obsypání rubu konstrukce. Nosná konstrukce je z kamenných desek lokálně podpořených ocelovými kolejnici se značnou korozí. Propustek je zanesen naplaveninami a je ve velmi špatném stavu.

V rámci sanace mostního objektu je na vtoku navržena nová vtoková železobetonová jímka se zaústěním příkopů nebo trativodů, se stupadly a mříží z kompozitních materiálů. Profil propustku je navržen z železobetonového patkového prefabrikovaného potrubí. Na výtokové straně propustku je navrženo masivní tížné železobetonové čelo plošně založené. Čelo je opatřeno železobetonovou římsou a za římsou je navrženo odláždění z lomového kamene do betonu s vyprofilovaným žlabem pro odvod vody. Dlážděný žlab dále vede kolmo k patě svahu.

SO 10-14-21.15 Žatec – Hořetice, sanace propustku v km 108,801

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o kamenný propustek s železobetonovou nosnou konstrukcí a římsami. Na vtoku je odlážděn kamenem do betonu svahový kužel. Na výtokové straně je svah částečně odlážděn kamenem do betonu. Světlost propustku je 0,6m.

Je navržena nová hydroizolace a rubové odvodnění propustku. Propustek se kompletně otryská tlakovou vodou a osazuje, kamenné části se hloubkově přespárují. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.16 Hořetice – Březno u Ch., sanace propustku v km 109,915

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o betonový trubní propustek. Na vtoku je kamenná jímka. Vtokové čelo propustku je kamenné. Prstenec okolo trouby je betonový a cihelný. Římsová část je ze železobetonu. Výtokové čelo je kamenné s kolmými kamennými a betonovými křídly. Světlost propustku je 0,8m.

Sanace propustku zahrnuje otryskání ploch tlakovou vodou a sanaci ploch propustku. Na obou stranách bude prodlouženo čelo propustku pomocí gabionových košů. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.17 Hořetice – Březno u Ch., sanace propustku v km 110,395

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o betonový trubní propustek. Na vtoku je jímka. Vtokové čelo propustku včetně římsy je železobetonové. Svahový kužel je odlážděn kamenem do betonu. Výtokové čelo s římsou je železobetonové. Šikmá křídla tvoří kamenná kaskáda. Světlost propustku je 0,8m.

Sanace propustku zahrnuje otryskání ploch tlakovou vodou a sanaci ploch propustku. Na obou stranách bude prodlouženo čelo propustku pomocí gabionových košů. Vysvahování terénu pod gabionovými koši na vtoku bude provedeno kamenem do betonu. Za římsou na výtokové straně je navržena příkopová tvárnice uložené do betonového lože. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev.

SO 10-14-21.18 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 112,432

Stávající kolmý železniční propustek převádějí vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o propustek o jednom otvoru světlosti 0,925 m s obdélníkovým průřezem.

Spodní stavbu tvoří kamenné opěry s chybějící výplní spár a lokálně rozvolněnými kvádry zdiva. Nosnou konstrukci tvoří kamenné desky. Poprsní zdi jsou částečně z kamenného zdiva a částečně z cihelného zdiva. Poprsní zdi obou čel jsou výrazně vykloněné od svislé osy směrem od koleje. Římsy čel jsou betonové s hloubkovou degradací a se zbytky sloupků zábradlí na římsách. Dno v propustku je dlážděné kamenem. Na vtoku je do propustku zaústěn příkop z příkopových tvárnic a navazují na propustek zbytky kamenných zídek. Propustek je ve velmi špatném stavu.

Je navrženo odstranění stávajícího propustku a nahrazení propustkem DN 800 dle výpočtu kapacity hydrotechnickým výpočtem s určením energetické hladiny vody na vtoku. Na vtokové straně je navrženo z důvodu pozemkových kolmé masivní železobetonové tížné čelo plošně založené. Na čele je navržena železobetonová římsa s dodatečně kotveným zábradlím z otevřených profilů. Dále je na vtoku navrženo odláždění z lomového kamene do betonu s vyprofilovanou kynetou a zaústěnými příkopovými žlabovkami. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové patkové potrubí DN 800. Na výtoku je navrženo šikmo seříznuté potrubí s odlážděním lomovým kamenem do betonu kolem potrubí na šířku 1,0 m.

SO 10-14-21.20 Hořetice - Březno u Ch., sanace propustku v km 113,090

Stávající kolmý železniční propustek převádějí vodu pod železničním tělesem v širé trati u zastávky Holetice. Jedná se o propustek o jednom otvoru světlosti 1,79 m s obdélníkovým průřezem stále zaplavený bez možnosti odtoku z důvodu zaneseného prostoru na výtoku.

