

Projektant:



SDRUŽENÍ ZTR PD Ústí n. L. - Cheb/SUDOP/TMS/H-PRO ,  
Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. - Cheb -  
projektová dokumentace

tms s.r.o.

H-PRO spol. s r.o.

## B.1

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

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

Vedoucí účastník sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. IVAN GRISA

Garant profese:

-

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM

Vedoucí střediska:

ING. MIROSLAV VÁŇA

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. IVAN GRISA

Vypracoval:

ING. TOMÁŠ TRAKSL

Kontroloval:

ING. MIROSLAV VÁŇA

Název akce:

**Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. - Cheb - projektová dokumentace  
úsek Nové Sedlo - Sokolov**

Číslo smlouvy:

12 251 240

Projektový stupeň:

PD

název PS/SO:

Souhrnná technická zpráva

Datum:

20. 12. 2012

Číslo částí:

4 B.1

## Přípravná dokumentace stavby

„Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. – Cheb – projektová dokumentace, úsek Nové Sedlo – Sokolov“

### B. Souhrnná část

#### B.1 Souhrnná technická zpráva

Prosinec 2012

Obsah:	str.
<b>B.1.1 PRŮZKUMY A PODKLADY .....</b>	<b>4</b>
<i>B.1.1.1 Přehled a výsledky geotechnického průzkumu .....</i>	<i>4</i>
<i>B.1.1.2 Použité geodetické a mapové podklady, založení měřické sítě.....</i>	<i>4</i>
<b>B.1.2 OCHRANNÁ PÁSMA .....</b>	<b>4</b>
<i>B.1.2.1 Ochranné pásmo dráhy .....</i>	<i>4</i>
<i>B.1.2.2 Ochranné pásmo komunikací.....</i>	<i>4</i>
<i>B.1.2.3 Ochranné pásmo vod.....</i>	<i>4</i>
<i>B.1.2.4 Ochranná pásma inženýrských sítí .....</i>	<i>4</i>
<i>B.1.2.5 Zvláště chráněná území.....</i>	<i>5</i>
<i>B.1.2.6 Ochranná pásma a území z hydrogeologického hlediska.....</i>	<i>5</i>
<i>B.1.2.7 Soupis dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin.....</i>	<i>5</i>
<b>B.1.3 KONCEPCE STAVBY.....</b>	<b>5</b>
<i>B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.....</i>	<i>5</i>
<i>B.1.3.2 Koncepce stavebně technického řešení .....</i>	<i>5</i>
<i>B.1.3.3 Stručný popis technického řešení.....</i>	<i>6</i>
B.1.3.3.1 Železniční spodek a svršek .....	6
B.1.3.3.2 Mosty, propustky a zdi .....	10
B.1.3.3.3 Ostatní inženýrské objekty.....	15
B.1.3.3.4 Potrubní vedení.....	15
B.1.3.3.5 Železniční tunely .....	15
B.1.3.3.6 Pozemní komunikace.....	15
B.1.3.3.7 Kabelovody, kolektory.....	15
B.1.3.3.8 Protihlukové objekty .....	15
B.1.3.3.9 Pozemní stavební objekty .....	15
B.1.3.3.10 Trakční vedení .....	15
B.1.3.3.11 Napájecí stanice – stavební část.....	15
B.1.3.3.12 Spínací stanice – stavební část .....	15
B.1.3.3.13 Ohřev výměn .....	16
B.1.3.3.14 Elektrické předtápěcí zařízení .....	16
B.1.3.3.15 Rozvody vn, nn, osvětlení .....	16
B.1.3.3.16 Ukolejnění kovových konstrukcí .....	16
B.1.3.3.17 Vnější uzemnění .....	16
B.1.3.3.18 Zabezpečovací zařízení.....	16
B.1.3.3.19 Počítače náprav.....	16
B.1.3.3.20 Vnitřní sdělovací zařízení.....	18
B.1.3.3.21 Informační zařízení .....	18
B.1.3.3.22 Rádiové spojení .....	18
B.1.3.3.23 Dálková kontrola a ovládání sdělovacích zařízení .....	18
B.1.3.3.24 Dispečerská řídicí technika .....	18
B.1.3.3.25 Technologie rozvoden VVN/VN.....	18

