

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU

„Rekonstrukce ŽST Chomutov“

Datum vydání: 15. 06. 2018



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3. MÍSTO STAVBY.....	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	3
2. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	3
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	4
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	5
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	6
4.6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	6
4.7. NÁSTUPIŠTĚ	7
4.8. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	7
4.9. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI.....	7
4.10. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	9
4.11. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	9
4.12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	9
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	9
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování Záměru projektu včetně doprovodné dokumentace pro stavbu „Rekonstrukce ŽST Chomutov“.
- 1.1.2. Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem stavby je zejména zvýšení rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad TK a podchodů, umělých staveb, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy. Dalším neméně důležitým cílem je přiblížení dopravního železničního uzlu ke středu města - zkrácení docházkové vzdálenosti a vytvoření přestupních vazeb mezi dálkovou autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a drážní dopravou.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Jde o elektrifikovanou ŽST zařazenou do systému TEN-T tratí. Předpokládaný začátek stavby je cca v žkm 126,650 ze směru od Chebu, žkm 62,965 od Mostu (odbočka Chomutov město), žkm 1,500 od Vejprtu a od Žatce žkm 122,850 (upřesnění v rámci zpracování dokumentace). ŽST se skládá z části osobního a seřaďovacího nádraží a vleček. ŽST a příslušné traťové úseky jsou řízeny dle předpisu SŽDC D1 a D3.
- 1.3.2. Kraj: Ústecký
Okres: Chomutov
Katastrální území: Chomutov, Chomutov II, Spořice, Černovice u Chomutova,
Správce: OŘ Ústí nad Labem

1.4. Základní charakteristika tratí (nebo charakteristika objektu, zařízení)

1.4.1.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní TEN-T
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4, P5/F2, P5/F3, -/F2,
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo tratí podle Prohlášení o dráze	120, 140, 143, 132, 142
Číslo tratí podle nákrešného jízdního řádu	504, 534, 535, 531
Číslo tratí podle knižního jízdního řádu	130, 133, 124, 137
Číslo traťového úseku	0602; 0636; 0101; 0112; 0637; 0611
Traťová třída zatížení	A1, C4, C3, D4
Maximální traťová rychlost	do 100 km/h
Trakční soustava	DC 3 kV
Počet traťových kolejí	podle zaústějících tratí 1 až 2

2. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

- 2.1.1. Nejsou

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Studie: Transferium Chomutov; Řešení pro přestavbu železničního uzlu; Prověření nároků na dopravní uzel Chomutov – rok 2016, zadavatel KÚÚK, zpracovatel: kolektiv autorů

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb, PD+ZP, investor: SŽDC, s.o., Zpracovatel: SUDOP Praha a.s., 06/2018 (dále jen GSM-R)
- 3.1.2. Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň, Zpracovatel: SUDOP Praha a.s., zpracovává se projekt stavby
- 3.1.3. Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov, Zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o., zpracovaná přípravná dokumentace stavby - část B. 2 Provozní a dopravní technologie
- 3.1.4. Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) - Kadaň-Prunéřov (včetně) – zadáno zpracování ZP, zhotovitel SUDOP Praha a.s.
- 3.1.5. Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb – zadavatel SŽDC, probíhá soutěž na zhotovitele
- 3.1.6. Studie „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, zpracovatel SUDOP Praha a.s. a SUDOP Brno, spol. s r.o. z roku 2016 (dále jen Konverze)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Hlavní náplní Záměru projektu je navrhnout přestavbu celého železničního uzlu Chomutov, jejíž součástí dále bude přemístění osobního nádraží blíže k centru do nové polohy (cca km 63,600 – 64,000) a rovněž optimalizace stávajícího kolejiště ŽST a instalace nových technologií. Směrové parametry v oblasti nástupišť budou navrženy tak, aby nebyla překročena mezní hodnota převýšení 60 mm. Tyto úpravy by měly vést ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.2. Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti a umožnila plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti, provedla nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek a rekonstrukci případně přestavbu umělých staveb. Návrh technického řešení musí být zpracovaný tak, aby provázanost jednotlivých stavebních úprav bylo možné redukovat s ohledem na ekonomickou efektivitu stavby. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.3. Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 4.1.4. Práce zhotovitele bude ukončena zpracováním Záměru projektu a dále jejím schválením resp. nechválením schválením díla v centrální komisi MD.
- 4.1.5. Ekonomické hodnocení předloží zhotovitel před dokončením ke kontrole objednateli.
- 4.1.6. V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽDC, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Součástí dokumentace bude zpracování dopravní technologie, ze které vzejdou požadavky na počet dopravních a manipulačních kolejí a počet a délku nástupištních hran v dopravně. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽDC GŘ O26. Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.
- 4.2.2. Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina. Dále bude dopravní technologie vycházet ze studie „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“ – její zpracování je zadáno.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

