

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK ±0,000 = xxx,xx m n. m.

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

Objednatel:	SŽDC, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 tel.: +420 222 335 777 e-mail: szdc@szdc.cz
-------------	---

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MARTIN RAIBR
		Garant profese: ZDENĚK PACHOLÍK

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ZDENĚK PACHOLÍK

Název akce:	Číslo smlouvy:
REKONSTRUKCE ŽST ŘETENICE	15-364.208
	Projektový stupeň:
Část:	Datum:
	10/2016
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Číslo části:
	A



Projekty
Inženýring
Konzultace

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„REKONSTRUKCE ŽST. ŘETENICE“
PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

A.1	Úvodní údaje.....	3
a.)	Identifikace stavby.....	3
b.)	Zadavatel přípravné dokumentace	3
A.2	Charakteristika území a stavebního pozemku	5
a.)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	5
b.)	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	7
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací.....	7
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	7
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	7
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	8
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území	8
h.)	Poloha vůči záplavovému území	9
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	9
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	9
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	9
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	9
A.3	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	11
a.)	Účel užívání stavby	11
b.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),	11
c.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)	11
d.)	Etapizace výstavby	11
e.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	12
f.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	12
A.4	Orientační údaje stavby.....	14
a.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),.....	14
b.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	14
c.)	Celková spotřeba vody.....	14
d.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	14
e.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	14
f.)	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	14
A.5	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	15
A.6	Přehled výchozích podkladů	16
A.7	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	18
a.)	Provozní soubory	22
b.)	Stavební objekty.....	23
A.8	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	25
a.)	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)	25
b.)	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	25
c.)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele	26
A.9	Členění přípravné dokumentace	27



A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

a.) Identifikace stavby

Název stavby:	"Rekonstrukce žst. Řetenice"
ISPROFIN:	5423520012
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD, DÚR)
Druh/Charakter stavby:	Racionalizace a modernizace
Kraj:	Ústecký kraj
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
Místo stavby:	Železniční trať 504A Ústí n.L.hl.n.os.n. – Kadaň-Prunéřov Úsek stavby dotčený stavbou: Teplice v Č. – Řetenice – Oldřichov u Duch. Železniční trať 539A Řetenice - Lovosice Úsek stavby dotčený stavbou: Řetenice – Úpořiny
Dodavatel:	Bude určen na základě výběrového řízení
Železniční stanice dotčené stavbou:	Teplice v Čechách, Řetenice, Oldřichov u Duchcova, Úpořiny
Železniční zastávky dotčené stavbou:	nákladiště (zastávka) Teplice zámecká zahrada, zastávka Prosetice, nákladiště (zastávka) Bystřany v Čechách.
Dodavatel:	Bude určen na základě výběrového řízení
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Raibr (martin.raibr@sudop.cz , tel. 267 094 146, 605 229 036)

b.) Zadavatel přípravné dokumentace

Objednatel (investor)

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.) Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.) Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9



Zhotovitel projektové dokumentace stavby**Zpracovatel:****SUDOP PRAHA a.s.****208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky**

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 257 93 349

DIČ: CZ 257 93 349

Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088



A.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

a.) Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Teplice v Č. – Řetenice – Oldřichov u Duch. s odbočnou tratí Řetenice – Úpořiny ve stávajících objektech (dopravní kanceláře, technologické místnosti), v místě drážních pozemků a v ochranném pásmu dráhy.

Traťový úsek Řetenice – Oldřichov u Duch. je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem v závislé trakci (stejnoseměrná trakční soustava 3 kV ss) a je součástí trati.

Ústí n.L.hl.n.os.n. – Kadaň-Prunéřov, 504A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 145m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 700m
- Bohosudov – Kadaň-Prunéřov 120km/h
- Zábrazdná vzdálenost 1 000m

Do ŽST Řetenice je zapojena odbočná trať, která bude řešena v úseku Řetenice – Úpořiny. Traťový úsek Řetenice – Úpořiny je jednokolejný s provozem v nezávislé trakci a je součástí trati:

Řetenice - Lovosice , 539A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 60m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 60m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 300m
- Řetenice - Lovosice 50km/h
- Zábrazdná vzdálenost 400m

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopraven. Stavba se bude odehrávat především na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽDC s. o. případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce, nebo jsou umísťovány zařízení nahrazující stávající stav. Realizací stavby nedojde k zásahům do zemědělského, nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části dokumentace I. Geodetická část, příloha Majetkoprávní část.

Kategorie dráhy

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2015/2016) (č.j. 44 932/08-OŘ) se předmětný úsek stavby Řetenice – Oldřichov u Duch. nachází na dráze celostátní. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „A“ příslušného prohlášení.

Řešený traťový úsek patří mezi vybrané tratě železniční sítě České republiky zařazené do Evropské konvenční železniční sítě dle ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.



Traťový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Řetenice – Oldřichov u Duch.

Navazující železniční tratě

Na projektovaný traťový úsek Řetenice – Oldřichov u Duch., navazuje odbočná trať Řetenice – Úpořiny:

- **539A, Řetenice - Lovosice** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením II. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu reléový poloautomatický blok bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 50 km/h.