B.1.3.3.26 Silnoproudá technologie TNS .....	18
B.1.3.3.27 Silnoproudá technologie trakčních SS .....	18
B.1.3.3.28 Technologie transformačních stanic VN/NN .....	18
B.1.3.3.29 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz.....	18
B.1.3.3.30 Provozní rozvod silnoprůdu.....	18
B.1.3.3.31 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení .....	18
B.1.3.3.32 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory.....	18
B.1.3.3.33 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace .....	18
<i>B.1.3.4 Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území.....</i>	<i>18</i>
<i>B.1.3.5 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....</i>	<i>18</i>
B.1.4 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL .....	18
B.1.5 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ.....	18
B.1.6 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM.....	19
B.1.7 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY .....	19
<i>B.1.7.1 Zvláštní požadavky na zpracování dalšího stupně dokumentace .....</i>	<i>19</i>
<i>B.1.7.2 Doplnění průzkumů .....</i>	<i>19</i>
<i>B.1.7.3 Doplnění geodetického zaměření .....</i>	<i>19</i>
B.1.8 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....	19
B.1.9 POŽÁRNÍ OCHRANA .....	19
B.1.10 BEZPEČNOST PŘI PRÁCI.....	19
B.1.11 ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	21

## B.1.1 Průzkumy a podklady

### B.1.1.1 Přehled a výsledky geotechnického průzkumu

Pro účely dokumentace byly použity údaje z vrtů geotechnické databáze České geologické služby.

### B.1.1.2 Použité geodetické a mapové podklady, založení měřické sítě

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

Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenosti zajišťovacích značek od osy koleje by měly být v rozmezí 3,0 m – 10,0 m (ve výjimečných případech se souhlasem ST 2,2 m– 17,5 m).

## B.1.2 Ochranná pásma

### B.1.2.1 Ochranné pásmo dráhy

Stavba je celá včetně prostor pro zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo dráhy je definováno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje a min. 30 m od hranice obvodu dráhy.

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. – Cheb – projektová dokumentace“ vzhledem k jejímu rozsahu nedojde ke změně hranice ochranného pásma dráhy.

### B.1.2.2 Ochranné pásmo komunikací

Silniční ochranné pásmo je definováno svislou plochou do výšky 50 m a do vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek. Případně 50 m od osy vozovky, nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy.

### B.1.2.3 Ochranné pásmo vod

V úseku Nové Sedlo – Sokolov kříží trať či jsou v souběhu drobné toky lokálního a regionálního významu. Většinou jde o toky v horním povodí s relativně malým či periodickým průtokem. Stavba leží v povodí řeky Ohře, která je páteřním tokem celé oblasti. Odvádí vody do Labe a následně do Severního moře.

### B.1.2.4 Ochranná pásma inženýrských sítí

Po konzultacích a vyjádřeních správců byly průběhy stávajících inženýrských sítí zakresleny do koordinační situace. Ochranná pásma nejsou, z důvodu přehlednosti situace, zakreslena a proto je uvádíme na tomto místě:

#### a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení je:

- 7 m u venkovních vedení od 1 kV do 35 kV (od krajního vodiče)
- 12 m u venkovních vedení o napětí 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 – 220 kV

– 20 m u venkovních vedení o napětí 220 – 400 kV  
u kabelových vedení je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu do 110 kV

**b) ochranné pásmo plynovodů je:**

- u vysokotlakých plynovodů a přípojek do Ø 300 mm 20 m
- u vysokotlakých plynovodů a přípojek nad Ø 300 mm 50 m
- u středotlakých plynovodů a přípojek ve volném terénu a nezastavěném území 10 m
- pro nízkotlak není ochranné pásmo stanoveno

**c) u stok a kanalizací je ochranné pásmo určeno ČSN 73 67 01**

**d) u vodovodů je ochranné pásmo určeno ČSN 73 66 20**

**e) u sdělovacích a zabezpečovacích kabelů vyhl. 52/64 Sb. a telekomunikačním zákonem 110/64 Sb. a ČSN 38 08 20.**

#### **B.1.2.5 Zvláště chráněná území**

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Stavba leží zcela mimo taková území.