V současné době je ŽST Chomutov o. n. vybaveno zabezpečeno zabezpečovacím zařízením 2. kategorie se dvěma stavědly St. 1 a 2 – provizorním staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 86 s kolejovými obvody 275 Hz, výhybky vybaveny elektromotorickými přestavníky EP600.

ŽST Chomutov s.n. je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 s jednotlivě přestavovanými výhybkami a výkolejkami a KO s PN.

V obvodu o.n. se nachází 3 přejezdy ve směru Vejprty AŽD 71 v km 0,788, 0,928 a 0,941. Další 3 přejezdy se nachází na spojnici Chomutov město – Chomutov s.n. typu AŽD 71 v žkm 0,968, 1,077 a 1,107. Dále v úseku Chomutov – Droužkovice se nachází 1 přejezd AŽD EA v žkm 6,193.

Dále ze ŽST Chomutov pracoviště JOP je ovládáno staniční zabezpečovací zařízení – ŽST Droužkovice – 3. kategorie typu ESA 11.

Zaústující tratě do ŽST jsou vybaveny zabezpečovacím zařízením – Droužkovice – Chomutov zabezpečovacím zařízením TZZ 3. kategorie typu 3znaký obousměrný autoblok. Zabezpečovací zařízení tratě Chomutov – Vejprty je dle předpisu SŽDC D3 a Prováděcího nařízení pro trať D3 Chomutov – Vejprty.

Dále traťový úsek Chomutov – ODB Dubina je vybaven TZZ 3. kategorie typu RPB a dále traťový úsek Chomutov – ODB Rybník jde o TZZ obousměrný 3znaký autoblok.

4.3.2. Požadavky na nový stav

V rámci návrhu technického řešení je předpokládána instalace nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v ŽST Chomutov a vazby na zabezpečovací zařízení sousedních ŽST resp. traťových úseků a trati D3 Chomutov – Vejprty.

Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018“, využít výsledky probíhajících a dokončených projektů a uvažovat s přípravou připojení na CDP Praha. Při technickém návrhu je nutno respektovat všechny platné normy ČSN, EN a TNZ, TKP, TSI a ostatní platné dokumenty. Z pohledu umístění nové technologie je uvažováno s umístěním do stávající výpravní budovy o.n.

Nová zabezpečovací kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

V současné době je technologie umístěna v ATÚ v těsném sousedství VB a ve stávající výpravní budově o.n.

Je zde umístěn přenosový systém PDH, SDH a DWDM, dále ASR ze stavby KAC, Intranet, technologická síť v rámci jednotlivých technologií, telefonní zapojovače, nahrávací zařízení REDAT 3, radiostanice TRS a MRS, telefonické pobočky, hodiny a jejich rozvod. Dále rozhlasové zařízení pro cestující a řízení provozu AUB 4800 v DK a na stavědlech, dále vizuální informační systém PRAGOTRON. Dále 2x EPS MHU 103

Ze ŽST Droužkovice umístěno vzdálené tablo EPS Droužkovice a rovněž dohledové pracoviště železničního tunelu Droužkovice.

Ve stanici je zakončena v ATÚ dálková metalická a optická kabelizace a rovněž kabelizace v rámci ŽST. Stav kabelizace odpovídá době vzniku a tomu odpovídá i její stáří.

ŽST a zastávky nejsou vybaveny kamerovým systémem.

V ATÚ jsou zakončeny optické kabely třetí strany.