Místo stavby

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

ŽST Řetenice - jedná se o zásahy do technologického zařízení i stavební části ŽST

celkem se jedná o úpravu 1 dopravní

Stavbou budou dotčeny stanice

ŽST Teplice v Čechách, ŽST Oldřichov u Duchcova, ŽST Úpořiny – jedná se o zásahy do technologického zařízení ŽST

celkem budou dotčeny 3 dopravní

V rámci stavby budou dotčeny následující železniční zastávky:

nákladiště (zastávka) Teplice zámecká zahrada, zastávka Prosetice, nákladiště (zastávka) Bystřany v Čechách.

celkem budou dotčeny 3 zastávky

Kraj – vyšší územněsprávní celek

Dotčené krajské úřady:

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku Ústeckého kraje.

Ústecký kraj

Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Statutární město Teplice

náměstí Svobody 2/2
415 95 Teplice

Obecní úřad Bystřany

Pražská 32, Bystřany, 41761

Obecní úřad Jeníkov

Oldřichov 52, Oldřichov u Duchcova, 41724

Dotčená katastrální území



Teplice, Teplice-Řetenice, Újezdeček, Hudcov, Oldřichov u Duchcova.

Prosetice, Bystřany, Bystřany-Světlé.

b.) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Jednotlivé dotčené obce mají ve své dosavadní, či nově připravované (aktualizované) územně plánovací dokumentaci řešenou stávající železniční trať zanesenu.

c.) Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací

Vzhledem k tomu, že se navržená stavba primárně odehrává na stávajícím pozemku dráhy je zde soulad s územně plánovací dokumentací jak na úrovni jednotlivých dotčených obcí, tak z pohledu ÚP vyššího celku (ZÚR).

Všechny navržené práce a stavební činnosti se odehrávají na stávající provozované železniční trati. Vzhledem k tomu, že stávající provozovaná trať je zanesena do všech územně plánovacích dokumentací, jako stávající stav je soulad s územně plánovací dokumentací nezpochybnitelný

d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V době zpracování přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ nebyly projektantovi známy žádné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e.) Požadavky na realizaci stavby

Pro provozní soubory a stavební objekty výše jmenované části dokumentace je zhotovitel stavby povinen zajistit dokumentaci pro stavební povolení a realizační dokumentaci stavby, která musí být před zahájením prací odsouhlasena investorem.

Zhotovitel musí respektovat budoucí stanoviska z projednání dokumentace pro stavební povolení s jednotlivými orgány a při samotné realizaci stavby je zhotovitel povinen dodržovat:

- Podmínek plynoucích z vyjádření DOSS, státních organizací a správců inženýrských sítí vyjadřující se v rámci územního a stavebního řízení;
- Podmínky plynoucí z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínky plynoucí ze stavebního povolení;
- Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu;
- Podmínky plynoucí ze zadávací dokumentace na zhotovení stavby.

Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizace stavby:

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby.

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedené v Přípravné dokumentaci. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.



f.) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

S ohledem na rozsah stavby není nutno uvažovat s jejím připojením na veřejnou dopravní infrastrukturu. Rozsah stávajícího napojení je postačující pro současný i budoucí provoz stávající trati.

Obdobně i v rovině napojení na technickou infrastrukturu není nutno uvažovat s rozšířením stávajícího stavu napojení.

g.) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území**Všeobecné geologické a hydrogeologické poměry**

Z regionálně geologického hlediska náleží lokalita k okraji teplické částí terciární severočeské hnědouhelné pánve.

Podloží staničního úseku je tvořeno nadložními terciárními sedimenty a v části stanice rovněž nepravidelně členitým výchozem hnědouhelné sloje (viz výsek z důlní mapy na obr.2). Okraj výchozu je pravděpodobně postižen poklesovou tektonikou s výškovými skoky od 1 do cca 5 m. Vlastní staniční úsek je dle základních geologických map i dle údajů archivních vrtů situován převážně v prostředí antropogenních navážek a zemních těles (zarovnávký terénu a železniční přísypy). V podloží antropogenních materiálů se nachází terciární sedimenty (jíly, jílovce, uhelné jíly, jílovité uhlí, uhlí).

V mezistaničním úseku mezi ŽST Řetenice a Oldřichov u Duchcova je předkvartérní podklad překryt kvartérními sprašovými hlínami, zahliněnými proluviálními štěrky a písčitymi a jílovitými uloženinami Košťanského, Lesního a Sviního potoka v závěru trasy.

Ve staničním úseku se dá hladina podzemní vody podle údajů z archivních vrtů očekávat zhruba v hloubce 2,5 - 4 m pod terénem. Tato voda je vázána zřejmě na propustnější partie uvnitř prostředí antropogenních navážek. Vzhledem k charakteru prostředí nemusí a zřejmě ani nebude tento kolektor vyvinut souvisle. V mimostaničním úseku směrem na Oldřichov lze očekávat mělký horizont podzemní vody spjatý s propustnějšími partiemi naplavenin Sviního potoka nebo s propustnějšími polohami v rámci zahliněných proluviálních štěrků (výplavové dejekční kuzele).

Morfologické poměry

Hodnocený úsek trati začíná v km 19,476 a končí v km 21,964. Celková délka činí 2,488 km. Trať je dvojkolejná. Morfologie trati je variabilní. Stanice je umístěna v mírném odřezu s širokým přísypem. Přísyp je v km 19,476 - 19,800 vysoký 1,5 - 6 m.