Spodní stavbu tvoří kamenné opěry s chybějící výplní spár a lokálně rozvolněnými kvádry zdiva. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi značně zasaženými korozi a betonové povrchy jsou hloubkově degradovány. Propustek je ve velmi špatném stavu.

Je navrženo odstranění stávajícího propustku a nahrazení propustkem železobetonovým trubním DN 800 dle výpočtu kapacity hydrotechnickým výpočtem s určením energetické hladiny vody na vtoku. Na vtokové i výtokové straně je navrženo šikmo seříznuté potrubí s odlážděním lomovým kamenem do betonu. Dále je na vtoku navrženo odláždění z lomového kamene do betonu s vyprofilovanou kynetou a zaústěnými příkopovými žlabovkami. Na vtoku i výtoku je navrženo odláždění před potrubím z lomového kamene do betonu ukončené betonovým prahem. Na výtoku je nutné provést odstranění naplavenin a vyprofilovat odtokový příkop a zajistit odtokové poměry.

SO 10-14-21.21 Hořetice – Březno u Ch., sanace propustku v km 113,540

Stávající železniční propust převádí srážkovou vodu pod železničním tělesem v širé trati. Jedná se o betonový trubní propustek. Vtokové a výtokové čelo propustku včetně římsy je železobetonové. Světlost propustku je 0,8m. Sanace propustku zahrnuje otryskání ploch tlakovou vodou a sanaci ploch propustku. Vtoková římsa bude provedena nová ze železobetonu. Svahy před čely propustku budou odlážděny lomovým kamenem do betonu. Na římsy bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dodatečně kotvené pomocí chemických kotev. Je navrženo pročištění příkopu na výtokové straně.

SO 10-14-31 Žatec - Chomutov, sanace zdí

Zed' č.1, km 104,281 378 – km 104,307 814

Zed' č.2, km 104,600 860 – km 104,725 110

Zed' č.3, km 105,011 280 – km 105,239 030

Zed' č.4, km 105,416 627 – km 105,626 690

Zed' č.5, km 105,671 768 – km 105,864 969

Zed' č.7, km 106,609 088 – km 106,683 488

Zed' č.8, km 106,699 279 – km 106,833 067

Pro tyto zdi je navrženo následující:

Stávající zárubní zed' zachycuje přilehlý svah na levé straně železniční tratě. Jedná se o kamennou zed' z lomového kamene. Zed' je součástí drážního příkopu. V příkopu jsou nánosy v průměrné tloušťce 200 mm. Pro odvodnění rubu zdi slouží odvodňovací otvory.

Svah nad zdi bude částečně odtěžen pro vybudování nové římsy a příkopové tvárnice za rubem zdi. Zanesený příkop bude pročištěn. Povrchy stávající zdi budou otryskány tlakovou vodou a přespárovány. Do koruny dříku zdi budou navrtány otvory pro dodatečně vlepené kotvy říms. Provede se nová železobetonová římsa. Pro odvodnění svahu, který zed' zachycuje, bude za římsou osazena příkopová tvárnice do betonového lože. Ta bude vyspádována a odvodněna přes vynechanou niku v římsě do příkopu před líc zdi. Svah za zdi bude ohumusován, opatřen protierozivní sítí a zatravněn.

Zed' č.6, km 106,383 961 – km 106,487 982

Stávající zárubní zed' zachycuje přilehlý svah na levé straně železniční tratě. Jedná se o kamennou zed' z lomového kamene. Zed' je součástí drážního příkopu. V příkopu jsou nánosy v průměrné tloušťce 200 mm. Pro odvodnění rubu zdi slouží odvodňovací otvory.

Tato zed' je v havarijním stavu v délce 45.7m – bude vystavěna nová betonová s kamenným obkladem shodným s typem a velikostí na stávající zdi. Na zbylé části zdi dojde k sanaci líce a výstavbě nové železobetonové římsy s příkopovou tvárnici za rubem zdi.

Svah nad zdi bude částečně odtěžen pro vybudování nové římsy a příkopové tvárnice za rubem zdi. Zanesený příkop bude pročištěn. Povrchy stávající zdi budou otryskány tlakovou vodou a přespárovány. Do koruny dříku zdi budou navrtány otvory pro dodatečně vlepené kotvy říms. Provede se nová železobetonová římsa. Pro odvodnění svahu, který zed' zachycuje, bude za římsou osazena příkopová tvárnice do betonového lože. Ta bude vyspádována a odvodněna přes vynechanou niku v římsě do příkopu před líc zdi. Svah za zdi bude ohumusován, opatřen protierozivní sítí a zatravněn.