4.4.2. Požadavky na nový stav

V rámci návrhu technického řešení sdělovacího zařízení je předpokládáno s instalací technologie založené na IP technologii (telefony, telefonní zapojovače, rozhlas, vizuální informační zařízení, kamerový systém a další). V rámci přenosového systému bude upřednostněna technologie IP MPLS s možností emulace E1. V rámci ŽST bude provedena nová kabelizace jak metalická tak i optická

kabelizace (prioritně uvažovat s optickými kabely). Tato kabelizace bude, vzhledem k předpokládané konverzi, kompatibilní se střídavou trakční soustavou. Součástí návrhu i EPS, EZS a ASHS. Z pohledu umístění nové technologie je uvažováno s umístěním do stávající výpravní budovy o.n. Při technickém návrhu je nutno respektovat všechny platné normy ČSN, EN a TNŽ, TKP, TSI a ostatní platné dokumenty. Stávající traťový radiový systém TRS zůstává do doby zprovoznění digitálního radiového systému GSM-R zachován. Jeho výstavba je řešena samostatnou stavbou.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

ŽST Chomutov a přilehlé traťové úseky vyjma směru Vejprty, Droužkovice a Jirkov jsou elektrizovány stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Stávající trakční vedení je z roku 1989. Pro napájení technologie je použit rozvod 6 kV / 75 Hz. Na o.n. a s.n. je zřízeno na všech výhybkách EOv z roku 2015/16 vyjma výhybky č. 14.

Zemní kabelové trasy, ovládací kabely, kabelové skříně a rozvaděče odpovídají době vzniku a jsou na hranici své životnosti.

Stav osvětlení ŽST části o.n. a s.n. včetně zastávek odpovídá době vzniku. V ŽST jsou použity osvětlovací věže, které jsou poškozeny častými krádežemi.

V ŽST Chomutov v části o.n. se tři zděné trafostanice z roku 1983 a na s.n. jedna trafostanice rovněž z roku 2016

Rovněž se zde nachází nová TNS Chomutov v rámci stavby Zvýšení trakčního výkonu TNS Chomutov.

4.5.2. Požadavky na nový stav

V rámci rekonstrukce ŽST Chomutov se předpokládá s kompletní rekonstrukcí stávajícího trakčního vedení dle rozsahu kolejových úprav. Je uvažováno se střídavou napájecí soustavou 1f 25 kV/ 50Hz. Budou prověřeny vlivy střídavé soustavy 25 kV na všechna sdělovací a zabezpečovací zařízení okolních tratí a připojených vleček (cizích subjektů). Budou navržena opatření pro eliminaci těchto vlivů.

S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů NN, přípojek a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů.

Bude prověřena možnost provedení předpřípravy nového způsobu napájení silnoproudých technologií LDSŽ 22 kV. Zároveň zhotovitel prověří příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů. O volbě hlavního a záložního napájení bude rozhodnuto na profesních poradách po posouzení technických a ekonomických aspektů možných způsobů napájení.

Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Použijí se svítidla umístěná na trakčních podpěrách a na sklopných osvětlovacích stožárech.

Rozsah vybavení výhybek EOv stanoví dopravní technolog. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOv bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS.

Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

Bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED Ústí nad Labem, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

4.6. Železniční svršek a spodek

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Odb. Chomutov město zde se nacházejí výhybky č. 1, 2 a 3 jsou typu J49 1:12-500 na betonových pražcích, výhybka č.5 obl 49 1:9-190 na betonových pražcích – všechny z roku 2017 a dále výhybky č. 4 a 6 typu 1:9-300 na dřevěných pražcích z roku 1983. Navazující koleje jsou tvaru S49 na pražcích B91 z roku 2017. Ze směru Kyjice jsou stavební úpravy součástí stavby Kyjice – Chomutov (mimo).

Odb. Chomutov město – Chomutov seřaďovací nádraží – mezistaniční úsek je jednokolejný na kolejnicích S49, pražcích SB6 resp. B91 z roku 1988 resp. 2009

ŽST Chomutov je rozdělena na obvod osobního a seřaďovacího nádraží. Jsou zde použity výhybky v hlavních kolejích různých typů a poměrů z let 1987 – 88. Kolejnice S49 jsou použity 1, 3, 4 SK na pražcích SB6, 2 SK na S49 a pražcích B91S. 6 SK na kolejnicích tvaru T na dřevěných pražcích.

Obvod osobního nádraží se skládá z 8 dopravních kolejí. Obvod seřaďovacího nádraží ze skládá ze 4 dopravních kolejí a 2 dopravních spojení. Do ŽST jsou zaústěny tyto vlečky č. 3303 „NTM Chomutov“, č. 3076 „Feron a.s. vlečka Chomutov – Spořice“, č. 3078 „12007 Železářny Chomutov“, č. 3077 „Kovošrot group a.s. vlečka Chomutov“ a č. 3085 „12006 Válcovny trub Chomutov“.

4.6.2. Požadavky na nový stav

Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v nezbytně nutném rozsahu podloženém dopravně-technologickým posouzením. Kolejové řešení musí vzít v úvahu novou polohu osobního nádraží.

Bude proveden průzkum železničního spodku místním šetřením za účasti správce, zaměřený na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin a navržení vhodného řešení. Dále bude provedena geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Při technickém návrhu je nutno respektovat všechny platné normy ČSN, EN a TNŽ, TKP, TSI a ostatní platné dokumenty.

4.7. Nástupiště

4.7.1. Popis stávajícího stavu

V ŽST Chomutov se nachází 8 úrovnových jednostranných nástupních hran různých délek od 115 – 300 m u 5 až 10 SK. U 5 SK se nachází nástupiště typu TISCHER, u 10 SK sypané a u ostatních kolejí pražcová konstrukce.

4.7.2. Požadavky na nový stav

Nově budovaná nástupiště navržena s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Délka a počet nástupních hran, bude vycházet z dopravní technologie. Dále musí být zajištěn bezbariérový přístup. Nová nástupiště budou navazovat na novou odbavovací halu. Stávající nástupiště budou odstraněny bez náhrady.

4.8. Železniční přejezdy

4.8.1. Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nachází 3 přejezdy na spojnici Chomutov město – Chomutov s.n. v žkm 0,968, 1,077 a 1,107.

4.8.2. Požadavky na nový stav

Přejezdy nacházející se v obvodu stavby budou součástí rekonstrukce ŽST Chomutov.

4.9. Mosty, propustky, zdi

4.9.1. Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nachází 8 mostů a 1 propustek:

Most km 63,321 - stávající ocelový most s mostnicemi tvořený třemi konstrukcemi s délkou 27,74m a šířkou mostu 16,0m z roku cca 1977 - 1978. Všechny tři konstrukce jsou plnostěnné trémové se zapuštěnou mostovkou o rozpětí 20,0m. Konstrukce jsou uloženy na ocelových vahadlových ložiskách. Opěry jsou železobetonové. Křídla jsou jak rovnoběžná, tak kolmá, která navazují na opěrnou zeď. Materiál křídel je železobeton. Na konstrukcích se nacházejí trhliny (ve svaru) mezi hl. nosníkem a příčníky, podélníky. Dále se zde vyskytují trhliny ve spojích mezi příčníky a podélníky. Jednotlivé prvky OK jsou korozně zeslabené cca do 1mm. Ložiska jsou zanesená, některá naklopená, korozně zeslabené o

1-2mm. Podlití pod ložiska jsou popraskaná. Spodní stavba: závěrná zeď u opěry O01 vykazuje svislou trhlinu na celou výšku zdi, místy trhliny na dřících s výluhy pojiva a průsaky vody.

Most 63,583 - stávající most je betonový délky 23,6m a šířky 10,0m s průběžným šterkovým ložem. Nosná konstrukce je tvořena plnostěnnými předem předpjatými trámy o délce 17,0m. Rok výstavby cca 1988. Uložení nosné konstrukce je na hrncových ložiskách. Opěry jsou železobetonové, včetně křídel. Most je v dobrém stavebně technickém stavu, dochází zde pouze k ojedinělému obnažení korodující výztuže z pohledu jednotlivých nosníků, v dříku opěr se nacházejí trhliny do šířky 1mm s ojedinělými výluhy pojiva.

Most v km 63,661 - stávající most je betonový délky 16,3m a šířky 11,0m s průběžným šterkovým ložem. Nosná konstrukce je 2 x 2 nosníky MZD o délce 12,0m. Rok výstavby cca 1986. Uložení nosné konstrukce je na ozub. Opěry jsou železobetonové, včetně křídel. Na mostě vpravo není dodržena šířka obrysu nutného kolejového lože. Most je v dobrém stavebně technickém stavu. Na konstrukci jsou stopy po protékání vody mezi jednotlivými chodníkovými konzolami a NK, ojediněle je odhalena korodující výztuž z pohledu nosníků. U spodní stavby jsou na dříku opěr patrné stopy po stékání vody, na jednotlivých místech dochází k degradaci betonu do hloubky 10 – 15mm. Rovněž na křídlech jsou patrné degradace betonu a to zejména v patě, kde je odhalena i výztuž.

Most v km 63,727 - stávající most je betonový délky 76,73m a šířky 11,0m o třech otvorech s průběžným šterkovým ložem. Všechny tři nosné konstrukce jsou tvořeny 2x2 prefabrikovanými nosníky z předpjatého betonu PSKT 21. Délka nosníků je 20,0m a šířka jednotlivých NK 11,1m. Rok výstavby cca 1986. Uložení nosných konstrukcí je na hrncových ložiskách. Opěry i pilíře jsou železobetonové, včetně křídel. U mostu dochází k zatékání a protékání v mostních závěrech, je zde značná koroze ložisek, jsou patrné výluhy pojiva mezi chodníkovými konzolami a konstrukcí, lokálně je nedostatečné krytí výztuže, koroze obnažené výztuže. Na opěrách a pilířích dochází k degradaci betonu úložných prahů a dříků v místech stékání vody, v místech uložení krátké trhliny, ojediněle je porušené krytí výztuže, koroze odhalené výztuže, v betonech křídel vodorovné trhliny, někde až 2-3mm se silnými průsaky.

Most v km 63,868 - stávající most je betonový délky 5,0m a šířky 15,5m s průběžným šterkovým ložem. Nosná konstrukce železobetonová, desková, rámová, složená z 10 rámu DZR šířky 1,5m. Rok výstavby cca 1985. Uložení nosné konstrukce je kompaktní. Opěry jsou železobetonové, včetně křídel. Na mostě vpravo není dodržena šířka obrysu nutného kolejového lože. Most je v dobrém stavebně technickém stavu. Mezi jednotlivými rámy jsou podélné trhliny šířky do 1mm, dochází zde k ojedinělým výluhům, zejména u prvního rámu v místech zabetonovaných manipulačních háků ve stropní části, dále se zde vyskytují ojediněle místa s korozi výztuže z důvodu nedostatečného krytí. Rovněž u spodní stavby dochází ojediněle ke korozi výztuže z důvodu nedostatečného krytí výztuže a trhlínami mezi rámy. Na křídlech jsou betony říms při hraně popraskané, místy odštípnuté do hloubky 30mm.

Most v km 63,910 - stávající most je betonový délky 27,0m a šířky 6,85m o jednom otvoru s průběžným šterkovým ložem. Nosná konstrukce se skládá ze dvou prefabrikovaných nosníků z předpjatého betonu PSKT 18. Délka nosníků je 17,0m a šířka 6,8m. Rok výstavby cca 1990. Uložení nosné konstrukce je na vahadlových ložiskách. Opěry jsou železobetonové, včetně rovnoběžných křídel. Most je v dobrém stavebně technickém stavu. Dochází zde k průsakům v podélné spáře mezi nosníky, ojediněle se na NK vyskytuje degradace betonu do hloubky 5mm s odhalenou výztuží. Spárami mezi chodníkovými konzolami dochází k protékání a výluhu pojiva. Ložiska jsou mírně rezivělá. Ve spodní stavbě dochází místy k degradaci betonu, úložné prahy jsou místy povrchově degradované, na křídlech jsou patrné stopy po stékání vody z míst styčných spár mezi křídlem a chodníkovými konzolami.