Mezistaniční úsek mezi Řeticemi a Oldřichovem prochází v zásadě plochým terénem podmáčené potoční nivy. Trať je zde vedena převážně na nízkém násypu a kříží 2 potoky, a to Lesní potok (propustek) a Košťanský potok (drobný mostní objekt v km 21,900). Terén je z větší části nevyužívaný, časté jsou různé antropogenní divoké navážky, deprese (možná po těžbě sprašových hlín-cihlářská surovina) a náletová vegetace. Povrchová voda v nivě místy stagnuje v terénních depresích, což svědčí o nepropustném podloží. Z umělých objektů jsou přítomny pouze drobné propustky a výše zmíněný drobný mostní objekt přes Košťanský potok. Nízký odřez (do 1,7 m) s přísypem se nachází zhruba v km 20,800 - 20,920. O dalším odřezu (do 1,8 m) s přísypem se dá hovořit na jižním okraji obce Újezdeček zhruba v km 21,200 - 21,480.



Posouzení návrhu z hlediska promrzání

V následující tabulce uvádíme posouzení navržených skladeb z hlediska promrzání. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami zastižena. Nezasahuje ani do aktivní zóny. Dle archivních vrtů je výskyt podzemní vody v prostoru stanice nespojitý a nachází se v hloubkách mezi 2 - 4 m pod terénem. Na širé trati převažuje vedení trati v úrovni terénu a na nízkých násypech. Podzemní voda se zde bude vyskytovat mělce pod základovou spárou

násypů, a to v oblasti, kde trať překonává plochou potoční nivu (závěr trasy). V dosahu aktivních zón nebyla zastižena. V podloží a v zemních plánech převažují jílovité zeminy. Vodní režim lze v celé trase hodnotit vzhledem k převažující tuhé konzistenci jílovitých zemin ($I_c > 0,7$) za nepříznivý. Mrazový index dle obr. 1 přílohy 7 v předpisu SŽDC S4 je $I_{mn} = 400$

(°C.den). Hloubka promrzání pražcového podloží je dána vztahem $h_{pr} = 0,045 \cdot \sqrt{I_{mn}}$ a činí tedy $h_{pr} = 0,90$ m. Přípustná hloubka promrzání pro skupinu zemin vysoce namrzavých a nebezpečně namrzavých, pro druh tratě B a nepříznivý vodní režim je dle tab. 2 přílohy 7 k předpisu SŽDC S4 rovna 0,30 m. Vzhledem k analogickému vodnímu režimu v celém úseku hodnocené trasy je provedeno posouzení navržených KPP pro nejsubtilnější úsek.

materiál 1. podkladní vrstvy	štěrkodrt
součinitel tepelné vodivosti	2,00 W/m.K
tloušťka 1. vrstvy	0,20 m
tloušťka kolejového lože	0,55 m
přípustná hloubka promrzání	0,30 m
hloubka promrzání pražcového podloží od povrchu pražců	0,90 m
navržená skladba konstrukčních vrstev odpovídá tloušťce štěrkopísku	0,23 m
skutečná hloubka promrzání zemní pláně	0,12 m
skutečná hloubka promrzání (0,12m) < přípustná hloubka promrzání (0,30 m), navržená konstrukce z hlediska účinků mrazu vyhovuje	
skutečný tepelný odpor vrstvy	0,10 m ² .KW

h.) Poloha vůči záplavovému území

Stavba není v kontaktu se záplavovým územím stanoveným dle zákona 254/2001 Sb. v platném znění.

i.) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

Uvedené údaje jsou uvedeny v geodetické dokumentaci, část I, konkrétně v dílčí části I.2 Majetkoprávní část přípravné dokumentace.

j.) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Pro přístup na staveniště po dobu realizace je přednostně využíváno stávajících veřejných komunikací. Jedná se o silnice I., II. a III. třídy, jakož i stávajících místních a účelových komunikací.

k.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Po dobu výstavby bude voda a energie zajišťována ze stávajících zdrojů. V případě potřeby pak bude dodávka elektrické energie zajištěna z mobilních agregátů zhotovitele.

l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. spravují :



SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Ústí n.L.

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - provozní soubory dálkové řídicí techniky (DŘT)
 - provozní soubory silnoproudé technologie
 - stavební objekty osvětlení
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
 - stavební objekty EOv
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacího zařízení

SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty

- provozní soubory sdělovacího zařízení

České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Ústecký kraj

A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

a.) Účel užívání stavby

Cílem stavby je kompletní rekonstrukce žst. Řetenice, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vleček zaústěných do stanice v nákladní dopravě. Projektant navrhne na základě dopravně technologického rozboru a prověření stavebních možností více variant rekonstrukce, předběžně se předpokládá zřízení vnějšího nástupiště u výpravní budovy pro vlaky směr Úpořiny a ostrovního nástupiště mezi hlavními kolejemi pro vlaky hlavní trati. Všechna nástupiště budou mít hrany ve výšce 550 mm nad TK (bude se jednat o nástupištní hrany u kolejí č.1, 2, 3), přístupná bezbariérově buď s využitím stávající zastřešené lávky doplněné o výtahy pro imobilní občany.