Zed' č.9, km 110,397 855 – km 110,492 539

Stávající zárubní zed' zachycuje přilehlý svah na levé straně železniční tratě. Jedná se o kamennou zed' z lomového kamene. Zed' je součástí drážního příkopu. V příkopu jsou usazené nánosy v průměrné tloušťce 200 mm.

Stávající stav zdi je v havarijním stavu, zed' vykazuje rozvolnění kamenných bloků, chybí spárování, lokální vyboulení zdi, lokálně kamenné bloky chybí. Z tohoto důvodu je navrženo odstranění stávající zdi a vybudování zdi nové. Líc zdi bude proveden ve sklonu 10:1 a bude odvodněn rubovou drenáží vyústěnou po 6m před líc zdi. Kámen z původní zdi bude využit jako kamenný obklad nové betonové zdi. Chybějící kámen do líce zdi bude nakoupen stejného druhu. Koruna zdi bude opatřena železobetonovou římsou. Římsa bude ukotvena pomocí vytažené výztuže z výztuže dříku zdi. Pro odvodnění svahu, který zed' zachycuje, bude za římsou osazena příkopová tvárnice na betonové lože. Ta bude vyspádována a odvodněna přes vynechanou niku v římsě do příkopu před líc zdi. Svah za zdi bude ohumusován, opatřen protierozivní sítí a zatravněn.

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

Do nevyužívané části 1. NP výpravní budovy (prostory restaurace na pražské straně) bude přemístěna dopravní kancelář a v ní umístěno dispečerské pracoviště. Pracoviště a DK je umístěna ve vazbě na nové prostory pro technologie (sděl. zařízení, zab. zařízení a baterie). Součástí úprav je návrh prostor pro nové soc. zázemí pracovníků dispečerského pracoviště v blízkosti nové DK v 1. NP a technické místnosti v 0.PP. Vnitřní stavební úpravy jsou navrženy v souladu s požadavky jednotlivých technologií.

V nové DK se předpokládají 2 zaměstnanci v 1 směně. Trvalé pracoviště bude umístěno v 0P21.

1 x dispečer železniční dopravy ve směně – ve 2 směnném provozu

1 x operátor pro žel. dopravu ve směně – ve 2 směnném provozu

Do zázemí pro cestující a ostatní v dokumentaci nespecifikované prostory VB není úpravami zasahováno.

E.3.6 Rozvody VVN, VN, NN, osvětlení

SO 01-31-01 Žst. Žatec, obnova TV

V rámci tohoto SO bude provedena náhrada většiny stožárů a bran v ŽST, z důvodu rozsáhlé změny kolejového řešení. Dále dojde k výměně úsekových děličů, k výměně úsekových odpojovačů, ke kompletní výměně izolátorů, dojde ke směrové a výškové regulaci s ohledem na kolejové úpravy a dojde ke kompletní obnově ukolejnění. Bude provedena i rozsáhlejší demontáž TV a nepotřebných podpěr, v závislosti na demontáži, či rušení částí kolejiště a k.č. 93.

SO 02-31-01 Žatec - Hořetice, obnova TV

V rámci tohoto SO bude provedena pouze směrová a výšková regulace TV s ohledem na kolejové úpravy a kompletní obnova ukolejnění. Náhrada vykloněných podpěr v tomto úseku proběhla již v související akci.

SO 03-31-01 Žst. Hořetice, obnova TV

V rámci tohoto SO bude provedena výměna vykloněných stožárů č. 17-18, 38, O2, 39 a 43 a výměna všech stávajících problematických trubkových břevna za nové typu 23 (L-profilové). Dále bude provedena výměna úsekových děličů, výměna úsekových odpojovačů, směrová a výšková regulace s ohledem na kolejové úpravy, a kompletní obnova ukolejnění.

SO 04-31-01 Hořetice - Březno u Chomutova, obnova TV

V rámci tohoto SO bude provedena směrová a výšková regulace s ohledem na kolejové úpravy a kompletní obnova ukolejnění. Dojde k náhradě nebezpečně vykloněných podpěr včetně závěsů č.2, 3, 4, 5, 18, 19, 28, 29, 31, 33, 34, 36, 49, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 62, 63, 65, 67, 69, 69A, 70, 70A, 77, 78 a 79.