Železniční trať Nové Sedlo – Sokolov kříží či se v její blízkosti se vyskytují vymezené prvky ÚSES.

**Vzhledem k charakteru stavby (udržovací práce) nebyla zpracovávána zvláštní kapitola vlivu na životní prostředí.**

#### **B.1.2.6 Ochranná pásma a území z hydrogeologického hlediska**

Stávající železniční trať neprochází ochranným pásmem vodního zdroje.

#### **B.1.2.7 Soupis dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin**

V trase projektované tratě nebo v jejím blízkém okolí jsou registrovány dobývací prostory a ložiska nerostných surovin (uhlí, keramické suroviny). Vzhledem k charakteru stavby (udržovací práce ve stávající trase) nebudou nijak dotčeny.

### **B.1.3 Koncepce stavby**

#### **B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území**

Začlenění stavby do krajiny, respektive její dopad na krajinný ráz je minimální. Stavba se pohybuje ve stávajících liniích, nejsou realizovány žádné kolejové přeložky, nové nadjezdy či nové budovy.

#### **B.1.3.2 Koncepce stavebně technického řešení**

Účelem souboru opravných prací je připravit podmínky pro zkrácení cestovních dob na trati Ústí nad Labem hl. n. – Teplice – Cheb o 12,5 minuty. Toto zkrácení vyplývá z požadavků zajištění návaznosti na DB takt v Chebu a Eurotakt v Ústí nad Labem. Tohoto cíle má být dosaženo koordinovanými opatřeními jak na straně objednatele, tak na straně

infrastruktury. Opatření na straně infrastruktury je nutno kromě jiného řešit stavební akcí, která by zajistila potřebné úpravy železničního svršku, opravy vybraných mostních objektů a úpravy zabezpečovacího zařízení. Variantně byl zpracován návrh na dosažení zkrácení cestovních dob. Následně byla vybrána jedna varianta, která umožní za minimální náklady na jednu uspořenou minutu dosáhnout dostatečné časové úspory.

### B.1.3.3 Stručný popis technického řešení

#### B.1.3.3.1 Železniční spodek a svršek

##### SO 01-1 úpravy železničního svršku N. Sedlo – Sokolov

Bude provedena rekonstrukce traťové koleje č. 1 v délce 8650m a koleje č. 2 v délce 8610m.

Rekonstrukce šterkového lože (čištění) bude provedena:

V koleji č.1: od km 198,741 - km 202,850 a km 203,400 - km 207,391

V koleji č.2: km 198,781 - km 207,391

Směrová a výšková úprava bude provedena v celém úseku v obou kolejích č.1 a 2.

Dle požadavků OŘ Ústí nad Labem bude provedeno:

	kolej č.	od km	do km	měrná jednotka	počet
výměna upevnění včetně pryžových podložek:	1	198,773	203,5	ks	26268
	1	205,691	207,391	ks	3706
	2	198,773	199,295	ks	1921
	2	200,1	201,05	ks	3496
	2	201,95	205,911	ks	14576
	2	206,45	207,457	ks	3706

	kolej č.	od km	do km	měrná jednotka	počet
dodávka upevnění	1	198,773	203,5	ks	34792
	1	205,691	205,911	ks	1620
	1	206,450	207,391	ks	6924
	2	198,773	199,295	ks	3840
	2	200,1	201,05	ks	6992
	2	201,950	203,00	ks	7728
		205,227	205,615	ks	2856
	2	205,691	205,911	ks	1620
	2	206,450	207,391	ks	6924
Celkem komplet ŽS4					73 296

	kolej č.	od km	do km	měrná jednotka	délka
výměna kolejnic - sheling		203,257	204,238	m	981
		203,257	204,238	m	981
		206,51	206,78	m	270
		203,257	203,872	m	615
		203,934	204,238	m	304
		206,511	206,776	m	265
		201,8	202,25	m	450
		204,566	204,795	m	229
		204,925	204,975	m	50