Součástí stavby je dále rekonstrukce mezistaničního úseku Řetenice - Oldřichov u Duchcova (po km 21,964, kde navazuje stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ se zpracovanou PD, SÚDOP PRAHA a. s. pro SŽDC 2014), jejímž cílem je zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 80 km/h na cca 120 km/h a odstranění staveb a zařízení vyžilých.

Náplní stavby je rekonstrukce dílčích částí stanice v rozsahu, potřebném pro dosažení uvedeného cíle stavby a uvedeného mezistaničního úseku. Pro řešení ve všech profesích platí Směrnice 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, v platném znění.

Stavba je ve smyslu § 5 zákona č. 266/1994 Sb. Zákon o dráhách ze dne 14. prosince 1994.

b.) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

c.) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)

Dle definice uvedené v §2 odst.5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené a provozované stavby. Stavbou jsou zřizovány prvky na stávající železniční infrastruktuře.

d.) Etapizace výstavby

Stavba nebude realizována na etapy a bude realizována v celém rozsahu uvedeném v této dokumentaci. Na tuto stavbu však budou navazovat další stavby, které budou rozšiřovat definovanou řízenou oblast.



e.) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Teplice v Č. – Řetenice – Oldřichov u Duch. s odbočnou tratí v úseku Řetenice – Úpořiny.

Hlavní železniční trať:

č.504A	Železniční trať dle rozdělení v TTP:	504A
	Název trati dle rozdělení v TTP:	Ústí n.L.hl.n.os.n. – Kadaň-Pruněřov
	Železniční trať dle rozdělení v JŘ:	130
	Traťový úsek stavby:	Teplice v Č. – Oldřichov u D.
	Kategorie dráhy:	celostátní
	Zábrzdna vzdálenost:	1000m
	Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby:	120km/hod
	Charakter trati:	dvoukolejná trať v závislé trakci 3kV

Navazující železniční trať:

539A	Železniční trať dle rozdělení v TTP:	539A
	Název trati dle rozdělení v TTP:	Řetenice - Lovosice
	Železniční trať dle rozdělení v JŘ.:	097
	Traťový úsek stavby:	Řetenice – Úpořiny
	Kategorie dráhy:	regionální
	Zábrzdna vzdálenost:	400m
	Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby:	50km/hod
	Charakter trati:	jednokolejná trať v nezávislé trakci

f.) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacity trati v území. Zřízením nového technologického zařízení se mohou zkrátit provozní intervaly nutné pro křižování vlaků. Současně dojde úspore pracovníků podílejících se na řízení železniční dopravy.

Vzhledem k zavedení dálkového ovládání budou vlaky nově nabízeny mezi dispečerem v ŽST Teplice v Č. a výpravčím v krajních ŽST do řízené oblasti (Úpořiny, Bohosudov, Oldřichov u Duch.).

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

• Výstavba SZZ	1
• Výstavba TZZ typu AB	2
• Výstavba TZZ typu AH	1
• Celková délka železniční trati s technologickými úpravami	14,117km



(22,900-18,118 v trati 504A a 9,335-0,000 v trati 539A)	
• Celková délka železniční trati se stavebními úpravami (21,919 – 19,595 v trati 504A)	2,324km
• Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic	1
• Celkový počet dálkově ovládaných železničních zastávek	3
• Pracoviště dispečera	1



A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

a.) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užité plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),

Základní údaje vychází z projektových kapacit stavby. Neuvádí údaje vztažené ke stávající provozované trati, respektive prvkům, které nejsou stavbou dotčeny.

V rámci této stavby dojde k obnově stávajícího technologického zařízení v jednotlivých železničních stanicích. Obměnou stávajících jednotlivých zařízení získáme parametry uvedené v následujících kapitolách.

Zároveň dochází k obnově i po stavební části a to především ŽST Řetenice a traťového úseku Řetenice-Oldřichov u Duchcova.

b.) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba si klade nároky pouze na dodávky elektrické energie. Ty jsou v jednotlivých ŽST a zastávkách již připraveny a vzhledem k tomu nedochází k dramatickým nárůstům, které by si vynucovali změny o připojení mezi SŽDC a energetickými podniky. Výjimku tvoří ŽST Řetenice, kde dojde k obnově i napájecího vedení pro tuto ŽST.

c.) Celková spotřeba vody

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

d.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

e.) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití veřejných komunikačních sítí. Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních sítí.

f.) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití kapacity veřejné komunikační sítě. Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních zařízení.



A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „*Rekonstrukce žst. Řetenice*“ vychází z požadavku investora SŽDC s.o., Stavební správy západ. Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Dokončení přípravné dokumentace pro územní rozhodnutí.....03/2016
- Zahájení realizace stavby.....01/2020
- Ukončení stavby.....12/2020

Celková „předpokládaná“ doba výstavby12 měsíců.

Do doby zahájení prací na dalším stupni projektové dokumentace je vhodné vyjasnit, respektive potvrdit časový harmonogram pro realizaci staveb modernizace Oldřichov u Duchcova a Bohosudov, respektive jednotlivých traťových úseků a stanic. Vhodnou koordinací výstavby navazujících staveb je možno případně ještě snížit investiční náklady.