SO 05-31-01 Žst. Březno u Chomutova, obnova TV

V rámci tohoto SO bude provedena náhrada menšího počtu stožárů a bran hořetického zhlaví z důvodu rozsáhlé změny kolejového řešení na tomto zhlaví. Dále bude provedena výměna úsekových děličů, výměna úsekových odpojovačů, směrová a výšková regulace s ohledem na kolejové úpravy a kompletní

obnova ukolejnění. Na základě požadavku správce zařízení dojde i k výměně vybraných nevyhovujících trubkových trakčních břeven za nové typu 23 (L-profilové).

SO 01-36-01 Žst. Žatec, obnova energetických zařízení

V rámci tohoto SO bude provedena kompletní oprava osvětlení ŽST (nově pomocí osvětlovacích věží), oprava rozvaděčů VN a NN v trafostanici včetně výměny transformátoru (400kVA za 630kVA), oprava rozvodů DOÚO včetně místního a dispečerského ovládání a dohledu. Bude instalován elektrický ohřev výměn. Uvedené opravy a instalace zahrnují i výhybnu Velichov. Součástí SO je i zajištění primárního a sekundárního napájení ZZ. Pro zajištění sekundárního napájení ZZ bude instalován dieselaagregátový nouzový zdroj. Z důvodu velkého rozsahu je tento SO rozdělen na podobjekty.

SO 03-36-01 Žst. Hořetice, obnova energetických zařízení

V rámci tohoto SO je provedena kompletní oprava osvětlení ŽST, oprava rozvodů DOÚO včetně místního a dispečerského ovládání a dohledu. Bude instalován elektrický ohřev výměn. Součástí SO je i zajištění primárního a sekundárního napájení ZZ. Sekundární napájení ZZ v této stanici bude řešeno instalací zásuvky pro připojení mobilního dieselaagregátového nouzového zdroje. Z důvodu velkého rozsahu je tento SO rozdělen na podobjekty.

SO 05-36-01 Žst. Březno u Chomutova, obnova energetických zařízení

V rámci tohoto SO bude provedena kompletní oprava osvětlení ŽST (nově pomocí osvětlovacích věží), oprava rozvaděčů VN a NN v trafostanici včetně výměny transformátoru (160kVA za 400kVA), oprava rozvodů DOÚO včetně místního a dispečerského ovládání a dohledu. Bude instalován elektrický ohřev výměn. Součástí SO je i zajištění primárního a sekundárního napájení ZZ. Pro zajištění sekundárního napájení ZZ bude vyměněn zastaralý dieselaagregátový nouzový zdroj. Z důvodu velkého rozsahu je tento SO rozdělen na podobjekty.

6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Kapacitní údaje

Kolejové řešení:

| | |
|---|---------|
| Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích, pružné upevnění | 958 m |
| Kolej tv. R65 (užit.), na bet. pražcích, pružné upevnění | 12 m |
| Kolej tv. 49 E1 na dřev. pražcích, pružné upevnění | 334 m |
| Kolej tv. R65 (užit.), na dřev. pražcích, pružné upevnění | 72 m |
| Kolej tv. 49 E1 na mostnicích . | 57 m |
| Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích, pružné upevnění | 12701 m |
| Kolej tv. 60 E2 na dřev. pražcích, pružné upevnění | 50 m |
| Nové výhybky 60E2 | 10 ks |
| Nové výhybky 49E1 2.generace | 4 ks |
| Regenerované výhybky S 49 1 .generace | 8 ks |

Zabezpečovací zařízení:

| | |
|--|------|
| Elektronické staniční zab.zařízení – nové | 2 ks |
| Reléové stan.zab.zař. stávající – upravované | 1 ks |

| | |
|---------------------------------|-------|
| Traťové zab. zař. nové | 2 ks |
| Traťové zab. zař. - upravované | 2 ks |
| Přejezdové zab.zařízení - nové | 4 ks |
| - upravované | 4 ks |
| Stožár výstražníku nebo závory | 14 ks |
| Světelný výstražník – plast | 16 ks |
| Automatická závora | 6 ks |
| Technologie přejezdu místní | 2 ks |
| Technologie přejezdu vzdálená | 2 ks |
| Návěstidla stožárová | 46 ks |
| Návěstidla trpasličí | 12 ks |
| Reléový domek PZS | 2 ks |
| Reléový domek SZZ ^{*1} | 3 ks |

^{*1} ŽST Hořetice: 3 betonové domky spojené v jeden.