Propustek v km 63,817 - jde o deskový železobetonový propustek typu Wunsch šířky 10,3m. Do propustku je svedeno podélné odvodnění od druhé koleje. Není zajištěn průjezdný průřez, osazen tabulky

Nadchod v km 122,865 (na trati Droužkovice – Chomutov) s nevyhovujícím průjezdným průřezem vlivem nestabilního spodu

Most km 126,272 – železobetonová desková konstrukce z KT nosníků o rozpětí 19,95 m přes silnici III. třídy a vodní tok. Nefunkční vodotěsná izolace a krycí plechy na dilatacích, průsaky a propadávání šterku na úložný práh. Obnažená výztuž spodní stavby, degradace betonu. Hodnocení K2/S2.

Most km 126,472 - železobetonová monolitická rámová konstrukce o rozpětí 13,20 m přes silnici I.třídy. Nefunkční izolace v dilatačních spárách, průsaky v líci zdiva a porušený beton říms (nad komunikací) a spodní stavby. Hodnocení K2/S2.

4.9.2. Požadavky na nový stav

U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy.

4.10. Pozemní stavební objekty

4.10.1. Popis stávajícího stavu

V obvodu ŽST Chomutov se nachází několik objektů ve správě OŘ. Jedná se o stávající výpravní budovu pro odbavení cestujících s prostory pro řízení provozu, dále se ve stanici nachází provozní budova OŘ, dílny, hygienické zázemí, St. 1 a 2, garáž, ATÚ, trafostanice a TNS. Jejich stav odpovídá době vzniku. V odb. Chomutov město se nachází budova pro řízení provozu s výpravčím.

4.10.2. Požadavky na nový stav

S umístěním nové technologie se počítá do stávající výpravní budovy ŽST Chomutov včetně pracovišť dopravních zaměstnanců. Prostory pro umístění technologie a zaměstnance budou stavebně upraveny. Umístění technologie bude podle správců a bude vytvořeno zázemí pro dopravní zaměstnance (soustředění technologie do jednoho objektu). Případné demolice nevyhovujících objektů v majetku SZDC v rámci této stavby bude navržena v souladu se směrnicemi SZDC.

V rámci ŽST Chomutov dojde k přemístění stávajícího osobního nádraží do nové polohy. S tím vzniká nutnost vybudování nové odbavovací haly pro cestující. Toto vyvolá s největší pravděpodobností nároky na demolice stávajících objektů a výkupy pozemků.

4.11. Geodetická dokumentace

- 4.11.1. V rámci zpracování Záměru projektu zohlednit rozsah zpracování geodetické dokumentace a rozsah trvalých záborů pozemků a věcných břemen (odhad).

4.12. Životní prostředí

- 4.12.1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V 2/2012 a seřazena následovně:

- popis jednotlivých složek životního prostředí
- ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, ZCHÚ, VKP, ÚSES apod. v řešené oblasti
- hluk: případné změny hlukového zatížení
- odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě pochůzky

- 4.12.2. Upozorňujeme, že v úseku Březno - Chomutov prochází trať chráněným ložiskovým územím Droužkovice I. Dále traťový úsek Most - Chomutov prochází nadregionální biokoridorem a v těsné blízkosti se nachází EVL Chomutov - zoopark. V blízkosti záměru se dále nacházejí EVL Pražská pole, Bezručovo údolí, Údolí Hačky, Černovice a stejnojmenný PP.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Součástí zpracovaného Záměru projektu bude i doprovodná dokumentace. Součástí doprovodné dokumentace budou následující části: koncept návrhu dopravní technologie, situace železniční stanice a odboček, napojení vleček, rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy, návrh postupu přechodu na střídavou trakci a dopracování energetických výpočtů, stručný popis stavebních postupů, zpracování vizualizací (2 ks 3D zákresů do fotografií) nové výpravní budovy v nové poloze z pohledu od nástupišť a z přednádražního prostoru, průzkum železničního spodku formou místního šetření za účasti správce a geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Součástí plnění bude rovněž vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.