A.6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Přípravná dokumentace byla zhotovena na základě podkladů předaných zadavatelem a dále doplňujících průzkumů a závěrů z projednání dokumentace v průběhu jejího zpracování.

Podklady předané zadavatelem:

Při zpracování projektové dokumentace stavby zhotovitel (projektant) vycházel z následujících závazných podkladů:

Základní podklady:

- Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel SŽDC s.o., Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.
- Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace

Geodetické podklady:

- Katastrální mapy a údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí vedených v elektronické podobě;
- Mapové podklady 1: 10 000; 1:50 000.

Ostatní použité podklady:

- Směrnice GR SŽDC č.11 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
- Směrnice GR SŽDC č.20 – Závazný způsob členění nákladů stavby;
- Doklady o průběhu zpracování projektové dokumentace;
- Projednání s orgány státní správy a ostatními organizacemi;
- Zákony, předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace;
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování dokumentace stavby z následujících podkladů:

- Zadávací dokumentace stavby;
- Smlouva o dílo;
- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců;
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn. / předpisy SŽDC D1, SŽDC D3, vyhl. 173/1995Sb, vyhl. 177/1995Sb, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, TNŽ 34 2620 aj./;
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace);
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OŘ;
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách.



- Zhotovitel (projektant) dále použil:
- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OŘ SŽDC.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven.
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).



A.7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba dopravní infrastruktury, jako je „Rekonstrukce žst. Řetenice“ nemá významný vliv na území, v němž se nalézá, vzhledem k tomu, že jsou respektovány stávající hranice drážních pozemků a nedochází k jejich překročení ani po dokončení této stavby.

Stavba navazuje ve svém traťovém úseku na stavby, které svým charakterem a rozsahem této stavby dotýkají:

- „Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)“
- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u D.-Bílina“
- „Rekonstrukce žst. Bohosudov“
- „Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení“
- CDP Praha - DOZ
- ETCS
- GSM-R

Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)

V roce 2009 byla pro SŽDC s.o zpracována studie „Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)“. Studie řeší ucelenou rekonstrukci celé trati v jednotlivých stanicích s definováním minimálních rychlostí, které je nutné v tomto úseku dosáhnout pro zajištění předpokládaného rozsahu dopravy.

Z této dokumentace vychází i stavba „Rekonstrukce žst. Řetenice“, ve které je dodržen dopravní program pro jednotlivé vlakové cesty v rozsahu této studie. V rámci stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ došlo k přeřazení především dopravního programu pro posunové cesty, kde došlo k částečným úpravám zapojení jednotlivých vlečkových areálů, které jsou v současném stavu v provozu.

Vzhledem k předpokládanému navýšení provozu na vlečce Řetenice zapojené do koleje č.9 a současnému zvýšení dopravy na této vlečce vůči studii, došlo k rozšíření dopravního programu i o kolej č. 5, pro možnost zajištění dostatečné kapacity dopravních kolejí v liché skupině.

Studie nebyla však nikdy schválena a proto je brána touto stavbou jako doporučující, nikoliv podmiňující dokumentací. Jednotlivé návrhy ve stavbě „Rekonstrukce žst. Řetenice“ vychází z projednání této stavby na základě výrobních porad.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u D.-Bílina

Místem stavby je rekonstrukce stávající železniční trati v mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova (od vjezdového návěstidla ze směru Řetenice, km 21,823) – Bílina (po vjezdové návěstidlo ze směru Oldřichov u Duchcova, km 33,440) na trati Ústí nad Labem hl. n. – Most – Cheb. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 130, v nákresném jízdním řádu číslem 504. Ta je významnou dopravní tepnou pro osobní i nákladní dopravu spojující Ústecký a Karlovarský kraj.

Hlavním smyslem stavby je zvýšení traťové rychlosti, které má být součástí komplexu dalších staveb na trati tak, aby se trať stala atraktivnější z hlediska rychlosti především osobní dopravy. Úsek v km 30,480 – 31,300 s rychlostně omezujícím obloukem je ze stavby vyjmut a bude řešen návaznou stavbou jako přeložka.



V řešeném úseku na ní leží železniční stanice Oldřichov u Duchova (km 22,9) a zastávky Duchcov (km 26,4), Želénky (km 28,5) a Chotějovice (km 32,0).

Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Teplice-Řetenice, Újezdeček, Oldřichov u Duchova, Jeníkov u Duchova, Hudcov, Lahošť, Duchcov, Zabrušany, Želénky, Ledvice, Hostomice nad Bílinou, Chotějovice, Chudeřice u Bíliny, Břežánky, Bílina.

Vliv na stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ – stavba „Rekonstrukce žst. Řetenice“ navazuje na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchova – Bílina“ v km 21,964. V případě změny hranice ve stavbě „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchova – Bílina“, nebo změny v technologickém řešení, je nutné tyto úpravy promítnout do stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“.

„Rekonstrukce žst. Bohosudov“

Cílem stavby je kompletní rekonstrukce žst. Bohosudov, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vleček zaústěných do stanice v nákladní dopravě a podle dopravně technologického posouzení též řízení sledu vlaků na hlavní trati, zejména při výlukách kolejí.