PS 01-20-01 Žst. Žatec, sdělovací zařízení

| | |
|--|-----------|
| Kabel TCEPKPFLE 25XN0,8 | 300 m |
| Kabel TCEPKPFLEY 3XN0,8 | 4 400 m |
| Kabel TCEPKPFLEY 5XN0,8 | 900 m |
| Kabel TCEPKPFLEY 10XN0,8 | 2 000 m |
| Optický kabel 72vl. | 2 000 m |
| Optický kabel 24vl. | 150 m |
| Optický kabel 12vl. | 200 m |
| Trubka HDPE | 2x 2000 m |
| Kabelová spojka odbočná | 7 ks |
| Venkovní telefonní objekt | 9 ks |
| RACK 19" 800x800, 47U | 3 ks |
| Optický rozvaděč do 36 vláken | 10 ks |
| Přenosové zařízení | 1 ks |
| Telefonní zapojovač IP, zdroje | 1 ks |
| Náhradní zapojovač | 1 ks |
| Dotykový ovládací pult zapojovače | 2 ks |
| Rozhlasová ústředna, zesilovače, zdroj | 1 ks |
| Reproduktor | 8 ks |
| Hlavní hodiny s přijímačem DCF | 1 ks |
| Podružné hodiny | 8 ks |
| Řídící PC inf. systému vč. příslušenství | 1 ks |
| Ovládací pracoviště vč. příslušenství | 1 ks |
| Inf. tabule odjezdová 6ř., jednostranná | 1 ks |
| Inf. tabule odjezdová 6ř., oboustranná | 1 ks |
| Zvukový hlásič pro nevidomé | 2 ks |
| Ovládací modul pro čtení informací | 1 ks |
| Digitální záznam. zařízení | 1 ks |
| Kamera venkovní v krytu | 7 ks |
| Kamera vnitřní | 3 ks |
| Kamerový stožár | 2 ks |
| Orientační hlasový majáček | 2 ks |
| Lokální detekce požáru | 1 kpl |
| Poplachový a zabezp. tísňový systém | 1 kpl |
| Vizualizační PC + SW | 1 ks |

PS 02-20-01 Žatec - Hořetice, sdělovací zařízení

| | |
|---------------------------|-----------|
| Kabel TCEPKPFLEY 15XN0,8 | 8 000 m |
| Optický kabel 36vl. | 8 000 m |
| Trubka HDPE | 2x 8000 m |
| Venkovní telefonní objekt | 2 ks |
| Kamera venkovní v krytu | 1 ks |
| Kamerový stožár | 1 ks |

PS 03-20-01 Žst. Hořetice, sdělovací zařízení

| | |
|--|--------|
| Kabel TCEPKPFLEY 3XN0,8 | 900 m |
| Kabel TCEPKPFLEY 5XN0,8 | 1300 m |
| Kabel TCEPKPFLE 25XN0,8 | 200 m |
| Optický kabel 12vl. | 20 m |
| Kabelová spojka odbočná | 3 ks |
| Venkovní telefonní objekt | 5 ks |
| RACK 19" 600x600, 47U | 2 ks |
| Optický rozvaděč do 36 vláken | 4 ks |
| Telefonní zapojovač IP, zdroje | 1 ks |
| Přenosové zařízení | 1 ks |
| Tlačítkový ovládací pult zapojovače | 1 ks |
| Rozhlasová ústředna, zesilovače, zdroj | 1 ks |
| Reproduktor | 2 ks |
| Hlavní hodiny s přijímačem DCF | 1 ks |
| Podružné hodiny jednostranné | 1 ks |
| Podružné hodiny oboustranné | 1 ks |
| Kamera venkovní v krytu | 3 ks |
| Kamerový stožár | 3 ks |
| Orientační hlasový majáček | 1 ks |
| Poplachový a zabezp. tísňový systém | 1 kpl |

PS 04-20-01 Hořetice – Březno u Ch., sdělovací zařízení

| | |
|---------------------------|-----------|
| Kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 | 7 000 m |
| Optický kabel 36vl. | 7 000 m |
| Trubka HDPE | 2x 7000 m |
| Venkovní telefonní objekt | 2 ks |

Silnoproudá zařízení:

| | |
|--|------------|
| Elektrický ohřev výhybek | 24 v.j. |
| Osvětlovací stožár | 17 ks |
| Nárůst spotřeby el. energie EOV | 96 MWh/rok |
| Osvětlovací věže nové | 9 ks |
| Rozvaděče osvětlovacích věží nové | 9 ks |
| Rozvaděče nové | 2 ks |
| Kabelové skříně | 17 ks |
| zásuvkový stojan | 5 ks |
| VN rozvaděč | 1 ks |
| NN rozvodna | 1 ks |
| Transformátor 35/0,4 kV | 2 ks |
| Stávající objekt – oprava - Trafostanice | 160 m3 |
| Nové trakční stožáry | 95 ks |

Stavební práce budou probíhat na stávajícím železničním tělese a sousedním přilehlém stavebním pruhu.