	kolej č.	od km	do km	měrná jednotka	počet	
jednotlivá výměna pražců beton	1	198,773	203,5	ks	1100	
		205,691	207,391	ks	350	
	Jednotlivá výměna materiál bude z výzisku SVP					
	2		198,773	203,0	ks	1200
			205,227	205,615	ks	150
			205,691	207,391	ks	350
	Jednotlivá výměna materiál bude z výzisku SVP					
	Celkem jednot. výměna pražců					3150
	SVP - betonové pražce B91/S	1	203,5	205,691	ks	3681
	SVP - betonové pražce B91/S	2	203,0	205,227	ks	3741
SVP - betonové pražce B91/S	2	205,615	205,691	ks	140	
Celkem					7562	

Pro směrový návrh byl základním podkladem návrh nedostatku převýšení 100mm s tím, že převýšení dosáhne maximální hodnoty 140mm. Pro V130 je nedostatek převýšení max. 130mm.

Směrovým návrhem bylo dosaženo následujících rychlostí:



Tab. Omezení největší dovolené rychlosti (cílový stav)

Důvod omezení	V130 (km/hod)	V (km/hod)	Dopravna (km)	V (km/hod)	V130 (km/hod)	Důvod omezení
obl	120	105	197,404			
			197,488	100	100	
			Nové Sedlo u Lokte 198,252			
			198,970		120	obl
obl	110		198,972			
obl	120	115	199,675			
			199,678	105	110	obl
	125		200,073			
			200,076		120	obl
obl	110	105	201,014			
			201,019	115	125	obl
	125	120	201,512			
			201,514	105	110	obl
obl	115	110	204,828			
			204,834	120	125	
obl	110	105	205,452	110	115	obl
			205,911=206,450			
obl	90	85	206,526	100	110	obl
obl	80	80	207,409			
			Sokolov 208,154	80	80	obl

obl – nevyhovující poloměr oblouku

### Štěrkové lože

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

Stávající štěrkové lože vytěžené při sanaci je možné recyklovat. Předpoklad vyzískání 40% materiálu pro opětovné použití do spodní vrstvy nového štěrkového lože, 20% štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek – 40% bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje č.1 a 2.

### Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje bude svařen úsek v sanaci a v místech výměny kolejnic. Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK. Zajištění prostorové polohy koleje bude dle předpisu S3 dílu III .

## **Nástupiště**

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné provést demontáž a zpětnou montáž stávajícího nástupiště v zastávce Královské Poříčí. Délka nástupiště u koleje č.1 je 257m u koleje č.2 253m (nástupiště bude zkráceno u obou kolejí na 170m). Budou použity stávající nástupištní desky, st. nástupištní tvárnice Tischer a st. úložné bloky které budou kladeny na maltu cementovou a na základ z podkladního betonu. Za nástupištními deskami bude provedena úprava terénu dle stávajícího přilehlého povrchu (asfalt, beton nebo zámková dlažba). Umístění nástupišť viz. výkres č.4 příčné řezy.

## **Zajištění prostorové polohy koleje**

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

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

## **Výstroj trati**

V místě rekonstrukce budou osazeny zajišťovací značky koleje cca 292ks na stožáry TV dle předpisu S3 díl III.

Návěst stoupání tratě NA SAMOSTATNÉ TABULI do bet. patky 6ks.

Hektometrovník železobetonový 27ks

Hektometrovník plechový oboustranný umístěný na stožáru TV 2x oboustranný 46ks

Kilometrovník železobetonový 8ks

abnormální hektometrovník 205,911=206,450 1ks

Rychlostník N plechový umístěný na stožáru TV 4x18ks

Předvěstník N plechový umístěný na stožáru TV 4x6ks

Návěst vlak se blíží k zastávce na samostatných stojkách 6ks

Návěst Konec nástupiště na samostatných stojkách 8ks

Definitivní umístění návěstí bude součástí realizační dokumentace.

**Nové rychlostníky a předvěstníky budou osazeny až po projednání s příslušnými složkami SŽDC, ČD a DÚ, dále musí být zapracovány do TTP a grafikonů.**

**Upozornění:Návěstí týkající se zab.zař. , trakce atd. jsou obsahem jednotlivých SO nebo PS týkajících se těchto profesí.**

## **Železniční spodek**

Na základě podkladů od OŘ Ústí nad Labem byla navržena sanace železničního spodku. Průzkum železničního spodku byl realizován v březnu 2013. Průzkum prováděl pouze kopané sondy bez zatěžovací zkoušky, byly provedeny dynamické penetrace. Modul přetvárnosti na zemní pláni byl stanoven odborným odhadem. Dále byla stávající stav konzultován s traťmistrem. Na základě průzkumu žel. spodku lze konstatovat, že únosnosti a stav podloží nedosahují předepsaných hodnot dle předpisu S4. Navržené řešení spočívá v rekonstrukci žel. spodku na normový stav.

Sanace byla navržena na min.  $E_{pl} = 40 \text{ MPa}$ .

Navržená byla dle požadavků ST KV sanace v km 202,850 - km 203,400. Kolej je zde vedena v hlubokém zářezu do skalního podloží. V úrovni nové zemní pláně se nachází štěrk s jemnozrnnou příměsí při bázi s kusy hornin. Drážní štěrk se silně znečištěný a mokrý. Nachází se zde příkopová zídka na které je připevněna tvárnice Tischer. Předpokládáme, že

problémy s žel. spodkem zde způsobuje nedokonalé odvodnění, kdy voda je zadržována za příkopovou zídou (která nemá odvodňovací otvory) a proto v zimním období dochází k promrzání a rozbředání hornin a zemin v podloží.

Navržena byla tato konstrukce železničního spodku:

- Štěrkodrt' frakce 0/32 stabilizovaná cementem min. Id=1,00 min. tl. 0,15 m dovezená z míchacího centra
- zhutněná vyrovnávací vrstva ze štěrkodrti fr. 16-32 tloušťka dle skalního podloží min. 0,10m

Plocha sanace je 2610m<sup>2</sup>. Posouzení konstrukčních vrstev tělesa žel. spodku je doloženo v příloze č.1 za touto technickou zprávou.

V tomto případě je důležité odvodnit pláň tělesa žel. spodku. Bude provedeno odstranění tvárnic Tischer, které jsou uloženy na příkopové zídce. Sanační vrstva bude ve sklonu 3% k hraně příkopové zídky, aby voda mohla volně odtékat. Dále je nutné odvodnit rub příkopové zídky. Za rubem příkopové zídky bude do trativodní rýhy navrženo spodní drenážní potrubí z PEHD, s vnitřním průměrem 0,09m v délce 550 m. Drenážní trubka bude položena na vyrovnávací vrstvu z betonu tl. 0,05m ve sklonu 3% k odvodňovacím otvorům. Do příkopové zídky budou vyvrtány odvodňovací otvory po 2m celkem 270ks délky 0,5m.

### ***SO 01-2 žel.svršek v žst. N. Sedlo vč. rekonstrukce výhybek na chebském zhlaví***

Bude provedena rekonstrukce traťové koleje č. 1 v délce 1253m a koleje č. 2 v délce 1377m.

Rekonstrukce štěrkového lože (čištění) bude provedena:

V koleji č.1: km 197,488 - km 198,573

V koleji č.2: km 197,404 - km 198,526

Směrová a výšková úprava bude provedena v celém úseku v obou kolejích č.1 a 2, a do výhybek č. 25, 23 a 112. Za výhybkou č. 33 ve směru na Loket bude rovněž provedena směrová a výšková úprava v délce 124m. Z výhybky č. 33 je do koleje č.3 nutná směrová a výšková úprava v délce 94m.