Stavba bude obsahovat zřízení dvojice nástupišť u přejezdu km 13,239, přístupných přes tento přechod a případně doplněných podchodem, dále dopravní kolej č. 3 se zapojení vlečky ze starého nádraží Chabařovice mimo prostor nástupišť (staniční koleje by tak byly situovány oproti dnešnímu stavu blíže k ŽST Chabařovice s využitím prostoru po současném svazku čtyř kolejí), zapojení vlečky FLUORIT Teplice by bylo do 2. TK; všechna nástupiště budou mít hrany ve výšce 550 mm nad TK.

Součástí PD dále je rekonstrukce mezistaničního úseku Chabařovice - Bohosudov, jejímž cílem je odstranění staveb a zařízení vyžilých. Součástí PD dále je rekonstrukce 1. TK mezistaničního úseku Bohosudov - Teplice v Čechách, jejímž cílem je odstranění staveb a zařízení vyžilých a podle možnosti též částečné zvýšení rychlosti.

Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení

V roce 2004 byla pro SŽDC s.o. zpracována studie „Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení“. Studie řeší dálkové ovládání a řízení na tratích železniční sítě v České republice mimo tranzitních železničních koridorů. Studie řeší způsob ovládání na přípojných tratích I a II. TŽK včetně situování regionálních center řízení provozu. V budoucnu je nutné při přípravě investic zohlednit závěry této studie, aby vložené investiční prostředky byly účelně využívány.

Vliv na stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ – v rámci staveb na vedlejších tratích, vzniká nové technologické zařízení, které je nutné vzájemně koordinovat. V případě, že na odbočných tratích vznikne nové technologické zařízení, musí být do stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ okamžitě promítnuto a to i případné vazby na uzamykání výhybek na vedlejší trati, případně na změny v organizování železničního provozu v řízení železničního provozu.



„CDP Praha“

Stavba CDP Praha se v současnosti dokončuje v prostoru lokality Balabenka, kde v trianglu železničních tratí vznikl nový objekt s 5NP, ve kterém se budují prostory pro dálkové řízení jednotlivých tratí na území Čech a související provozy. V budově je také vybudováno 2.NP, ve kterém bude umísťována technologie DOZ, ale také například technologie ETCS, sdělovací zařízení a ostatní technologie vhodná pro plnohodnotné řízení železniční dopravy.

Vliv na stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ – stavba CDP je pro stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ limitující. Stavba CDP Praha předpokládala rozsah technologického zařízení v tomto traťovém úseku a předpokládá, že bude řízen z dispečerského sálu „Ústí nad Labem západ (vč) – Most (vč); včetně trati přes Úpořiny“, který bude umístěn v místnostech 5.16 a 5.17 v CDP Praha s řídicími dispečery Chabařovice – Oldřichov u D., Trmice – Světec, Bílina – Most.

Ve stavbě CDP vznikají i prostory pro umístění jak vlastní technologie DOZ, tak i ETCS a GSM-R.

ETCS

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřadovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS90).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS 90) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

Vliv na stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ – v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ musí vzniknout systém, který zajistí přenos potřebných informací i pro systém výše uvedené stavby. Po stavbě Rekonstrukce žst. Řetenice nesmí dojít k opětovné výstavbě skříní pro zajištění přenosu informací pro systém ETCS. Systém ETCS bude na této trati realizován po roce 2020.

GSM-R

Účelem stavby je zajistit jediný rádiový komunikační prostředek splňující podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém řízení a zabezpečení (CCS).

Náplní stavby je výstavba rádiového systému GSM-R a doprovodných sdělovacích zařízení nezbytných k zajištění přenosu a ovládání tohoto systému. Součástí stavby je i doplnění dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače na jednotlivá pracoviště výpravčích a dispečerů v dopravnách. Stavbou se navrhuje realizovat následující rozsah prací a dodávek

- výstavba základnových BTS systému GSM-R



- doplnění stávajících BTS postavených v rámci pilotního projektu o další technologické zařízení – doplnění sektoru vč. anténního systému
- osazení technologického domku BTS v rámci výstavby nových BTS a u vybraných stávajících BTS vč. demontáže stávající venkovní technologie
- výstavba nového DOK vč. metalického propojení TK
- výstavba přenosového systému SDH a v navazujících tratích
- náhrada stávajícího přenosového systému PDH 3ř. systémem SDH STM4
- výstavba dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače v ŽST a dopravních budovaného traťového úseku a úseků přilehlých tratí (netýká se tratí již vybavených systémem GSM-R)
- doplnění řídicího centra BSC systému GSM–R v souvislosti s rozšířením sítě BTS
- doplnění nahrávání systému GSM–R a zařízení ITZ

Vliv na stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ – v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ musí vzniknout systém, který zajistí přenos potřebných informací i pro systém výše uvedené stavby. Po stavbě Rekonstrukce žst. Řetenice nesmí dojít k opětovné výstavbě či úpravám. Rozhodující je však koordinace obou staveb a to v případě, že systém GSM-R bude realizován dříve jak stavba „Rekonstrukce žst. Řetenice“. Systém GSM-R bude na této trati realizován dle Implementačního plánu ČR v letech 2017-2018, tedy pravděpodobně před touto stavbou!



Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Přípravná dokumentace stavby se v technické části člení na technologickou část – provozní soubory a stavební část – stavební objekty. S ohledem na omezený rozsah stavby jsou některé standardně řešené části dokumentace nevyužity.

a.) Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 02-11-01 ŽST Řetenice, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01-11-01 Teplice v Č.-Řetenice, TZZ

PS 03-11-01 Řetenice-Oldřichov u D., TZZ

PS 04-11-01 Řetenice-Úpořiny, TZZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní kabelizace

PS 02-21-01 ŽST Řetenice, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 02-22-01 ŽST Řetenice, rozhlasové zařízení

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 02-23-01 ŽST Řetenice, telefonní zapojovač

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 02-24-01 ŽST Řetenice, kamerový systém

PS 02-24-02 ŽST Řetenice, EZS

D.2.5 Dálková kabelizace (DOK, TK)

PS 02-25-01 Řetenice, úpravy DK

PS 02-25-02 Řetenice, úpravy DOK ČD-Telematika a.s.

PS 04-25-02 Řetenice - Úpořiny, HDPE a TK

PS 09-25-01 Teplice v Č. - Oldřichov u D., DOK a TK

D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 02-27-01 ŽST Řetenice, informační systém

D.2.8 Traťové rádiové spojení

PS 02-28-01 ŽST Řetenice, úprava TRS a MRS

D.2.9 Jiná sdělovací zařízení

PS 02-29-01 ŽST Řetenice, přenosový systém

PS 02-29-02 ŽST Řetenice, sdělovací zařízení

PS 02-29-03 ŽST Řetenice, DDTS ŽDC

PS 05-29-01 ŽST Teplice v Č., ovládací pracoviště DOZ

PS 07-29-01 OŘ Ústí n. L., doplnění DDTS ŽDC

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská a řídicí technika

PS 02-31-01 ŽST Řetenice, DŘT

PS 02-31-02 ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT



D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 02-35-02 ŽST Řetenice, TS 35/0,4kV-technologie část SŽDC

PS 02-35-03 ŽST Řetenice, TS 35/0,4kV-vlastní spotřeba

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

PS 02-36-01 ŽST Řetenice, STS 6kV 50Hz-technologie

D.4 Ostatní technologická zařízení**D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory**

PS 02-41-01 ŽST Řetenice, technologie výtahů

b.) Stavební objekty**E.1 Inženýrské objekty****E.1.1 Železniční spodek a svršek**

SO 02-11-01 ŽST Řetenice, železniční svršek

SO 02-11-02 ŽST Řetenice, železniční spodek

SO 03-11-01 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek

SO 03-11-02 Řetenice - Oldřichov u D., železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 02-12-01 ŽST Řetenice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 02-13-01 Železniční přejezd v ev. km 20,807

SO 03-13-01 Železniční přejezd v ev. km 21,341

SO 04-13-01 Železniční přejezd v ev. km 0,595

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 03-14-06 Železniční most v ev. km 21,886

SO 02-14-01 Železniční propustek v ev. km 19,666

SO 02-14-02 Železniční propustek v ev. km 19,766

SO 02-14-03 Železniční propustek v ev. km 19,946

SO 02-14-04 Železniční propustek v ev. km 20,434

SO 02-14-05 Železniční propustek v ev. km 20,688

SO 02-14-06 Železniční propustek v ev. km 20,890

SO 02-14-07 Železniční propustek v ev. km 21,044

SO 03-14-01 Železniční propustek v ev. km 21,346

SO 03-14-02 Železniční propustek v ev. km 21,432

SO 03-14-03 Železniční propustek v ev. km 21,787

SO 03-14-04 Železniční propustek v ev. km 21,959

SO 04-14-01 Železniční propustek v ev. km 0,680

SO 05-14-01 Demolice železničních propustků

SO 02-14-08 ŽST Řetenice, opěrná zeď v km 20,400 - 20,515

SO 02-14-09 ŽST Řetenice, opěrná zeď v km 20,515 - 20,610

SO 02-14-10 ŽST Řetenice, úprava lávky pro pěší

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 01-15-01 ŽST Řetenice, přeložka kabelu VN ČEZ pro TS 35/0,4kV



E.2 Pozemní stavební objekty (vč. přístřešků, demolic, technol. objektů ...)**E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

- SO 02-21-01 ŽST Řetenice, stavební úpravy VB
- SO 02-21-02 ŽST Řetenice, objekt pro technologii
- SO 02-21-03 ŽST Řetenice, demolice
- SO 02-21-04 ŽST Řetenice, přístřešky na nástupištích
- SO 02-21-05 ŽST Řetenice, orientační systém
- SO 02-21-06 ŽST Řetenice, schodiště a výtah na lávku

E.3 Trakční a energetická zařízení**E.3.1 Trakční vedení**

- SO 02-31-01 ŽST Řetenice, trakční vedení
- SO 03-31-01 Řetenice - Oldřichov u Duchcova, trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 02-34-01 ŽST Řetenice, EOv

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 01-36-01 Teplice v.Č.-Řetenice, úprava rozvodu 6kV
- SO 02-36-01 ŽST Řetenice, úprava venkovního osvětlení a rozvodů nn
- SO 02-36-02 ŽST Řetenice, úprava DOÚO
- SO 03-36-01 Řetenice-Oldřichov u D., úprava rozvodu 6kV

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 02-37-01 ŽST Řetenice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 03-37-01 Řetenice - Oldřichov u D., ukolejnění vodivých konstrukcí



A.8 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

a.) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)

Stavba „Rekonstrukce žst. Řetenice“ řeší dílčí část železniční trati Ústí n/L – Bílina - Most - Chomutov - Karlovy Vary – Cheb.