Na základě technického řešení a rozsahu jednotlivých SO a PS je určen obvod staveniště.

Graficky je obvod staveniště vyznačen v koordinační situaci stavby. Průběh je navržen s ohledem na stávající hranici drážních pozemků (ČD/SŽDC) dle KN. Pokud přesahuje hranici drážních pozemků, je obvod vyznačen 1,5 m za hranicí stavebních úprav.

Činnost na staveništi bude probíhat při využívání ploch ZS a dalších ploch jako dočasných stavenišť pro terénní úpravy, pokládku sítí, manipulaci a skladování.

Předání stavenišť a zřizování ZS bude organizováno postupně podle etap výstavby. Rozhodující část stavebních a montážních prací bude probíhat na stávajícím a budoucím železničním tělese a na plochách ZS.

Během stavby budou důsledně využívány plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC: koleje, plochy, trafostanice, přípojky vody, kanalizace.

Situování ploch ZS je posouzeno z hlediska možností přístupu a napojení na inženýrské sítě. Plochy jsou navrženy podle využití pro charakter stavební činnosti, podle předpokládaných potřeb dodavatelů a konfigurace terénu.

Podrobně je problematika POV řešena v části F dokumentace.

6.1 Připojení na technickou infrastrukturu

Inženýrské sítě pro účely ZS

V prostoru staveniště jsou evidovány podzemní i nadzemní rozvody a zařízení. Polohu sdělili majitelé i správci a tyto jsou zakresleny na základě jejich údajů v koordinační situaci stavby a v části dokumentace H - Doklady. V rámci stavebního řízení, nejpozději před zahájením prací v blízkosti evidované sítě či jiného zařízení, je nutno požádat správce o vytyčení, případně jsou nutné kontrolní sondy. Práce v blízkosti inženýrských sítí a ostatních zařízení budou probíhat podle pokynů správců a jejich vyjádření v dokladové části projektu. Upozorňujeme zejména na vyhlášku 324/1990Sb., §17–28.

6.2 Dopravní řešení

6.2.1 Dopravní opatření – silniční část

Po dobu provádění stavby budou dočasně uzavřeny či provozně omezeny následující komunikace:

- silnice II/250 (Žatec, Lounská) v km 102,868 (P62), objízdná trasa:
 - vozidla do celkové hmotnosti 3,5 t a linkové autobusy: MK (Žatec, Purkyněho, Rooseveltova – Obránců míru – II/225 (Žatec, Pražská) – Trnovany – III/22 533 – III/22 535 – Tvršice – III/2501 – Staňkovice – II/250
 - vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t mimo linkových autobusů: I/27 (Plzeňská) – Žiželice – křižovatka Žiželice – R7 nebo II/607 – křižovatka Bitozeves – II/250
- silnice I/27 v km 106,137 (P63), objízdná trasa:
 - vozidla do celkové hmotnosti 3,5 t a linkové autobusy: III/22525 (Žatec, Chomutovská) – III/22 528 – Žiželice
 - vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t mimo linkových autobusů: II/250 (Žatec, Lounská) – křižovatka Bitozeves – R7 nebo II/607 – křižovatka Žiželice – I/27
- silnice III/22 528 v km 106,686 (P64), objízdná trasa: Žiželice – I/27 – Žatec, Plzeňská – III/22 525 (Žatec, Chomutovská) – Hořetice

- silnice III/22 528 a III/22 525 v km 108,978 (P65), objízdna trasa III/22 528 – Žiželice – I/27 – křižovatka Žiželice – II/607 – Lažany – III/22 530
- silnice III/22 528 v km 109,620 (P66) a 111,139 (P67): objízdna trasa Hořetice – Hrušovany – III/22 531 – II/607 – II/568 – Březno – III/22 528 – Deněšice
- polní cesta v km 113,097 (P68): bez objízdny trasy
- silnice III/22 512 (P69): objízdna trasa po II/568 (Kopeček – Březno)
- účelová komunikace v km 116,142 (P70): objízdna trasa II/568 – III/22 512 – účelová komunikace k průmyslovému areálu
- účelová komunikace v km 6,193 (P7): bez objízdny trasy

Vzhledem k potřebě objízdnych tras nesmějí být uzavřeny najednou:

- přejezdy P62 a P63
- přejezdy P63 a P64
- přejezdy P65 a P64

Uzavírky jednotlivých přejezdů budou trvat vždy přibližně jeden týden pro každou stavební operaci (vynětí stávajícího přejezdu – vložení nové přejezdové konstrukce). Pro silně frekventované přejezdy P62 a P63 zajistí zhotovitel stavby technologii, která umožní zkrátit jejich uzavření vždy na jeden víkend (pátek 23.00 – neděle 21.00). Celková doba uzavírek bude tedy vždy dva týdny: vynětí stávajícího přejezdu v existující koleji – vložení nové konstrukce v rekonstruované koleji.

Návrh dočasného dopravní značení během uzavírek jednotlivých přejezdů a dalších omezení uvádějí následující přílohy (v případě složitějších objízdnych tras a veřejných komunikací), přesné provedení navrhne, projedná a zajistí dodavatel stavby.

6.2.2 Dopravní opatření – železniční část

Na základě stanovení harmonogramu prací a rozdělení výstavby na jednotlivé stavební postupy v části ZOV (zásady organizace výstavby) byly navrženy v části Provozní a dopravní technologie výluky a z nich plynoucí dopravní opatření.

6.3 Ochrana a bezpečnost práce

Z hlediska ochrany a bezpečnosti práce je třeba vycházet ze skutečnosti, že zejména práce na kabelových vedeních zabezpečovacího i sdělovacího zařízení, jakož i na úpravách kolejí, budou probíhat v těsném sousedství provozovaných traťových, resp. staničních kolejí. Je proto třeba důsledně dodržovat veškeré platné obecné bezpečnostní předpisy, jak jsou uvedeny v „Technických kvalitativních podmínkách staveb Českých drah“, 3. aktualizované vydání z roku 2000, kapitola 1, oddíl 1.13. Zejména se jedná o povinnost zhotovitele řádně a prokazatelně seznámit své zaměstnance s příslušnými právními předpisy, technickými normami a předpisy SŽDC s. o., ČD a.s., které se týkají bezpečnosti práce a dbát o jejich dodržování. Pro práci v provozovaném kolejišti, nebo v jeho blízkosti platí předpisy SŽDC s. o., ČD a.s., které určují povinnosti všech zaměstnanců zhotovitele a jejich bezprostředních nadřízených, kteří vykonávají službu a dozor v kolejišti. Tyto předpisy stanovují i další podmínky při práci v kolejišti a v jeho blízkosti pro práci strojů, práci na elektrických zařízeních a v jejich blízkosti, při práci za zhoršené viditelnosti, při chůzi po trati, mostech atd.

Před zahájením prací bude provedeno prokazatelné seznámení všech zaměstnanců podzhotovitelů a všech dalších subdodavatelů stavby s vyhodnocenými riziky staveniště a přijatými opatřeními v oblasti BOZP ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákona č. 309/2006 Sb., nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a dalšími souvisejícími předpisy, případně plánem BOZP na staveništi.

Podrobně je tato problematika popsána v části B.04.2 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.

6.4 Požární ochrana

6.4.1 Koncepce požárně bezpečnostního řešení

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku. Do tohoto hodnocení jsou zahrnuty všechny upravované pozemní objekty-výpravní budovy v úseku trati. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834, a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z vyhlášky č. 246/2001 Sb. a vyhlášky č. 23/2008 Sb.

Podrobně je tato problematika popsána v části B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany.

6.4.1.1 Příjezdové komunikace

V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do jednotlivých lokalit a ke stávajícím stavebním objektům.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup do jednotlivých lokalit hasičských jednotek a vozidel záchranné služby.

6.4.1.2 Spojení a signalizace pro požární účely

V lokalitě stavby je k dispozici stávající telefonní síť ČD s možností vstupu do státní telefonní sítě. Upravované technologické místnosti se vybavují zařízením lokální detekce požáru.

6.5 Civilní ochrana

V rámci stavby odstranění propadu rychlosti se nezřizuje ani neruší žádné zařízení civilní ochrany (CO). Stavba nevyžaduje žádných opatření civilní ochrany.

6.6 Ochrana a zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy

6.6.1 Prostředí

Vnitřní prvky traťového i přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou umístěny v reléových skříních. Podle ČSN 33 0300 čl. 3.1.1 se jedná o prostředí:

- 311 - základní
- 325 - se zvýšenou korozní aktivitou
- 321 - studené

Pro ostatní zařízení je prostředí venkovní podle čl. 4.1.1 ČSN 01 3330. Pro zabezpečovací zařízení, které je umístěno mimo budovu, je prostředí dále určeno podle ČSN 34 2600 čl. 2.

6.6.2 Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí v kolejišti bude provedena izolací podle čl.412.1, kryty nebo překážkami dle čl.412.2 nebo zábranou dle 412.3 ČSN 33 2000-4-41, případně kombinací těchto ochranných opatření. U živých částí v reléových skříních bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí

provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorech přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 412.3N3 ČSN 33 2000-4-41 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře přístrojových skříní musí být uzamčeny a opatřeny bezpečnostními tabulkami podle ČSN 34 2600.

6.6.3 Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena malým napětím SELV dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41, použitím prvků a zařízení třídy ochrany II. dle čl. 413.2 ČSN 33 2000-4-41 nebo uzemněním v síti IT dle čl. 413.1.5 ČSN 33 2000-4-41 s doplňkem dle čl. 5.4 ČSN 34 2600, případně kombinací těchto ochrany.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorech reléových skříní se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc bude ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5 ČSN 33 2000-4-41.

Ochrana neživých částí uvnitř objektů se zabezpečovacím zařízením je shodná jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc je ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5 ČSN 33 2000-4-41 a použitím napětí SELV pro některé obvody dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41.

Neživé části vnitřních napájecích obvodů PZS před místem galvanického oddělení od rozvodné sítě se chrání například některým z následujících způsobů:

- Použitím zařízení třídy ochrany II., nebo rovnocennou izolací;
- Samočinným odpojením vybraných částí obvodů od zdroje v síti IT s využitím ustanovení podle ČSN 34 2600;
- Ochranou elektrickým oddělením;
- Ochranou malým napětím SELV

U neživých částí výstražníků a pohonů závor se provádí ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí podle použitého způsobu ochrany dle předchozích odstavců a)-d).

Neživé části obvodů zabezpečovacího zařízení budou chráněny zemněním v síti s izolovaným nulovým bodem podle ČSN 34 2620. Dále bude použita ochrana oddělením obvodů a ochrana pomocí bezpečného napětí. Z hlediska ochrany před dotykovým napětím musí být:

- veškeré venkovní zařízení namontováno dle platných montážních výkresů dodavatele zařízení
- závorové stojany a výstražníky chráněny bezpečným napětím
- návěstidla v kolejišti budou chráněna izolací

7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

Souhrnně lze říci, že ve stanicích dochází k nápravě majetkových vztahů, které nebyly narovnány v minulosti při stavbách dráhy. V mezistaničních úsecích jsou pak dotčeny pozemky z důvodu realizace kabelových tras, oprav přejezdů a přejezdového zabezpečovacího zařízení, oprav křídel mostů apod.

Seznam jednotlivých dotčených pozemků je součástí samostatné části dokumentace I – Geodetická část, I.2 - Majetkoprávní část.

7.1 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Odstranění propadu rychlosti probíhá pouze na stávající železniční trati.

Vyjmutí ze ZPF a PUPFL bude třeba v případech narovnání majetkových vztahů, které v minulosti nebyly řešeny a to u stávajících staveb a jejich částí.

Ochrana daného pozemku ve vztahu k PUPFL je dána způsobem ochrany nemovitosti v katastru nemovitostí: pozemek určený k plnění funkcí lesa.

Seznam jednotlivých dotčených pozemků je součástí samostatné části dokumentace – Část I.2 Majetkoprávní část a v části B.9 Trvalé a dočasné zábohy pozemků ZPF a PUPFL.

8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

Do doby ukončení zpracování této přípravné dokumentace nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

9 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

V další přípravě stavby projektant doporučuje provést:

- Vytýčení inženýrských sítí vodovodů, kanalizací, plynovodů a ostatních inženýrských sítí pro zpřesnění technického návrhu, nejpozději před zahájením stavebních prací. Při zahájení prací je nezbytná účast vlastníka/správce inženýrských sítí v blízkosti této části stavby.
- U všech křížení kde bude upravována koleje a šterkové lože je nutné mít při provádění stavby dozor od správců a oznámit jim termín provádění prací v konkrétním km dle požadavků uvedených v jejich vyjádření.
- Technologický postup prací, který s ohledem na realizaci prací převážně na pozemku SŽDC, musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací odstraňovacích prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.
- Před, v době a po ukončení případných prací s otevřeným ohněm musí být dodrženy podmínky a opatření stanovené Směrnicí SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.
- Zhotovitel stavby musí dodržet (mimo jiné) tyto předpisy:
 - SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
 - SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
 - SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
 - SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
 - SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
 - SŽDC S3 Železniční svršek
 - SŽDC S4 Železniční spodek
 - SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
 - SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Vše v aktuálním znění.