Dle požadavků OŘ Ústí nad Labem bude provedeno:

výměna upevnění vč. pryž. podl.	1	197,500	198,510	ks	3717
	2	197,442	198,510	ks	3930
dodávka upevnění vč. pryž. podl.	1	197,500	198,510	ks	7434
	2	197,442	198,510	ks	7860

jednotlivá výměna kolejnic	1	198,622	198,622	m	50	ochr. pole před ZV29
	1	198,655	198,661	m	12	mezi ZV30 - ZV31
	1	198,694	198,694	m	92*	ochr. Pole za KV32
	2	198,571	198,571	m	56	ochr. Pole před KV27
	2	198,571	198,577	m	12	mezi ZV27 - ZV28
	2	198,610	198,740	m	260*	mezi KV28 - KV34
		198,610	198,622	m	24	mezi KV28 - KV30
		198,727	198,740	m	26	mezi KV32 - KV34

\* souvislá výměna kolejnic

JVP pražců beton - B91S Přepočítáno na rozdělení „u“	1	198,622	198,622	ks	42	ochr. pole před KV29
	1	198,655	198,661	ks	10	mezi ZV30 - ZV31
	1	198,694	198,694	ks	77	ochr. pole za KV32
	2	198,571	198,571	ks	47	ochr. pole před KV27
	2	198,571	198,577	ks	10	mezi ZV27 - ZV28
	2	198,610	198,740	ks	218	mezi KV28 - KV34
		198,610	198,622	ks	20	mezi KV28 - KV30
		198,727	198,740	ks	22	mezi KV32 - KV34

jednotlivá výměna pražců dřevo	1	197,455	197,455	ks	22	ochr. pole za KV14
--------------------------------	---	---------	---------	----	----	--------------------

### Chebské zhlaví

Na chebském zhlaví je navržena rekonstrukce stávajících výhybek č. č. 27, 28, 29, 30, 31, 32 a 34. Vzhledem k tomu, že nové výhybky jsou na betonových pražcích je nutné změnit v místě rek. výhybek osovou vzdálenost z 5m na 4,75m. Dochází zde k velkým směrovým posunům, proto musí být provedena za výhybkou č. 27 směrová a výšková úprava v.č. 25, 23 a 112. Výhybku č. 33 (regenerace) je nutné vyjmout a posunou o cca 2.8m ve směru na Loket. Kolej mezi výhybkou č. 28 a 34 bude nová 49 E1 (S49) na betonových pražcích B 91 S/2 s pružným upevněním v délce 128,371m (z každé strany je potřeba počítat se šesti společnými pražci za výhybkou a pěti krátkými pražci VPS). Za výhybkou č. 29 je v odbočné větvi

výhybky protažen výhybkový oblouk  $r=300\text{m}$  až za společné pražce. Oblouk končí 6,4m za koncem výhybky. Krátké přípoje mezi novými výhybkami jsou navrženy nové na spol. betonových pražcích nebo krátkých bet. pražcích.

Rekonstruované výhybky č. 27, 28, 29, 30, 31, 32 a 34 jsou nové tvaru 49 II. generace, na pražcích betonových tvaru 1:9-300. Vybavení těchto výhybek bude v souladu s „Technickou specifikací nových výhybek soustavy UIC a S49 z 1. 10. 2010. Žlabové pražce budou osazeny u výhybek v hlavních kolejích č.1a2 (v.č. 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34). Vybavení pro jednotlivé výhybky se bude řídit dle níže uvedené tabulky a následujících poznámek k výhybkám. Výhybky budou v souladu s technickou specifikací výhybek vybaveny systémem nadzvedávacích nebo válečkových zařízení.

Dále bude provedena regenerace stávající výhybky č. 33 ( J T-1:9-300,P,p,d) spočívající v kompletní výměně dřevěných pražců a upevňovadel. Bude provedena demontáž přídržnicových plechů tvaru T. Zpět se namontují přídržnicové trámce Kn 60. V souvislosti s touto výměnou se musí upravit rozdělení pražců a provést výměnu kolejnic v místě demontovaných přídržnicových plechů. Na výhybce bude osazen čelistový závěr.