Železniční trať Ústí nad Labem – Cheb je jednou z posledních hlavních tratí, pro kterou dosud nebyly posouzeny a prověřeny možnosti zvýšení traťové rychlosti, nebyla posouzena tzv. úzká místa z pohledu propustnosti trati a možností zvýšení kapacity, pro umělé objekty železničního spodku nebyla komplexně prověřena traťová třída zatížení D4 a prostorová průchodnost Z – GC a v neposlední řadě dosud nedošlo k ucelenému šetření ohledně bezpečnosti jak drážního provozu, tak bezpečnosti cestujících.

Očekávané hlavní přínosy stavby jsou:

- zvýšení kapacity dráhy
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC,
- zvýšení bezpečnosti cestujících peronizací stanice, zajištění přístupu k vlakům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb,
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty

b.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Dálkové stavění vlakových cest umožní zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanicích a tím umožní zkrácení jízdní doby. Zavedením dálkového ovládání je pak zaměstnanci řídicímu dopravu dán prostředek, který mu umožní přehled nad řízenou oblastí a o aktuálním provozu. Tímto je pak schopen lépe a efektivněji reagovat na případné nepravidelnosti a mimořádnosti v železniční dopravě.

Komfort potenciálních cestujících je zvýšen zřízením informačních systémů zejména pak v zastávkách, kde je pro tyto účely stavbou nově zřízen rozhlasový informační systém zapojený do nadstavbových systémů.

V ŽST Řetenice dochází k výstavbě nových nástupištních hran přístupných stávajícím nadchodem, což odstraní pohyb cestujících v kolejišti. Tyto stavbení úpravy kromě nesporného vlivu na zvýšení bezpečnosti cestujících umožní i vyšší komfort nástupu a výstupu cestujících a optimální využití jednotlivých kolejí, které nebudou blokovány pohybem cestujících.



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

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravnách; nezbytné stavební úpravy ve VB jednotlivých dopravn byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je zřízení nového technologického zabezpečovacího zařízení v úseku stavby a zajištění nového moderního dispečerského řízení na trati pomocí DOZ.

Veškeré stavební úpravy jsou řešeny pouze jako vyvolané a v nezbytném rozsahu. Rozsah stavby je též limitován návratností vložených finančních prostředků a zejména nesporným přínosem ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zajištění bezpečnosti cestujících pro nástup a výstup v ŽST.

Při projekčních pracích byly provedeny místní šetření v jednotlivých dopravnách a železničních stanicích za účasti dotčených složek provozovatele OŘ, TÚDC, ČD-T a SS západ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravnách, umístění zařízení a stavebních částí v kolejišti včetně návrhu vedení nových kabelových tras sítí silnoproudu a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Rozsah stavby bude prováděn na drážních pozemcích (pozemky v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s.).



A.9 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace stavby, včetně části průvodní zprávy je zpracována dle „Směrnice generálního ředitele č.11/2006“ SŽDC v platném znění, resp. dle přílohy č.1 k uvedené směrnici „PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE (PD)“. Pro účely vedení územního řízení je v souladu s požadavky vyhlášky č.503/2006 Sb, resp. její přílohy č.4.

A. Průvodní zpráva)

1. Úvodní údaje
2. Charakteristika území a stavebního pozemku
3. Základní charakteristika stavby a jejího užívání
4. Orientační údaje stavby
5. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
6. Přehled výchozích podkladů
7. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
8. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
9. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
10. Členění přípravné dokumentace

B. Souhrnná část

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - Měření hluku
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - Geotechnický průzkum
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany staveb
- B.7* Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání
- B.8* Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a dopravní opatření během výstavby.
- B.9* Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B.10* Civilní ochrana
- B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.12 Organizace výstavby
- B.13 Doplnkové měření a průzkumy – Pouze v elektronické podobě



- Kontaminace
- Diagnostika ocelových osvětlovacích stožárů v ŽST Řetenice

*** Součástí přílohy B.1 Souhrnná technická zpráva**

C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby
 - C.1.1 Přehledná situace stavby M 1:50 000
 - C.1.2 Celková situace stavby M 1:10 000
- C.2 Koordinační situace stavby M 1:1 000
- C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů
- C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
- C.5 Snímek katastrální mapy-součástí části I

D. Technologická část

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
- D.4 Ostatní technologická zařízení

E. Stavební část

- E.1 Inženýrské objekty
- E.2 Pozemní stavební objekty
- E.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady – Pouze v elektronické podobě

- G.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.2 Náklady PS, SO stavby
- G.2 Ekonomické hodnocení
- G.3 Záměr projektu – **Provedeno v samostatné složce**



H. Doklady – Pouze v elektronické podobě

- H.1 Vstupní podklady
- H.2 Záznamy z výrobních porad
- H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
- H.4 Dotčení vlastníci pozemků
- H.5 Situace stávajícího stavu inženýrských sítí

I. Geodetická dokumentace

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů

