

Č.j.: 12243/2017-SŽDC-SSZ-ÚT2-Spi

Příloha k SP č.j. 19491/2017-SŽDC-GR-O6-Hor

## Posuzovací protokol

### projektu stavby

### „Modernizace ŽST Cheb“

#### I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace ŽST Cheb
ISPROFOND:	541 351 0003
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba
Místo stavby:	ŽST Cheb Parc. č. st. 3380, st. 1027, 3631, 3122/1, 2614/2, 2615/1, 2614/11, 2615/2, 987/3
Trat' dle č. JŘ	č. 140 – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb č. 147 - Cheb – Bad Brambach (– Plauen) č. 148 - Cheb – Hranice v Čechách č. 170 - Cheb – Plzeň – Beroun (– Praha) č. 179 - Cheb – Schirnding (– Marktreutitz)
Kraj:	Karlovarský
Okres:	Cheb
Městský, obecní úřad:	Cheb
Katastrální území:	Cheb
Zadavatel:	SŽDC, s.o., Dílžďěná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Realizace stavby:	2017-2018
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 25793349

#### II. Všeobecné údaje o stavbě

Stavba „Modernizace ŽST Cheb“ má charakter rekonstrukce. Veškeré úpravy se budou realizovat na stávajícím drážním pozemku v ŽST. Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejíště ŽST Cheb, úpravu nástupišť (výška hrany nástupiště 550 mm nad TK), zastřešení a stávajícího podchodu. Všechna nástupiště budou mít bezbariérový přístup, v celé délce budou vybavena varovným pasem min. šířky 400 mm umístěným 800 mm od nástupištní hrany pro nevidomé v souladu s ČSN 73 49 59. Rovněž budou na nástupištích umístěny vodící linie a bezpečnostní a signální

pásky. Pod rekonstruovanými kolejemi, vč. nových výhybek, bude provedena rekonstrukce železničního spodku. V rámci stavby bude provedena sanace mostu v km 454,545 – staniční podchod. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce na železničním svršku bude rekonstruováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, osvětlení nástupišť a EOv. Rekonstrukce se dotkne též úprav NN, ochrany kabelů, KSU a TP. Uvažuje se s úpravou zpevněných ploch.

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti, bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení kultury cestování. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a zvýšení spolehlivosti provozu, bude mít za důsledek ztraktivnění osobní železniční dopravy a následné zvýšení počtu cestujících a tržeb. Z hlediska umístění stavby v území se stavba drží stávající plochy železniční stanice. Stavba je v souladu se zpracovanou územně plánovací dokumentací pro danou lokalitu. Stavba je situována v k.ú. Cheb a Podhrad na pozemcích ve vlastnictví ČR s právem hospodaření SŽDC, s.o. a pozemcích ČD, a.s. V obvodu stavby se nenachází žádné chráněné území ani kulturní památky. Realizací stavby nedojde k trvalému a dočasnému záboru zemědělského a lesního půdního fondu. Nedojde ke kácení vzrostlé zeleně. Výstavba ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Pouze po dobu výstavby dojde k přechodnému zhoršení životního prostředí vlivem prováděných prací, zvýšením hluků a prašnosti, které lze při použití vhodných technologií a mechanizace minimalizovat. Se všemi odpady vzniklými v průběhu výstavby bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech a jeho prováděcích vyhláškách.

*Výpravní budova (v projektu SO 20-10) a podchod pro cestující (v projektu SO 10-40) byly rozhodnutím Ministerstva kultury čj. MK 67701/2016 OPP ze dne 22. 11. 2016 prohlášeny kulturní památkou.*

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2017, v položce „Základní tabulka“, ISPROFOND 541 351 0003. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v letech 2017-2018. Financování realizace stavby bude spolufinancováno ze SFDI a z fondu EÚ-programu CEF. Souhrnný rozpočet stavby je zpracován v souladu se Směrnicí č. 20/2004.

#### Výchozí podklady:

- Investiční záměr „Rekonstrukce nástupišť č. 2, 3 v žst. Cheb“, H-PRO spol. s r.o., 2008.
- Přípravná dokumentace „Cheb – zřízení bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště“, ATELIER 4, s.r.o., 2012.
- Přípravná dokumentace „Rekonstrukce kolejí č. 11, 9a, 7a, 3, 1 a 6 v žst. Cheb“, H-PRO spol. s r.o., 2012.
- Záměr projektu „Modernizace ŽST Cheb“, SUDOP PRAHA a.s., 2015.
- Záměr projektu „Modernizace ŽST Cheb“, SUDOP PRAHA a.s., 2015.
- Přípravná dokumentace „Modernizace ŽST Cheb“, SUDOP PRAHA a.s., 2015.
- Geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci stavby, GeoTec-GS, a.s., 2015.
- Geotechnický průzkum pro projekt stavby, SUDOP PRAHA a.s., 2016.

#### Vliv stavby na životní prostředí:

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován. Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany životního prostředí.

#### **Kapacitní údaje stavby :**

	<b>PD:</b>	<b>P:</b>
Prostorová průchodnost	UIC GC	UIC GC
Třída zatížení	D4	D4
Nejvyšší traťová rychlost (V130 - 110 km/h; V150 -115km/h)	105 km/h	105 km/h
Užitečná délka nástupiště č.1 – u koleje č.11	200 m	<b>321 m</b>
Užitečná délka nástupiště č.2 - u koleje č.7a	174 m	<b>186 m</b>
- u koleje č.7b	103 m	<b>124 m</b>
- u koleje č.3	300 m	<b>300 m</b>

	- u kusé koleje č.5	65 m	<b>82 m</b>
Užitečná délka nástupiště č.3	- u koleje č.2	300 m	<b>311 m</b>
	- u koleje č.6	355 m	<b>359 m</b>
	- u kusé koleje č.4a	120 m	<b>124 m</b>
	- u kusé koleje č.4b	60 m	<b>81 m</b>
		6 ks	<b>5 ks</b>
Výhybka nová		3475 m <sup>2</sup>	<b>3576 m<sup>2</sup></b>
Plocha nového zastřešení nástupišť			

Na základě popudu výpravčích ŽST Cheb a na jednání s Krajským úřadem Karlovarského kraje (vč. SŽDC a projektanta) dne 3.11.2016 došlo k dohodě o úpravách délky nástupišť a taktéž délky upravených nástupištních hran. Dále došlo k úpravám na Chomutovském zhlaví ŽST. V rámci těchto úprav projektové dokumentace došlo s ohledem na zpřesnění, ke změnám v objektové skladbě.

SO 10-15 Železniční svršek - výh. č. 89, 90, 91 – stavební objekt neobsazen.

SO 11-15 Železniční spodek - výh. č. 89, 90, 91 – stavební objekt neobsazen.

SO 10-80 Pozemní komunikace – stavební objekt neobsazen. Původní náplň SO 10-80 byla po úpravě technického řešení přesunuta do SO 10-20 – nástupiště č.1.

### III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje, vyjádření a stanoviska dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD a.s. a SŽDC s.o. stavbě. **Žádost o vydání stavebního povolení byla podána dne 30.11.2016.**

#### Vyjádření orgánů státní správy :

- **Ministerstvo zdravotnictví, odbor ČILaZ**, Palackého nám. č. 4, 128 01 Praha 2, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MZDR 69261/2016-3/OZD-ČIL-Vac ze dne 4.1. 2017
- **Ministerstvo obrany ČR**, Sekce ekonomická a majetková, Tychonova 1, 160 01 Praha 6 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 92189/2016-8201-OÚZ-PHA ze dne 18.1.2017
- **Městský úřad Cheb**, Koordinované stanovisko, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 102327/2016 ze dne 20.12.2016
- **Městský úřad Cheb**, Odbor stavební a životního prostředí, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 85877/2016 ze dne 3.1.2017 – havarijní plán ; vyjádřil se k dokumentaci pod č.j. MUCH 89739/2016 ze dne 20.10.2016 – povodňový plán; vyjádřil se k dokumentaci pod č.j. MUCH 8863/2017/Sni ze dne 30.1.2017 – památková péče; vyjádřil se k dokumentaci pod č.j. MUCH 9086/2017 ze dne 2.2.2017 – nakládání s odpady
- **Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje**, Územní pracoviště Cheb, Závodní 94, 360 21 Karlovy Vary se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. KHSKV14920/2016/HOK/Gal ze dne 8.12. 2016
- **Oblastní inspektorát práce**, pro Karlovarský a Plzeňský kraj, Schwarzkova 27, 301 00 Plzeň, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 19028/6.42/16-1 ze dne 6.12.2016
- **NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s.**, Havlíčkova 4481/44, 586 01 Jihlava se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 014160057 ze dne 9.12.2016
- **Hasičský záchranný sbor Karlovarského Kraje**, Územní odbor Cheb, 17.listopadu 30, 350 02 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. HSKV-3984-2/2016-CH ze dne 19.1.2017

#### K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto mimodrážní organizace :

- **ČEZ Distribuce, a.s.**, Teplická 874/8, 405 02, Děčín IV–Podmokly, vyjádření č.j. 0100575959 ze dne 20. 5. 2016
- **ČEZ ICT, a.s.**, Duhová 1531/3, 140 53 Praha 4, vyjádření č.j. 0200456157 ze dne 30. 5. 2016
- **TEREA Cheb s.r.o.**, Májová 588/33, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. ES000117/2016 ze dne 10.5. 2016.

- **CHETES s.r.o.**, Pelhřimovská 1, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j 730/2016 ze dne 19.5.2016.
- **Policie České republiky**, Jednoty 1773, 356 15 Sokolov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. KRPK-4257-12/ČJ-2016-1900IT ze dne 23.5.2016.
- **RWE, Distribuční služby s.r.o.**, Plynárenská 499/1, 657 02 Brno, vyjádření č.j. 5001304899 ze dne 1. 6. 2016
- **CETIN – Česká telekomunikační infrastruktura a.s.**, Olšanská 2681/6, Praha 3, 13000, vyjádření č.j. 606892/16 ze dne 10. 5. 2016
- **CHEVAK Cheb a.s.**, Tršnická 4/11, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 20160883 ze dne 17.5.2016.
- **UNI Promotion s.r.o.**, Šlikova 294/31, 169 00 Praha 6 , vyjádření č.j. 111408394 ze dne 30.6. 2016
- **ČR Povodí Ohře s.p.**, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. POH/20611/2016-2/101200 ze dne 25.5.2016
- **EASY Power s.r.o.**, Krajinská 33/5, 370 01 České Budějovice, č.j. 015/0016 ze dne 18. 5. 2016
- **Ministerstvo obrany ČR**, Hradební 772/12, 110 15 Praha se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 175719 ze dne 10.5.2016
- **UPC Česká Republika s.r.o.**, Závišova 5, 140 00 Praha 4, č.j. A2283/2016 ze dne 10. 5. 2016
- **České radiokomunikace, a.s.**, Skokanská 2117/1, 169 00 Praha 6 – Břevnov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. UPTS/OS/138689/2016 ze dne 30.6.2016.
- **T- Mobile Czech Republic a.s.**, Tomíčková 2144/1, Praha 4, vyjádření č.j. E13068/16 ze dne 10. 5. 2016
- **Vodafone Czech Republic a.s.**, náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5, vyjádření č.j. MW00000438446788 ze dne 3. 6. 2016

#### **Projednání s drážními organizacemi vč.sítí :**

- **SŽDC s.o.GŘ – O15**, vyjádření č.j. 55831/2016-SŽDC-O15, ze dne 22. 12. 2016
- **SŽDC s.o.GŘ – O30**, vyjádření č.j. 54664/2016-SŽDC-O30, ze dne 16. 12. 2016
- **SŽDC s.o.GŘ – O6**, vyjádření č.j. 154/2017-SŽDC-O6, , ze dne 2. 1. 2017
- **SŽDC s.o.GŘ – O16**, vyjádření č.j. 55456/2016-SŽDC-O16, ze dne 21. 12. 2016
- **SŽDC s.o.GŘ – O28**, vyjádření č.j. 15175/2016-SZDC-SON-RSON UNL ze dne 21. 12. 2016
- **SŽDC s.o.GŘ – O13**, vyjádření č.j. 1927/2016-SŽDC-O13 ze dne 11. 1. 2017
- **SŽDC s.o.GŘ – O14**, vyjádření č.j. 52730/2016-SŽDC-O14, ze dne 21. 12. 2016
- **SŽDC s.o.GŘ – O12**, vyjádření č.j. 444/2017-SŽDC-012, ze dne 5. 1. 2017
- **SŽDC s.o. – SSZ ŽP**, vyjádření č.j. 2016-SZDC-SSZ-UT1-Pok ze dne 27. 12. 2016
- **SŽDC s.o. - OŘ Ústí nad Labem**, vyjádření č.j. 24565/2016-SŽDC-OŘ ÚNL ÚNŘP, ze dne 15. 12. 2016, č.j. 26426/2016-SŽDC-OŘ ÚNL-OPI, ze dne 20. 12. 2016, č.j. 26426/2016-SŽDC-OŘ ÚNL-OPI SEE, ze dne 19. 12. 2016 a souhrnné vyjádření k inženýrským sítím č.j. 12151/2016 SŽDC OŘ UNL - OPI ze dne 13.6.2016
- **SŽDC s.o. – SŽG**, vyjádření č.j. 2036/2016-SŽDC-SŽG Pha-PLZ ze dne 20.6. 2016 a vyjádření č.j. 129/2017-SŽDC-SŽDG PHA-PLZ ze dne 13. 1. 2017
- **SŽDC s.o. – SŽE**, vyjádření č.j. /2016-SŽDC-SŽE-ÚS-PLZ-OE ze dne 22. 12.2016
- **SŽDC s.o. – TUDC**, vyjádření č.j.10136/2016-SZDC-TUDC-ÚATT ze dne 23.12.2016
- **SŽDC s.o. – SON**, vyjádření č.j. 15175/2016-SŽDC-SON-RSM UNL ze dne 21.11.2016

- **ČD - Telematika, a.s.**, Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3 se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. 16000/2016-O, ze dne 23. 12. 2016
- **ČD a.s., GŘ Praha – O3**, vydal souhrnné stanovisko č.j. 1502/2016-O3 ze dne 24. 1. 2017
- **ČD a.s. RSM Hradec Králové**, vydal dílčí stanovisko č.j. 105/2017 ze dne 17.1.2017
- **ČD a.s., RP ZAP Ústí nad Labem**, vyjádření č.j. - , ze dne 10. 1. 2017
- **ČD a.s. Cargo**, vyjádření č.j. 0930-2016-O13/12, ze dne 9. 12. 2016
- **RAILREKLAM**, vydal vyjádření ze dne 17. 1. 2017 bez č.j.

#### *Zápisy z jednání, vypořádání připomínek*

- Závěrečná porada, vyjádření k připomínkám z konferenčního projednání ze dne 16.1. 2017
- Projednání připomínek - mosty 17.1.2016
- Projednání výjimky 20.2.2017 - *SŽDC GŘ O13 souhlasí s navrženým řešením železničního svršku na objektech SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel) a SO 10-40 Žel. most v km 454,545 (Podchod pro cestující) v podobě užití bezpodkladnicového zpružněného upevnění E14 na betonových pražcích, případně upevnění KS na dřevěných pražcích těchto mostních objektech. Jelikož se jedná o stávající mostní objekty, které nejsou stavebně dotčeny, a změna nivelety kolejí není možná z důvodů vazby na nástupiště a stávající výpravní budovu, je navržené řešení vyhovující. Podle předložených podkladů je minimální tloušťka kolejového lože 200 mm dodržena, řešení je tak v souladu s předpisem SŽDC S3 díl X čl. 38f. Z tohoto důvodu postačí souhlas na výrobní poradě a pro navržené řešení není třeba vydávat výjimku z předpisu.*

## **IV. Zdůvodnění stavby**

Hlavním cílem stavby je uvedení nástupišť do normového stavu obvyklého pro modernizované tratě na železničních koridorech vč. vyřešení bezbariérového přístupu k jednotlivým nástupišťům, které je v širším kontextu se stavebními úpravami celé stávající železniční stanice Cheb. Trať, na které se stanice nachází, je zařazená do sítě TEN-T (zařazením dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 do hlavní sítě osobní dopravy a do hlavní sítě nákladní dopravy). Je celostátní i regionální. Železniční stanice se svým charakterem blíží železničnímu uzlu. Nutnost modernizace ŽST Cheb je také nepřímo zakotvena ve strategickém materiálu Ministerstva Dopravy ČR - Dopravní Sektorová Strategie 2 pod clusterem Modernizace tratě Ústí nad Labem – Cheb.

## **V. Koncepce řešení**

Projekt stavby je členěn na 8 provozních souborů a 38 stavebních objektů.

#### **Provozní soubory :**

- PS 10-10** Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- PS 20-10** Kabelizace (MK, DK)
- PS 20-30** Rozhlas pro cestující
- PS 20-31** Informační zařízení pro cestující
- PS 20-32** Kamerový systém
- PS 40-10** Výtah na nástupiště č. 1
- PS 40-11** Výtah na nástupiště č. 2
- PS 40-12** Výtah na nástupiště č. 3

#### **Stavební objekty :**

- SO 10-10** Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11
- SO 10-11** Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3
- SO 10-12** Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6
- SO 10-13** Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4
- SO 10-14** Železniční svršek - výh. č. 7
- SO 11-10** Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11
- SO 11-11** Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3

- SO 11-12 Železniční spodek - kol. č. 4a, 4b, 6
- SO 11-13 Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4
- SO 11-14 Železniční spodek - výh. č. 7
  
- SO 10-20 Nástupiště č. 1
- SO 10-21 Nástupiště č. 2
- SO 10-22 Nástupiště č. 3
  
- SO 10-30 Služební přechod v km 237,069
- SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující)
- SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor)
- SO 10-42 Železniční most v km 454,983 (zauhlovací kanál)
- SO 10-43 Železniční most v km 454,970 (zauhlovací kanál)
- SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel)
- SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-TSO
- SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců
- SO 10-60 Úpravy stávajícího vodovodu
- SO 10-61 Úpravy stávající kanalizace
  
- SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově
- SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1
- SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2
- SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3
- SO 20-40 Orientační systém pro cestující
  
- SO 30-10 Úpravy TV
- SO 30-40 EOV
- SO 30-50 EPZ
- SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení
- SO 30-61 Osvětlení nástupiště č. 1
- SO 30-62 Osvětlení nástupiště č. 2
- SO 30-63 Osvětlení nástupiště č. 3
- SO 30-64 Osvětlení podchodu
- SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí

### **Provozní soubory – popis**

#### **PS 10-10 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

V železniční stanici Cheb je staniční zabezpečovací zařízení reléové z roku 1997, cestového systému, s kolejovými obvody 275 Hz, dvoupásovými, se stykovými transformátory. Kolejové obvody v celém obvodu osobního nádraží jsou s dodatečným kódováním pro zajištění přenosu návěstních znaků na hnací vozidlo. Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Lipová u Chebu – Cheb je 3AB, v úseku Schirnding – Cheb je RPB, v úseku Františkovy Lázně – Cheb je RPB a v úseku Tršnice – Cheb je 3AB. V dopravní kanceláři ŽST Cheb je indikační deska a ovládací stůl s číslicovou volbou. Dle zadávacích a technických podmínek stavby je řešena úprava nástupišť a staničních kolejí v obvodu ŽST Cheb. Zabezpečovací zařízení bude, v rámci PS 1010, rekonstruováno pouze v nejnútnejším rozsahu, který je vyvolán rekonstrukcí kolejiště ve staničních kolejích a případnými rekonstrukcemi výhybek ve zhlavích. Dle současného návrhu se jedná především o rekonstrukci přestavníků související s vkládáním nových výhybek a posuny návěstidel a související s rekonstrukcí polohy kolejí v obnovovaných úsecích. Rekonstruuje se i kabelizace pro přemísťované prvky zabezpečovacího zařízení. V rámci stavby „Modernizace ŽST Cheb“ bude provedena rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení pro zajištění návaznosti na ETCS a splnění příslušných TSI pro interoperabilitu železničního systému. Návěstidla v obvodu chomutovského zhlaví a ve střední části kolejiště, v jejichž všech vlakových cestách umožňují výhybky rychlost 50 km/h při jízdách do odbočky, budou doplněna neproměnným ukazatelem rychlosti pro rychlost 50 km/h. Na plzeňském zhlaví bude tabulka s číslicí „5“ doplněna na návěstidlo S9a. V tomto smyslu bude doplněna stávající závěrová tabulka. V rámci PS 10-10 budou prováděny pouze dílčí úpravy vnitřní části zařízení SZZ, související např. s úpravami



kolejových obvodů, případně s provizorními úpravami při jednotlivých stavebních postupech. Závěrová tabulka bude upravena v minimálním nutném rozsahu tzn. do tabulky návěstění budou zapracovány značky pro neproměnný ukazatel rychlosti 50 km/h. Protože z důvodu posunu v.č. 36 dochází ke vzniku nového negabaritního styku mezi výhybkami č. 34 a č. 36, bude tato změna zpracována do příslušných částí závěrové tabulky. Současně musí být kontrola tohoto neprofilového úseku zapracována do reléových závislostí pro příslušné vlakové a posunové cesty. Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně konfigurace kolejí, nebudou prováděny žádné zásadní úpravy indikačních a ovládacích prvků v dopravní kanceláři, vyjma označení nového negabaritního styku.

V rámci stavby se předpokládá, že část stávajících kabelových tras bude zachována s tím, že v minimálním rozsahu mohou být v některých místech stavebními pracemi dotčeny. V těchto místech budou trasy zabezpečovacích kabelů ochráněny např. jejich případným zahloubením apod. Kabelové objekty, které budou mít všechny odchozí a příchozí kabely upravované, budou rekonstruovány na nové (KO1, KO14, KO16, KO18). U ostatních KO budou vloženy nové svokovnice kabelů. Kabely k přestavnicím výhybek č. 36 a č. 37 budou položeny od přestavnic až do podélného kabelovodu podél koleje č. 6, jako rezervní pro budoucí další stavbu, ve které pak budou následně naspojovány a prodlouženy do příslušných míst zakončení. Výše uvedeným řešením kabelizace v oblastech sanace železničního svršku a spodku budou minimalizovány zásahy do konečné úpravy žel. svršku a spodku v návazné stavbě řešící rekonstrukci technologických částí zařízení ŽST. Kabely zabezpečovacího zařízení budou párovány plněné s průměrem žil 1 mm v provedení TCEKPFLEY a TCEKPFLEZE. Kabelová trasa bude respektovat průjezdný průřez pro těžkou mechanizaci. Při pokládce kabelů bude z části využito stávajících kabelových tras a stávajícího kabelovodu. Tam kde dochází ke kolizím stávajících kabelových tras s novou polohou zařízení žel. svršku a TV bude provedena nová kabelizace. V železniční stanici mezi krajními výhybkami budou kabelové trasy tvořeny kabelovými žlaby uloženými do výkopů 80 cm v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly a 50 cm mimo tato místa. Tyto trasy budou minimálně 220 cm od osy koleje. Kabelová trasa mimo stanici bude vzdálena minimálně 235 cm od osy koleje. Kabelizace bude provedena ve volném terénu s krytím 70 cm s označením modrou výstražnou folií. V podchodech kolejí a komunikací budou kabely uloženy v betonových žlabech nebo trubkách PVC těžké řady (případně ze silných plastických „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm. Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod plání tělesa železničního spodku, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Přečty propustků budou provedeny vně propustků. Kabely při přechodu pod vodotečí budou uloženy v předepsané hloubce pod pročištěným korytem. Křížení s ostatními podzemními řádami bude provedeno dle TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5711 a platných ČSN.

#### **PS 20-10 Kabelizace (MK, DK)**

V rámci stavebních úprav nástupišť a části kolejí, budou veškeré dotčené kabelové trasy postupně demontovány a následně, podle stavebních etap, bude položena nová kabelizace do definitivních tras a k novému (nahrazovanému) sdělovacímu zařízení. V rámci rekonstrukce kolejí není navrhována nová místní kabelizace. V rámci rekonstrukce nástupišť bude po jejich ukončení provedena nová kabelizace k novým VTO na konci přístřešků (místo stávajících plechových VTO). Stávající kabely budou při rekonstrukci nástupišť demontovány. Kabelizace k ostatnímu sdělovacímu zařízení je řešena v odpovídajících následných PS. V případě požadavku investora může být v rámci výkopů zab.zař. položena nová místní kabelizace pro VTO u vjezdových návěstidel.

Propojení s kabelovnou ve Wolkerově ulici. V rámci tohoto PS bude provedeno propojení Wolkerova ulice-výpravní budova, optickým kabelem a místním kabelem. Propojení bude začínat od kabelovny v suterénu objektu ve Wolkerově ulici a ukončení bude v kabelovně v suterénu výpravní budovy. Odtud bude provedeno vnitřní propojení až do všech požadovaných prostor VB. Trasa bude realizována zčásti novým výkopem od prostupu do kabelovny ve Wolkerově ulici, dále stávající již založenou chráničku (DN 160) přes příjezdovou komunikaci zakončenou u osvětlovacího stožárku. Odtud částečně výkopem a následně protlakem pod kolejemi do kabelové komory na opačné straně kolejí, kde vede stávající kabelovod až do VB (kabelovny). Předpokládá se pokládka dvou trubek HDPE z nichž jedna bude zafouknutá OK, druhá zůstane

rezervní. Dále bude v téže trase veden propojovací kabel. Ve VB se počítá i s propojením vnitřními OK a MK do zesilovačky a sdělovací místnosti a pouze optikou do SÚ, případně do rádiové místnosti pro GSM-R (pokud v době stavby již nebude vybudováno).

### **PS 20-30 Rozhlas pro cestující**

V rámci připravované rekonstrukce nástupišť a podchodu bude potřeba dotčené a již zastaralé rozhlasové zařízení demontovat. Následně budou do nově položených lištových a žlabových tras, případně do stavebně připravených kanálů a nik založeny nové kabely a umístěny nové reproduktory. Reproductory na nástupišťích budou umístěny ve stejných pozicích jako před rekonstrukcí. Z míst původních nástupišť budou reproductory demontovány bez náhrady vč. kabelových rozvodů. Reproductory v podchodu budou umístěny na zvýšeném stropu u schodišť na nástupišťě. Nové reproductory budou umístěny i v hale VB. Počítá se se čtyřmi větvemi. 1. v podchodu a hale, 2., 3. a 4. na 1., 2. a 3. nástupišťi. Automatický systém hlášení s možností manuálního vstupu obsluhy bude zachován v současném rozsahu. Bude proveden nový kabelový rozvod (napětí 100 V) k jednotlivým novým reproductorům v podchodu a po nových nástupišťních přístřešcích. Na nekryté části nástupišť budou reproductory na sloupcích osvětlení. Venkovní rozvody po konstrukci nástupišťního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Přívod kabelů zemí od sdělovací místnosti bude v samostatné trase s případnou příloží dalších sdělovacích kabelů (kamery, inf. tabule). Ve stanici jsou navrženy venkovní reproductory s nastavitelným výkonem a vnitřní skříňkové reproductory. Pod každým přístřeškem bude umístěno 7 ks venkovních reproductorů. Mimo přístřešky je počítáno umístit na nástupišťi č.1-(5+2) ks reproductorů po dvojicích (oboustraných) na nástupišťi č.2-(10+8) ks reproductorů po dvojicích a na nástupišťi č.3-(12+8) ks reproductorů po dvojicích. Některé z nich mohou sloužit i pro umístění kamer pro hlídání hran nástupišť. Další 3 ks reproductorů budou rozmístěny v podchodu a 4 ks v hale. Ozvučení vnitřních prostor podchodu a haly bude provedeno vnitřními reproductorovými skříňkami s možností regulace hlasitosti. Reproductorové skříňky jsou navrženy v antivandalském provedení a budou umístěny mimo běžný dosah cestujících.

### **PS 20-31 Informační zařízení pro cestující**

V rámci rekonstrukce nástupišť a podchodu v ŽST Cheb bude provedena demontáž stávajících tabulí na nástupišťích vč. kabelizace a stávající informační systém bude rekonstruován. Ve stavbě bude zachováno stávající řídicí pracoviště. Nově budou instalovány nové nástupišťní (10ks), podchodové (5ks), odjezdové (2ks) a příjezdové (1ks) informační tabule. Nové zařízení musí být kompatibilní se stávajícím systémem. Všechny prvky systému (tj. tabule LCD, hlasový výstup, apod.) jsou ovládány z jednoho řídicího počítače a jedním programem. Systém bude pracovat zcela automaticky v závislosti na reálném čase a bude usměrňován pokyny obsluhy. V případě mimořádných okolností má obsluha možnost zadat změnu nástupišť, zpoždění, odklonovou trasu a výluky. Tato změna se provede pouze jednou a systém podle ní automaticky modifikuje hlášení a výpisy na tabule. Stav tabulí je nepřetržitě sledován a o případné poruše je obsluha okamžitě informována. Navrhované informační zařízení bude digitální za použití moderních elektronických součástek bez pohyblivých mechanických částí. Obecně je potřeba splnit podmínku, aby použitý systém IZ byl koncipován jako otevřený a umožnil tak případnou spolupráci i s dalšími systémy jiných dopravců. SW řídicího počítače informačního zařízení musí umožňovat posílání aktuálních informací zobrazených na odjezdové tabuli na internetové stránky, kde bude tato informace přístupná cestujícím i pracovníkům ČD. Datové kabelové rozvody budou provedeny z nové sdělovací místnosti v nové výpravní budově z datového rozvaděče. Počet tabulí na jednom okruhu není omezen, délka kabelu v jedné větvi nesmí z technologického hlediska přesáhnout 1500 m. Větve navrhované nepřesahují délku 500 m. Informační tabule budou ukotřeny na nosné kovové konstrukce přístřešků. Venkovní rozvody po konstrukci nástupišťního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení (rozhlas, kamery).

### **PS 20-32 Kamerový systém**

V této stavbě je v ŽST Cheb počítáno s výstavbou nového kamerového systému. Je navržen kamerový systém instalovaný uvnitř a vně budovy na nástupišťích. Bude sloužit k dozоровání určených prostor. Archivace a záznam informací byl navržen provádět na kamerovém serveru ve sdělovací místnosti. Dozorový počítač s monitorem bude umístěn do místnosti dispečerů. Ve



stavbě rekonstrukce nástupišť je navrženo rozšíření kamerového systému v prostoru nástupišť a podchodu. Nové kamery pro hlídání nástupištních hran jsou navrženy v počtu 6 ks na 1. nástupišti a po 12 kusech na 2. a 3. nástupišti. Další 3 kamery jsou navrženy pro hlídání prostor rekonstruovaného podchodu a vchodu do výtahů a 4 kusy pro hlídání prostoru haly. Umístění venkovních kamer je navrženo na sloupcích osvětlení, a pod novými nástupištními přístřešky. Kamerový systém musí být kompatibilní se systémy již instalovanými v ostatních ŽST. Navržen je kamerový systém s IP barevnými kamerami venkovním krytem s vytápěním, větráním a sluneční clonou. Mezi základní patří aktivace pohybem až po možnost sledování předem definovaného prostoru s vyhlášením poplachu. Kamery budou směřovány tak, aby zabíraly co možná nejvýhodnější prostor pro požadavky dopravy. Podle požadavků SŽDC s.o.- OZŘP je navrženo vybavit 3 (4) ks kamer polohovacím zařízením dálkově ovládaným z místa obsluhy. Videozáznam bude archivován min. 8 dní na řídicím PC (kamerový server) se zobrazením zaznamenané historie, nebo v reálném čase na LCD monitoru. Nový dohledový počítač s monitorem bude umístěn do prostor dopravní kanceláře. Na počítači budou zobrazeny pouze vybrané kamery poskytující informace související s dopravou (hrany nástupišť.) V rámci stavby jsou navržena dvě pole záznamového zařízení (kamerový server), ovládací SW vč. licencí a nové dohledové pracoviště vč. SW umístěné v dopravě. Z důvodu trakce 25kV/AC je upřednostňováno provedení datových kabelových rozvodů prostřednictvím optických kabelů. Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení (rozhlas, inf. tabule).

**PS 40-10** Výtah na nástupiště č. 1

**PS 40-11** Výtah na nástupiště č. 2

**PS 40-12** Výtah na nástupiště č. 3

Stanice je peronizovaná. K nástupišti č. 1, 2 a 3 bude přístup osob s omezenou pohyblivostí řešen novým samoobslužným výtahem. Samoobslužný osobní výtah bude umístěn do betonové výtahové šachty ve výpravní budově, v případě nástupiště č. 1 (rozměry výtahové šachty 1600x2610 mm). V případě nástupiště č. 2 a 3 je betonová výtahová šachta předmětem SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující) - (rozměry výtahových šachet jsou 1650x2710). Součástí výtahů bude GSM brána a IP pevná kamera v provedení odolném proti vandalismu. Výtah obsahuje madlo, sklápěcí sedadlo a zrcadlo. Ve výtahu jsou navrženy indukční smyčky pro nedoslýchavé vč. označení.

### **Stavební objekty – popis**

#### **E.1.1 - Železniční svršek a spodek**

**SO 10-10** Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

**SO 10-11** Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3

**SO 10-12** Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6

**SO 10-13** Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

**SO 10-14** Železniční svršek - výh. č. 7

**SO 11-10** Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

**SO 11-11** Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3

**SO 11-12** Železniční spodek - kol. č. 4a, 4b, 6

**SO 11-13** Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

**SO 11-14** Železniční spodek - výh. č. 7

Stávající železniční svršek v místě navržené rekonstrukce staničních kolejí je na pražcích betonových SB3, DT8 a dřevěných. Kolejnice jsou v místě převážně tvaru T a S49 z 60. let. Kolejové lože je silně znečištěné. Železniční spodek, především jeho odvodnění již neplní svou funkci. Vzhledem ke stavu žel. svršku a spodku dochází k častým poruchám GPK. Z důvodu vyžilosti drobných součástí žel. svršku dochází k častým poruchám v rozchodu koleje.

**SO 10-10** Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě schválené přípravné dokumentace. V kolejích č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b a 11 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku v níže uvedených km. Navržené rychlosti jsou stanoveny na základě PDT v koleji č. 5 na 50 km/h, v koleji č. 7 na 60/50 km/h, v koleji č. 9 na 50/50 km/h a v koleji č. 11 na 60/50 km/h. V celém

úseku rekonstruovaných kolejí je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 49E1, na nových betonových pražcích s upevněním W14, rozdělení „u“. V místě služebního přechodu SO 10-30 bude upevnění v koleji č. 11, 9b, 7b a 5 v min. délce 3,60 m s antikorozií úpravou. V místě snížení tloušťky kolejového lože nad zavazadlovým tunelem v kolejích 11, 9a a 7a je navrženo opatření ve formě užití upevnění se zvýšenou svislou pružností E14 a to v úseku km 454,928 - 454,948 (v závislosti na rozdělení pražců v koleji). Nad zavazadlovým tunelem je navrženo upevnění E14 v rozsahu 14 pražců s podložkami Zwp. V místě snížení tloušťky kolejového lože nad podchodem pro cestující v koleji 11 je navrženo opatření ve formě užití upevnění se zvýšenou svislou pružností E14 a to v úseku km 455,057 - 455,078 (v závislosti na rozdělení pražců v koleji). V místě podchodu pro cestující je vzhledem k nejistotě v zaměření výšky horního líce konstrukce podchodu (sondou mezi 11. a 9. kolejí) tloušťka kolejového lože v koleji č. 11 - 179 mm pod betonovým pražcem s upevněním E14. Bude-li po provedení rekonstrukce SVI skutečná výška kolejového lože minimálně 200 mm pod betonovým pražcem, bude použito betonových pražců s upevněním E14 dle výše uvedeného odstavce. Směrové řešení kolejí č. 7 (a, b), 9 (a, b) a 11 vychází z polohy stávající výhybky č. 34. Za výhybkou č. 34 je navržena nová výhybka č. 36 v nové poloze. Změnou parametrů a polohy výhybky bude možná úprava rychlosti v koleji 9a na 50 km/h při zachování rychlosti 60 km/h v koleji č. 11. V km 455,033 121 je navržena rekonstrukce dvojité kolejové spojky (výhybky č. 51 - 54). Z důvodu úpravy rychlosti v koleji č. 11 je na chomutovském zhlaví navržena výměna poměrové výhybky č. 60 za novou. Na chomutovském zhlaví se směrový návrh napojuje přes novou výhybku č. 60 do stávající výhybky č. 63, která bude ponechána bez úprav. Úprava kusé koleje č. 5 bude na chomutovském zhlaví navázána na stávající výhybku č. 66. Na konci kusé koleje bude umístěno dynamické zarážedlo.

#### **SO 10-11 Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3**

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě schválené přípravné dokumentace. V kolejích č. 1, 2 a 3 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku. V úseku rekonstruovaných kolejí č. 1 a 2 je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 60E2, na nových betonových pražcích s pružným upevněním W14, rozdělení „u“. V koleji č. 3 je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 49E1 na nových bet. pražcích s pružným upevněním W14, rozdělení „u“. V místě služebního přechodu SO 10-30 bude upevnění v koleji č. 1, 2 a 3 v min. délce 3,60 m s antikorozií úpravou. Směrové řešení kolejí č. 1, 2 a 3 vychází na plzeňském zhlaví ze stávajících geodeticky zaměřených výhybek č. 35, č. 37 a č. 29. Na chomutovském zhlaví je směrové řešení napojeno na stávající výhybky č. 62, č. 70 a č. 72. Rozhodujícím omezujícím prvkem pro návrh výškového uspořádání jsou objekty železničního spodku nalézající se v prostoru ŽST. Jedná se o SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel). Horní hrana zavazadlového tunelu neumožní po provedení tvrdé izolace zřízení kolejového lože o standardní tloušťce.

#### **SO 10-12 Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6**

Rychlosti jsou navrženy na základě PDT v koleji č. 4a na 50 km/h, v koleji č. 4b na 50 km/h a v koleji č. 6 na 80/50 km/h. V kolejích č. 4a, 4b a 6 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku. V celém úseku rekonstruovaných kolejí je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 49E1, na nových betonových pražcích s pružným upevněním W14, rozdělení „u“. Na plzeňském zhlaví vychází směrové řešení ze stávajících parametrů zaměřené výhybky č. 33. Na chomutovském zhlaví je návrh směrových úprav ukončen ve stávající výhybce č. 64. Na konci kusých kolejí budou umístěna dynamická zarážedla. Výškový návrh koleje č. 6, 4a a 4b vychází ze zaměřených hodnot TK stávajících výhybek č. 33 a 64.

#### **SO 10-13 Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + vých. č. 1, 2, 3, 4**

Na plzeňském zhlaví v 1.TK a následně v 1.SK navazuje rychlost na realizovanou stavbu „Optimalizace trati Planá u M.L. (mimo) - Cheb (mimo)“  $V=100$  km/h,  $V_{130}$ ,  $V_k = 110$  km/h. Vyšších rychlostí nelze v prvním oblouku dosáhnout z důvodu navázání na rekonstruovanou výhybku č. 1. V té je již rychlost ve všech rychlostních profilech  $V$ ,  $V_{130}$  a  $V_k = 100$  km/h. Navázáním na stávající stav je rychlost od km 453,833 snížena na  $V=80$  km/h. Ve 2.TK a 2.SK navazuje rychlost na realizovanou stavbu „Optimalizace trati Planá u M.L. (mimo) - Cheb (mimo)“  $V=105$  km/h,  $V_{130}=110$  km/h,  $V_k = 130$  km/h. Od km 453,871 je rychlost snížena na stávající  $V=80$  km/h ve stanici. V úseku rekonstruovaných kolejí č. 1 a 2 je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 60E2, na nových betonových pražcích s pružným upevněním W14, rozdělení „u“. Od ZV 1 je mezi kolejemi č. 1 a 2

navržena osová vzdálenost min. 4,75 m. Z důvodu rozšíření osově vzdálenosti je navržena směrová (a v nezbytné míře i výšková) úprava 1. výtažné koleje v délce 218 m. Na konci úprav koleje č. 1 a 2 je směrový návrh napojen na stávající geodeticky zaměřený stav. Navržené výškové řešení kopíruje stávající výškové řešení obou kolejí, bez výrazných změn průběhu nivelety kolejí. Na konci úprav jsou obě koleje napojeny na stávající geodeticky zaměřený stav TK jednotlivých kolejí.

#### **SO 11-14 Železniční svršek - výh. č. 7**

Stávající rychlost v rekonstruovaném úseku zůstává zachována hlavní dopravní větví výhybky č.7 60 km/h, ve vedlejší větví 40 km/h. V rámci SO 10-14 bude provedena rekonstrukce výhybky č. 7. Rekonstruovaný úsek navazuje na stávající železniční svršek 60E2 na pražcích B91S. V řešeném úseku bude svršek tvaru kolejnic 60E2, na nových betonových pražcích (vyjma VPS) s pružným upevněním W14, rozdělení „u“. Směrové úpravy vycházejí ze stávajícího oblouku zajištěného projektu. V rámci úprav bude upravena výstupní mezilehlá přechodnice navazující na nově navržený oblouk výhybky č.7. Ve směru do ŽST navazuje návrh na stávající výhybku č. 9. Za odbočnou větví výhybky č. 7 je navázáno na stáv. stav před koncem výhybky č. 301. Na konci úseku úprav je výškově napojeno na stávající geodeticky zaměřený výškový průmět TK výhybky č.9.

#### **SO 11-10 Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11**

rekonstrukce pražcového podloží je v 5.SK navržena v úseku km 455,141 - 455,365, v 7.SK v úseku km 454,814 - km 455,346, v 9.SK v úseku km 454,742 - km 455,346 a v 11.SK v úseku km 454,742 - 455,346. Nově navržené odvodnění železničního spodku je vedeno převážně v trasách stávajících odvodňovacích tras. Nově navržené odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Nově vedené podélné trativody budou vyvedeny do rekonstruovaných kanalizačních šachet větví „A“ (A-1), „B“ a „D“ (součástí SO 10-61) a do nově navržených svodných potrubí, které jsou napojeny na stávající betonové kanalizační šachty.

#### **SO 11-11 Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3**

Rekonstrukce pražcového podloží je v 1. a 2. SK navržena v úseku km 454,813 - 455,382. Ve 3.SK je rekonstrukce navržena v úseku km 454,758 - 455,365. ZKPP je navržena ve všech kolejích. Nově navržené odvodnění železničního spodku je vedeno převážně v trasách stávajících odvodňovacích tras. Nově navržené odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Nově vedené podélné trativody budou vyvedeny do rekonstruovaných kanalizačních šachet větví „A“, „B“ a „D“ (součástí SO 10-61) a do nově navržených svodných potrubí.

#### **SO 11-12 Železniční spodek - kol. č. 4a, 4b, 6**

Rekonstrukce pražcového podloží je v koleji 4a navržena v úseku km 454,724 - 454,927. V koleji 4b je rekonstrukce navržena v úseku km 455,142 - 455,334. Rekonstrukce pražcového podloží je v koleji č.6 navržena v úseku km 454,724 - 455,334. ZKPP je navržena v koleji č.6. Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev ((v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi s vyvedením vod do nově navržených kanalizačních větví „A“, „B“ a „D“ (součástí SO 10-61) a do nově navržených svodných potrubí. 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi s vyvedením vod do nově navržených kanalizačních větví „A“, „B“ a „D“ (součástí SO 10-61) a do nově navržených svodných potrubí.

#### **SO 11-13 Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4**

Rekonstrukce pražcového podloží v 1. SK je navržena v úseku km 453,335 – 453,834,. V celém úseku je navržena skloněná zemní pláň (5%) s odvodem srážkové vody do podélného odvodňovacího zařízení. Rekonstrukce pražcového podloží ve 2. SK je navržena v úseku km 453,335 – 453,991, V celém úseku je navržena skloněná zemní pláň (5%) s odvodem srážkové

vody do podélného odvodňovacího zařízení. Stávající odvodnění žel. spodku je dle geodeticky zaměřených povrchových znaků (poklopů šachet) vedeno mezi 1. a 2. SK cca od km 453,627 (nová km) do propustku vedeného pod kolejemi v nezjištěné poloze cca v km 454,050 - 454,150. V rozsahu rekonstrukce kolejí bude podélné odvodnění nahrazeno novým, vedeným v nových trasách podél kolejí (požadavek z projednané PD). V úseku od km 453,853, kde již není navržena rekonstrukce žel. svršku a spodku 1. SK, je nutné zachovat stávající podélné odvodnění vedené mezi 1. a 2. SK, které i nadále bude zajišťovat odvodnění stávající 1.SK. Stávající trativodní vedení bude přerušeno v úrovni ZV3 a na jeho nový začátek bude umístěna nová vrcholová šachta PEHD.

#### **SO 11-14 Železniční spodek - výh. č. 7**

Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélné trativodní trasy s potrubím PEHD DN150. Podélný trativod bude veden vlevo od výhybky č.7 a zaústěn do stávající kanalizační šachty.

#### **E.1.2 – Nástupiště**

**SO 10-20** Nástupiště č. 1

**SO 10-21** Nástupiště č. 2

**SO 10-22** Nástupiště č. 3

Hrany ostrovních nástupišť vykazují trvale zhoršující se poruchy. Dochází k jejich vybočování do průjezdného průřezu a tím ohrožení bezpečnosti železniční dopravy. K nástupu a výstupu cestujících slouží celkem 3 nástupiště, z nichž ani jedním není umožněn bezbariérový přístup pro imobilní osoby, popř. pro cestující s kočárky. Přístup na 1. nástupiště je úrovnový z odbavovací haly. Přístup na 2. a 3. nástupiště je zajištěn pouze po schodištích z podchodu.

*Nástupiště č. 1* je situováno u výpravní budovy. Nová délka rekonstruovaného nástupiště bude dle PDT zvýšena na už.délku 321 m. Výška rekonstruované nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upraveným TK č. 11. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje č.11 bude 1670 mm. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištěním prefabrikátem typu „H“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno. Povrch bude rekonstruován a bude živичný. Vzhledem k prodloužení nástupiště č.1 oproti přípravné dokumentaci dojde k zásahům nástupištěních prefabrikátů do konstrukcí stávajících kanalizačních šachet. Stávající světlíky jsou součástí výpravní budovy, která byla v průběhu zpracování projektu prohlášena kulturní památkou.

*Ostrovní nástupiště č. 2* je umístěno mezi kolejemi č. 7a (resp. 7b) a č. 3. Nová už.délka rekonstruovaného nástupiště je u koleje č. 7a je 186 m, u koleje č. 7b je už.délka nástupiště délky 124 m. Podél koleje č.3 je už.délka nástupní hrany dle PDT v délce 300 m. V jazykové části nástupiště u kusé koleje č.5 je už.délka nástupiště 82 m. Výška rekonstruované nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upravenými TK. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištěním prefabrikátem typu „H“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno.

*Ostrovní nástupiště č. 3* je umístěno mezi kolejemi č. 2 a č. 6. Nová už.délka rekonstruovaného nástupiště je u koleje č. 2 navržena v délce 311 m, u koleje č. 6 je délka nástupiště 359 m. V jazykové části nástupiště u kusé koleje č.4a je už.délka nástupiště 124 m, u kusé kolej č. 4b je délka nástupiště 81 m. Výška rekonstruované nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upravenými TK. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištěním prefabrikátem typu „H“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno. Cestujícím bude zabráněno vstupu mimo prostor nástupiště uzamykatelnou brankou.

#### **E.1.3 – Železniční přejezdy**

**SO 10-30** Služební přechod v km 237,069

Přejezd pro vozíky zajišťuje přístup zaměstnanců a služebních vozíků mezi nástupišti č. 1, 2, 3. Přechodová konstrukce, resp. zámková dlažba bude navazovat na přístupové chodníky nástupišť. Přechod je situován v km 455,247 717. Přechodová konstrukce je vedena přes kolej č. 1, 2, 3, 5, 7b, 9b a 11. Šířka přejezdu v ose koleje bude 3 600 mm, šířka kolmo na kolej činí 3 100 mm.

### E.1.4 – Mosty, propustky, zdi

#### SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující)

Stávající podchod slouží pro přístup cestujících z VB na 2. a 3. ostrovní nástupiště. Tubus je proveden jako uzavřený monolitický železobetonový rám o světlosti 6,0 m a volné výšce pod kolejemi 11, 9, 7 cca 2,49 m a cca 2,35 m pod kolejemi 3, 1 a 2. Pro vstup a výstup do podchodu slouží schodiště ve výpravní budově, která jsou zalomená, pro výstup z podchodu na 2. a 3. nástupiště slouží dvojice schodišť šířky 3,00 m.

Pro zajištění bezbarierového přístupu na 2. a 3. nástupiště je návrh s výtahy umístěnými vedle schodišťových ramen, kde s posunem a úpravou šířky nového schodiště z 3,00 m na 2,35 m lze výtahovou šachtu umístit. Pro umístění nových průchodů stěnou podchodu bude mezi novou schodišťovou zdí a průchodem k výtahu proveden průvlak, který zajistí okraj horní desky podchodu, prodloužená část průvlaku zároveň zastropí průchod do výtahové šachty. Nová schodiště na 2. a 3. nástupišti budou na chomutovské straně, stávající kamenné stupně budou využity pro stejnorodost materiálu, zúžené na šířku 2350 mm. Schodiště bude zabezpečeno schodišťovou zdí jako stávající protilehlé schodiště. Jelikož zdi nemají výšku 1100 mm, horní povrch bude proto doplněn madlem pro docílení potřebné výšky. Pohledově budou nová a stávající schodiště shodná. U schodů budou doplněna nová dvojítá madla. Výtahové šachty na nástupištech budou realizovány pro průchozí kabinu. Část výtahové šachty nad nástupištěm bude vyzděna z keramických tvárnic. Vstup do výtahu a výstup na 1. nástupiště je pro zajištění klidové zóny 1,5 x 1,5 m před výtahem nutno situovat do výpravní budovy, v místě dnešní kanceláře se zavazadly. Bude zřízeno odvodňovací potrubí, odvádějící vodu z prostoru okolo podchodu a přímo z výtahových šachet v podchodu. Nové odvodnění bude zaústěno do kanalizační šachty, která je situována před vstupním schodišťovým ramenem z výpravní budovy. Současné odvodnění v podlaze podchodu bude zrušeno (zaslepeno) v rámci rekonstrukce podlahy podchodu. S ohledem na to, že je výpravní budova jmenovaná národní technickou památkou, je NPÚ uplatňována ochrana povrchů v podchodě. Je nutno proto předpokládat skladbu podlahy obdobného charakteru. Dlažba v podchodu bude rekonstruována v celém rozsahu, dlažby na podestách vstupního a výstupního schodiště by měly být zachovány. Jde o původní dlažbu. Řešení obkladů a dlažeb bude projednáno s NPÚ.

#### SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor)

Stávající kabelový kolektor slouží pro rozvod kabelové sítě kolejištěm. Do stavby bude zahrnuta část jdoucí pod kolejemi 1, 2, 3, 6, 7a, 9a a 11. Kolektorem prochází síť kabelů až za 3. nástupiště, kde se kolektor rozděluje do dvou směrů jdoucí souběžně s kolejemi. Kolektor je proveden pod kolejemi jako uzavřený obdélníkový monolitický železobetonový rám. Z podkladů světlost tunelu je cca 3,00 m, podchodná výška 2,50 m. Tunel probíhá od výpravní budovy až za nástupiště č. 3. do stezky mezi kolejemi 6 a 8. Délka od 1. nástupiště k místu dělení je cca 60,85 m. Kolektor má v prostoru nástupišť a kolejiště vstupní a revizní šachty, jejichž kryty nejsou ve všech případech v dobrém stavu. S ohledem i na zvýšení horní plochy nástupišť a šterkového lože, bude potřebné všechny šachty v rámci stavby výškově upravit a vložit nové poklopy. V kolejišti a u nástupišť se provede rekonstrukce horních úrovní šachet a budou osazeny novými poklopy. Nové poklopy budou vodotěsné a uzamykatelné.

#### SO 10-42 Železniční most v km 454,983 (zauhlovací kanál)

#### SO 10-43 Železniční most v km 454,970 (zauhlovací kanál)

Zauhlovací kanály byly zřízeny pro dopravu uhlí z vagonů do kotelny situované v suterénu staniční budovy. Z vagonů přistavených na kol. 7, 9, 11, se uhlí sypalo do násypů mezi kol. 9a a 11 a 7a a 9a. Následně bylo uhlí pasovým dopravníkem dopravováno do zásobníků u kotlů. V současné době kanály nejsou využívány a jsou uzavřeny. Vytápění stanice je zajištěno plynovou kotelnou. Zauhlovací tunely jsou provedeny pod kolejemi 11 a 9a. Zauhlovací kanál má v prostoru kolejiště násypné otvory, které jsou zakryty plechovými kryty. Horní část konstrukce tunelu bude odbourána pod úroveň předpokládané polohy trativodního potrubí ve výšce cca 461,40. Stropní deska a bočních část stěn bude odbourána až cca 1,10 m za hranu nástupiště, čímž bude též uvolněn prostor pro krajní úhlové prefabrikáty nástupiště. Zbývající část zauhl. tunelu směrem k výpravní budově bude zaslepena čelní zdí a celá plocha zaizolována, aby do zbytku tunelu nemohla pronikat voda ze spodní části konstrukce. Původní prostor zauhl. tunelu bude vyplněn hutněným

materiálem vhodným do násypů. Tímto bude podloží shodné jako v ostatních částech žel spodku v navazujících úsecích a nebude nutné zřizovat ZKPP.

#### **SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel)**

Stávající zavazadlový tunel není v současné době používán a je uzavřen. Původně sloužil pro Českou poštu pro dopravu zásilek na 1,2 a 3. nástupiště pomocí poštovních vozíků. Na začátku je vstup z budovy České pošty zazděn a mimo přístupu ze sklepních prostor z výpravní budovy ČD ŽST Cheb není do něj přístup. Zavazadlový tunel je proveden pod kolejemi jako uzavřený obdélníkový monolitický železobetonový rám, pod nástupišti je upravena jedna stěna se zkosením pro vstup do výtahových šachet. Světlost tunelu je cca 4,25 m, podchodná výška 2,50 m. Tunel probíhá od budovy České pošty až pod nástupiště č. 3. Zavazadlový tunel má v prostoru nástupišť výtahové šachty, avšak již bez vlastní technologie výtahů. Současný stav se zastabilizuje a tím se zajistí bezpečná jízdní dráha. Na tunelu je navržena pod kolejemi izolace horní desky s tvrdou izolací. Provede se zakrytí výtahových šachet v místě nástupišť betonovou deskou. Oproti přípravné dokumentaci je předmětem projektové dokumentace také prodloužení stávajícího zavazadlového tunelu a napojení na stávající podélný kolektor. Vzhledem k nedostatečným podkladům je nutné provést před zahájením výstavby přesné doměření rozměrů zavazadlového tunelu a dotčených objektů a zaměření jejich poloh. Prodloužení tunelu je navrženo na základě požadavku na dočasné kabelové vedení zabezpečovací, příp. elektrické a na další kabelové vedení v další stavbě ETCS.

#### **E.1.5 – Ostatní inženýrské objekty**

**SO 10-50** Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

**SO 10-51** Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T

**SO 10-52** Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců

V ŽST Cheb se nachází různá kabelizace, jak z hlediska správců (vlastníků), tak doby pokládky (typy kabelů) a umístění (venkovní rozvody pod přístřešky, zemní trasy, nebo trasy v kabelovodech). Kromě kabelizace jdoucí všemi traťovými směry existuje i kabelizace propojující několik dislokovaných objektů uvnitř ŽST.

#### **SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC**

V rámci připravované rekonstrukce nástupišť a podchodů bude potřeba veškeré dotčené sdělovací zařízení vč. kabelových tras postupně demontovat bez nutnosti přeložek a ochrany a následně, podle stavebních etap, položit novou kabelizaci do definitivních tras. Ze stávající kabelizace, která bude stavbou dotčena jsou rozvody na nástupištech k rozhlasům a hodinám. Tyto rozvody budou podle stavebních etap postupně snášeny bez náhrady. Nahrazeny budou až po ukončení stavebních prací novými definitivními rozvody. Kabely traťové, dálkové a optické vedou stávajícími kabelovody a nepředpokládá se jejich dotčení stavbou. V místech dotčených rekonstrukcí kolejiště, která kolidují se stávajícími trasami místních kabelů jsou navrženy, jejich přeložky. Nové kabely budou uloženy do betonových žlabů nebo plastových chrániček. Jedná se zejména o místa křížení stávajících kabelů novým kolejištěm, případně souběhy s novým kolejištěm, kdy dojde k přiblížení stávající trasy k nové poloze kolejí. S provizorními stavy přeložek se nepočítá.

#### **SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T**

Optické kabely ČD-T vedou stávajícími kabelovody a nepředpokládá se jejich dotčení stavbou. Nové propojení s ATÚ Wolkerova ulice a VB je obsahem PS 20 10 Kabelizace (MK, DK).

#### **SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců**

Z přeložky nevyplývají žádná nebezpečí kolize. Z tohoto důvodu nejsou v uvedeném stavebním objektu navrhovány žádné ochrany ani přeložky. U všech výše uvedených SO se předpokládá celková ochrana dotčených kabelových tras na příjezdových komunikacích na Plzeňském zhlaví s překrytím panely.



## **E.1.6 – Potrubní vedení**

### **SO 10-60 Úpravy stávajícího vodovodu**

Předmětem SO je rekonstrukce vybraných stávajících vodovodních rozvodů v ŽST Cheb, z důvodu vyšší poruchovosti a vzhledem k jejich stáří. V souvislosti s úpravou kolejí, zvýšení nástupních hran a modernizací i ostatní technické infrastruktury ve stanici, je nutné rekonstruovat vodovodní rozvody. ŽST Cheb je napojena na zdroj pitné vody z veřejného vodovodu (společnost CHEVAK) ve vodoměrné šachtě VŠ 2 v km cca 237,0. Z vodoměrné šachty je vodovod veden litinovým potrubím do zatravněného meziprostoru mezi kolejí osobního a nákladního nádraží. Tímto prostorem je veden páteří rozvod nádražím až k technologickým objektům na plzeňském zhlaví. Z tohoto rozvodu jsou ve vzdálenostech cca 40-70 m stávající rozvody vedené kolmo na koleje osobního nádraží zajišťující přívod vody do jednotlivých hydrantů.

### **SO 10-61 Úpravy stávající kanalizace**

Předmětem SO je rekonstrukce vybraných stávajících kanalizačních rozvodů v ŽST Cheb z důvodu vyšší poruchovosti a vzhledem k jejich stáří. V souvislosti s úpravou kolejí, zvýšení nástupních hran a modernizací i ostatní technické infrastruktury ve stanici, je nutné rekonstruovat vybrané kanalizační rozvody a výškovou korekci stávajících kanalizačních šachet. Před započítáním výkopových prací je nutno kopanou sondou ověřit hloubky, profily a přesné trasy stávajících inž. sítí. Rozdíly (oproti trasám a hloubkám předpokládaných v projektu) mohou mít dopad na celkové řešení objektu.

## **E.2 - Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

### **SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově**

#### **SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1**

#### **SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2**

#### **SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3**

#### **SO 20-40 Orientační systém pro cestující**

### **SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově**

V rámci technického řešení bezbarierového přístupu cestujících na první nástupiště, je navrženo zřízení výtahu. Tento bude umístěn do VB. Uvažovaný prostor je v 1.NP místnost č. OP14 (141), která je v současné době využita jako prostory pro odbavení cestujících – místnost zavazadel (RP ZAP Ústí nad Labem). V 1.PP se pak jedná o místnost č. 1S12, která nemá v současné době využití. Vstup a výstup do stávajícího podchodu pro cestující je zajištěn dvěma zalomenými schodišti ve výpravní budově se vstupem z prostoru odbavovací haly. K realizaci výtahové šachty bude nutno zabrat v 1.NP část místnosti č. OP14 a v 1.PP část místnosti č.1S12. Po realizaci výtahové šachty bude nutno stavebně oddělit dvě nově vzniklé části, předělené výtahovou šachtou, v obou podlažích. Dále bude nutno dle požadavku RP ZAP Ústí nad Labem zajistit náhradní prostory za část zabrané místnosti č. OP14. Dle dohody se bude jednat o místnost č. OP155 (159). Zde dojde k revitalizaci celého prostoru – úprava podlahy, úprava stěn a stropu včetně osvětlení a výmalby, zajištění vytápění, zajištění těsnících dveří. Dále budou rekonstruovány rozvody vody, přemístění umyvadla, v úzké stěně na nástupiště bude osazeno okno pro možné větrání prostoru. V rámci objektu budou dále instalovány nové automatické dveře při vstupu z vestibulu VB do podchodu a na 1. nástupiště. Pro bezbarierový přístup do podchodu z 1. nástupiště je třeba vytvořit klidovou zónu 1,5x1,5 m před výtahem do výpravní budovy. Výtahová šachta u prvního nástupiště pokud bude neprůchodná, bude mít vnitřní rozměr 1600x2610 mm. Vnitřní rozměr kabiny výtahu bude 1100x2100 mm. Dle požadavku ČD bude pro pověřené pracovníky umožněn nástup i výstup do stávající místnosti zavazadel i vstup a výstup v suterénu pod zavazadlovou kancelář. Pro oddělení prostoru odbavovací haly od podchodu budou ve VB v rámci akce osazeny posuvné dveře ovládané elektronicky.

#### **SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1**

#### **SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2**

#### **SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3**

V současné době tvoří zastřešení nástupiště č. 1 příhradová konstrukce délky 310 m, zastřešení nástupiště č. 2 příhradová konstrukce délky 270 m. Dochází ke kolizi průjezdného profilu s hranou

stávajícího zastřešení. S ohledem na to že je výpravní budova jmenovaná národní technickou památkou je NPÚ uplatňována ochrana celkového vzhledu zastřešení nástupišť. Proto byla přepracována koncepce oproti přípravné dokumentaci. Navrhuje se proto zastřešní nové. Na nástupišti č.1 je navrženo zastřešení celkové délky 129,3 m, šířka zastřešení je 6,25 m. Na nástupišti č.2 je navrženo zastřešení celkové délky 129,3 m, šířka zastřešení je 10,70 m. Na nástupišti č.3 je navrženo zastřešení celkové délky 129,3 m, šířka zastřešení je 10,70 m. Nosná ocelová konstrukce zastřešení je tvaru vlašťovky. Je svařovaná v dílně, na místě stavby šroubovaná. Montážní styky navrhne zhotovitel v rámci výrobní dokumentace. Montážní díly a styky musí být provedeny tak, aby nenarušovaly architektonický ráz konstrukce a měly by být provedeny jako „maximálně skryté“ a neviditelné. Celá konstrukce zastřešení musí být po dokončení montáže vodivě propojena jako jeden celek, montážní styky musí být uzpůsobeny tomuto požadavku. Odvodnění bude provedeno v ose přístřešku mezistřešním žlabem. Pro vedení kabelů jsou v konstrukci umístěny dva ocelové žlaby.

#### **SO 20-40 Orientační systém pro cestující**

Stávající orientační systém v ŽST Cheb neodpovídá platným technickým normám a směrnicím, je neúplný, morálně zastaralý a částečně i ve špatném technickém stavu. Z těchto důvodů a s ohledem na nové řešení celé ŽST bude v rámci stavebních prací odstraněn. Objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na zhlaví na nástupišťích a na přístupech k nim. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem ŽST, označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupišťím v podchodu pro cestující. Pro informaci cestujících bude rovněž sloužit informační systém a rozhlasové zařízení. Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit akustické majáčky a hmatové štítky. Ty budou umístěny na pravém madle zábradlí při výstupu z podchodu na nástupišť. Tam kde je to možné a vhodné budou prvky OS umístěny na stěny podchodu, na zábradlí a na zastřešení nástupišť, pro optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí.

#### **E.3 - Trakční a energetická zařízení**

##### **SO 30-10 Úpravy TV**

##### **SO 30-40 EOV**

##### **SO 30-50 EPZ**

##### **SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení**

##### **SO 30-61 Osvětlení nástupiště č.1**

##### **SO 30-62 Osvětlení nástupiště č.2**

##### **SO 30-63 Osvětlení nástupiště č.3**

##### **SO 30-64 Osvětlení podchodu**

##### **SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí**

##### **SO 30-10 Úpravy TV**

Celý úsek trati je elektrizován střídavou trakční soustavou. V úseku dotčeném stavbou (osobní část ŽST) je TV původní, 45 let staré, trpící již korozí a materiálovou zastaralostí. Z tohoto důvodu, a z důvodu výstavby nových nástupišť, je navržena kompletní rekonstrukce trakčních podpěr v osobní části ŽST dotčené stavbou. Kromě nosných konstrukcí TV bude vč. stožárů a přístrojů nahrazen i napájecí převěs. Lana a trolejové dráty budou ponechány stávající, závěsy a věšáky budou nové. Podélné rozmístění podpěr trolejových vedení respektuje stávající nebo nové stavební objekty a kolejové uspořádání. Navrhovaná maximální rozpětí v obloucích jsou navržena v zásadě na dovolenou vzdálenost líce stožáru od osy nově upravené koleje. Ve stísněných poměrech, kde nelze realizovat vzdálenosti živých částí TV od přístupných míst podle uvedené normy, je zvolena ochrana před nebezpečným dotykem pomocí zábran. Ochrana proti atmosférickému přepětí trolejových a ostatních vedení je navržena různými bleskojistkami. Výstavbu trakčního vedení je možné provádět současně s výlukami v rámci jiných stavebních úprav. Stavební postupy je nutné koordinovat se zpracovateli ostatních objektů.

##### **SO 30-40 EOV**

V celé ŽST je instalován elektrický ohřev výměn napájený z trakčního vedení přes venkovní sloupové trafostanice. Provedení je poplatné 90-létům při použití oddělovacích transformátorů.

EOV celé ŽST je rozděleno do celkem 16 oblastí se samostatným ovládáním a napájením. Ovládání je prováděno ručně. V pozdějších letech byla rekonstruována pouze jedna oblast označená jako EOV XI. Nově bude vybudována nová prefabrikovaná trafostanice napájená z TV s transformátorem a rozvaděčem označená jako EOV IV (B), která bude nově ohřívat povětšinou rekonstruované výhybky č. 38, 39 (dříve EOV III B), 36, 37 (dříve EOV IV), 51, 52, 53 a 54 (dříve EOV V). Nová TS bude pro případné budoucí rozšíření i o další výhybky dimenzována na výkon 90 kVA. TS bude vybavená elektroměrovým rozvaděčem vč. GSM modulu dálkového odečtu. U dalších zbývajících rekonstruovaných výhybek č. 1, 2, 3, 4, 7 a 60 budou instalovány pouze nové topnice a jejich přívody od stávajících oddělovacích transformátorů. Ty mohou být nahrazeny vyzískanými oddělovacími transformátory s lepším technickým stavem. Ovládání nového EOV IV (B) bude dotykovým panelem ROEOV umístěného v dopravní kanceláři v 5. patře výpravní budovy ŽST Cheb. K přenosu povelů a informací mezi novým rozvaděčem ovládání ROEOV a novým rozvaděčem REOV IV (B) bude položen ovládací sdělovací kabel. Vlastní provoz zařízení EOV bude provozován v automatickém režimu v závislosti na venkovní teplotě a teplotě referenční kolejiště – řízení srážkovými čidly, bez nutných zásahů provozních pracovníků.

### **SO 30-50 EPZ**

V osobní části ŽST je instalováno elektrické předtápěcí zařízení 3kV pro předtápění vlakových souprav. V dotčené části stavbou je instalováno a provozováno celkem 6 předtápěcích stojanů č. 5 až 10. Stojany a jejich ovládání bylo v průběhu času v rámci možností upravováno, kabely v kolejišti jsou však původní a ve špatném technickém stavu a je nutná jejich rekonstrukce. V rámci stavby budou stávající VN kabely z rozvodny k jednotlivým stojanům rekonstruovány v celých délkách. Spolu se silovými kabely budou rekonstruovány i kabely ovládací. Dále bude třeba cca. o 10m přeložit stávající ovládací rozvaděč na nástupišti č. 1, z důvodu krácení zastřešení.

### **SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení**

Rozvody v celé ŽST jsou ve větší míře od dob výstavby s pouze dílčími doplněními, či úpravami. Proto je nutná jeho celková rekonstrukce. V rámci stavby bude kompletně zrekonstruován rozvaděč RH 04. Nové skříně rozvaděčů budou instalovány nově po stranách, a po přepojení všech přívodů a vývodů bude stávající rozvaděč instalovaný ve středu místnosti rozvodny demontován. Skladba podhledové podlahy tomu bude nově uzpůsobena, a v místnosti rozvodny bude rekonstruována elektroinstalace. Nový rozvaděč pak umožní napájení nového osvětlení nástupišť a podchodů. Obě rozdělené části rozvaděče RH 04 pak budou umožňovat osadit hlavní a podružné elektroměry vč. modulů dálkových odečtů (přenos přednostně prostřednictvím sítě DDTS ŽDC). V rámci tohoto objektu budou nahrazeny stávající stavbou dotčené osvětlovací stožáry za dva nové 9 m sklopné stožáry s LED svítidly osvětlující výh.č. 60 a 64. V rámci tohoto objektu budou v délce nových nástupišť spojováním nahrazeny všechny stávající kabely DOÚO, kabely pro ÚO budou nově dotaženy až k novým pohonům na trakčních st.č. 59A a 60. U kolejí číslo 4a, 4b a 5 budou zřízeny samostatně odměřené zásuvkové stojany 2x230V pro temperování chladících okruhů motorových jednotek. Dále budou rekonstruovány místní přeložky všech ostatních kabelů NN, které budou kolidovat s výstavbou nových zařízení. Kromě osvětlení budou v rámci tohoto stavebního objektu instalovány i 3 přívody pro výtahy a 3 přívody pro jejich temperování. Další rozvody budou instalovány pro případné čerpadlo a pro případné zásuvky pro údržbu či úklid podchodu. Tyto další vývody budou samostatně, nebo v logických celcích, samostatně odměřeny.

#### **SO 30-61 Osvětlení nástupiště č.1**

#### **SO 30-62 Osvětlení nástupiště č.2**

#### **SO 30-63 Osvětlení nástupiště č.3**

Osvětlení nových nástupišť bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných v části nezastřešených nástupišť na sklopných osvětlovacích stožárech výšky do 5 m. V místech zastřešení bude osvětlení umístěno na konstrukci přístřešku. Z důvodu designového provedení přístřešku bude dodávka svítidel na přístřešku jako součást konstrukce přístřešku. V rámci tohoto SO bude osvětlení na přístřešcích připojeno přes přechodové krabice v konstrukci přístřešku. V rámci nástupišť bude nově provedeno napájení zvukových majáčků pro nevidomé.

**SO 30-64 Osvětlení podchodu,**

Osvětlení podchodu bude provedeno pomocí LED svítidel (antivandal) umístěných vždy v rohu podchodu a průběžným kabelovým vedením v tělese svítidel, vzhledem k minimální možnosti zasekávání kabelového vedení do konstrukce podchodu. Projektant navrhl, aby určená část (dle výpočtu) osvětlení podchodu byla připojena z nového rozvaděče RZS a tím splnění zajištěné sítě v nouzovém režimu výpadku napájení. Tyto svítidla budou určena jako nouzové osvětlení podchodu.

**SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí**

Ukolejnění – ochrana proti nebezpečnému dotyku – je z dob vlastní elektrizace, a tedy v provedení podle dříve platné legislativy. Díky rekonstrukci většiny dotčených konstrukcí, bude třeba, v oblasti dotčené stavbou (osobní část ŽST), provést kompletní rekonstrukci ukolejnění a aktualizovat tak i stávající KSU a TP (koordinační schéma ukolejnění a trakčních propojení) – bude součástí projektu stavby. Návrh ukolejnění bude vycházet ze stávajícího a nového stavu. Ukolejnění bude navrženo v provedení skupinových a individuálních ukolejnění většinou přes průrazku pro podpěry TV, v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC. Součástí stavebního objektu bude ukolejnění nové a provizorní, a demontáže ukolejnění stávajícího a provizorního.

**VI. Organizace výstavby**

Během stavby dojde k rekonstrukci téměř celého kolejiště osobního obvodu stanice. Činnost na staveništi bude probíhat při využívání ploch ZS a dalších ploch jako dočasných stavenišť pro terénní úpravy, pokládku sítí, manipulaci a skladování. Rozhodující část stavebních a montážních prací bude probíhat na stávajícím a budoucím železničním tělese a na plochách ZS. Hlavní dopravní trasou budou příjezdy od silnice II/214 (východní obchvat Chebu) ulicí Vrázovou. Během stavby budou důsledně využívány plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC; koleje, plochy, trafostanice, přípojky vody, kanalizace.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu. Doba trvání jednotlivých výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. V nepřetržitých výlukách kolejí jsou zahrnuty také práce na rekonstrukci dalších objektů a zařízení, zejména mostů, TV a sdělovacím a zabezpečovacím zařízení v příslušném úseku. Délky výluk jsou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací. Přerušení provozu (nickolejný provoz) bude potřebné při zkouškách trakčních a zabezpečovacích zařízení před zahájením provozu po nepřetržité výluce a bude realizováno pouze ve vlakových pauzách. Celková délka výstavby je plánována na 14 měsíců. Celá stavba je rozdělena na šest stavebních postupů, rozdělených v případě potřeby na etapy.

*Stavební postup 0 (SP 0)*, zahrnuje činnosti na kabelových trasách, TV a dalších objektech, nezávislé na výlukách. Dále bude před zahájením stavebního postupu 1 postaveno dočasné nástupiště 4 u koleje 8.

*Stavební postup 1 (SP 1)*, zahrnuje práce na rekonstrukci/demolici podchodu a dalších mostních objektů mezi výpravní budovou a nástupištěm 2, nástupišti 1, kolejích 9a, 9b, 11, dvojité kolejové spoje 51–54. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 3, 4 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 2. Stavební postup 2 (SP 2), zahrnuje rekonstrukci kolejí 7a, 7b a přilehlé části nástupiště 2 vč. jejího zkrácení. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 1, 2 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 1. Dále bude zrekonstruována výhybka 7.

*Stavební postup 3 (SP 3)*, zahrnuje rekonstrukci kolejí 1, 3 a dokončení rekonstrukce nástupiště 2. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 89, 90 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 1/2.

*Stavební postup 4 (SP 4)*, zahrnuje rekonstrukci kolejí 2, 4a a částí nástupiště 3 k nim přilehlých vč. jejich zkrácení. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybky 91 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 2/1.

*Stavební postup 5 (SP 5)*, zahrnuje rekonstrukci kolejí 4b, 6 a částí nástupiště 3 k nim přilehlých vč. jejich zkrácení. Obecný sled prací je definován rámcově v tomto pořadí; přeložky inženýrských sítí (budou probíhat po celou dobu výstavby), montáž provizorních a definitivních technologických zařízení (bude probíhat po celou dobu výstavby), v jednotlivých postupech takto, stavba/obnova základů TV, demontáž železničního svršku, demontáž mostů, odvodnění systémem trativodů,

výstavba mostů a nástupišť, pokládka nového železničního svršku, obnova TV. Etapy vč. stavebních postupů jsou navrženy jako ucelená část schopná zkušebního a definitivního provozu.

## VII. Přípomínky

Na základě projednaného projektu stavby a jeho posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující podmínky:

1. Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schváleného projektu vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášek č. 243/96 Sb., č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje.
3. Zhotovitel musí respektovat požadavky zákona č. 309/2006 sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Při provádění stavby musí být splněny a dodrženy:
  - Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8. 1. 2010 pod č. j. S501/2010-OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 11 z 21.1. 2017
  - Příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o dráhách a doplňujících vyhlášek:
  - č. 100/95 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení, v aktuálním znění,
  - č. 173/95 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah, v aktuálním znění,
  - č. 177/95 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, v aktuálním znění.
4. Zhotovitel stavby zajistí polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich ucelených částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje "Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty" vydané ČD, DDC pod č. j. 892/1998 - O7 ze dne 18. 5. 1998.
5. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle "Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi", které tvoří přílohu č. 6 směrnice "Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace" č. 1009/94 - O7 z 22. 12. 1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č. j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1. 9. 2000 a aktualizovaná verze 2.1 č. j. 164/03-07hg ze dne 27. 1. 2003, platné od 1. 3. 2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.
6. V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
7. Při realizaci stavby je nutné respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska (viz čl. III). Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, která propadnou po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby a jsou potřebná pro její řádnou realizaci. Je nutné respektovat podmínky uzavřených smluv, územního rozhodnutí, stavebního povolení nebo jiného správního rozhodnutí Drážního úřadu.
8. Přípomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
9. V rámci realizace stavby je nepřipustné měnit obsahovou náplň stavby stanovenou schváleným projektem.

10. Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk. Před zahájením prací je nutno dohodnout rozsah potřebných výluk a postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 7/2.
11. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveníště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestujících veřejnosti.
12. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního stavu, resp. do řádného stavu podle projektu.
13. Zhotovitel musí respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
14. Je nezbytné dodržet i podmínky vyjádření z projektu stavby, pokud se vztahují na fázi realizace stavby. Tato vyjádření jsou doložena v dokladové části projektu. Pokud mají některá vyjádření prošlou platnost, musí být aktualizována a při stavbě respektována.



## VIII. Závěr

Předložený projekt stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předloženého projektu stavby náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje** schválit projekt stavby  
„Modernizace ŽST Cheb“
- b) **doporučuje** stanovit závazné ukazatele stavby:
  - celkové limitní náklady stavby
  - kapacitní údaje
- c) **doporučuje** uložit splnění připomínek,  
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Vlastimil Spiegl, tel.: 972 443 128

V Plzni dne 21.4. 2017



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

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