**TABULKA DEMONTOVANÝCH VÝHYBEK žst. Nové Sedlo**

Číslo výhybky	km	Druh konstrukce	Tvar svršku	Úhel odbočení	Zákl. poloměr	Směr výh.	Poloha výměny	Pražce	Poznámka
27	198,571	J	S49	1:9	300	L	p	dř.	
28	198,577	J	S49	1:9	300	L	l	dř.	
29	198,622	J	S49	1:9	300	P	p	dř.	
30	198,655	J	S49	1:9	300	L	p	dř.	
31	198,661	J	S49	1:9	300	L	l	dř.	
32	198,694	J	S49	1:9	300	P	l	dř.	
33	198,740	J	T	1:9	300	P	p	dř.	stávající vyhybka se vyjme, regeneruje a vloží do nové polohy
34	198,773	J	S49	1:9	300	P	l	dř.	

**TABULKA NOVÝCH VÝHYBEK žst. Nové Sedlo**

Číslo výhybky	Nový km	Typ výhybky	Materiál výhybky	Poznámka
27	198,575 072	J49-1:9-300-zl-LI-ČZP-b-KS-SK	nová	V=40 km/h
28	198,583 830	J49-1:9-300-zl-Lp-ČZP-b-KS-SK	nová	spojka 28 - 30, V=50 km/h
29	198,621 896	J49-1:9-300-zl-Pp-ČZP-b-KS-SK	nová	V=40 km/h
30	198,658 767	J49-1:9-300-zl-Lp-ČZP-b-KS-SK	nová	spojka 28 - 30, V=50 km/h
31	198,664 767	J49-1:9-300-zl-LI-ČZP-b-KS-SK	nová	V=50 km/h
32	198,701 638	J49-1:9-300-zl-Pp-ČZP-b-KS-SK	nová	spojka 32 - 34, V=50 km/h
33	18,083=198,743	JT-1:9-300-Pp-ČZ-d-K-SK	regenerace	V=50 km/h, stáv. v. č.33 po regeneraci
34	198,778 663	J49-1:9-300-zl-Pl-ČZP-b-KS-SK	nová	spojka 32 - 34, V=50 km/h

Pro směrový návrh byl základním podkladem návrh nedostatku převýšení 100mm s tím, že převýšení dosáhne maximální hodnoty 140mm. Pro V130 je nedostatek převýšení max. 130mm.

Směrovým návrhem bylo dosaženo následujících rychlostí: (viz tab. u SO 01-1)

### Štěrkové lože

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

Zapuštěné štěrkové lože je navrženo v nových výhybkách, koleji č. 1 od km 197,488 do km 198,585 a v koleji č.2 od km 197,404 do km 198,538. V koleji č. 1 je zapuštěné

šterkové lože navrženo do km 198,783 za koncem výhybky č. 32. V koleji č. 2 je zapuštěné šterkové lože navrženo 6m za začátkem výhybky č. 34.

Přechod ze zapuštěného šterkového lože na lože otevřené bude realizován na délku 6.0 m ve smyslu vzorového listu Ž1.11N4. V úsecích se zapuštěným šterkovým ložem budou rovněž zřízeny drážní stezky ze šterkodrti frakce 4–16 mm. Drážní stezka je navržena ve sklonu max. 12%.

Drážní stezka bude upravena v celém rekonstruovaném úseku koleje č.1 a 2.

### **Bezстыková kolej**

Do bezстыkové koleje bude svařen úsek v místě nových výhybek a v místech nových kolejových polí. Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK. Zajištění prostorové polohy koleje bude dle předpisu S3 dílu III .

### **Nástupiště**

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné provést demontáž a zpětnou montáž stávajícího nástupiště v žst. Nové Sedlo. Délka nástupiště u koleje č.1 je 263m u koleje č.2 264m. Budou použity stávající nástupištní desky délky 2,3m, st. nástupištní tvárnice Tischer a st. úložné bloky které budou kladeny na maltu cementovou a na základ z podkladního betonu. Za nástupištními deskami bude provedena úprava terénu dle stávajícího přilehlého povrchu (asfalt, beton nebo zámková dlažba). Umístění nástupišť viz. výkres č.4 příčné řezy.

### **Zajištění prostorové polohy koleje**

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

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

### **Výstroj trati**

V místě rekonstrukce budou osazeny zajišťovací značky koleje cca 58ks na stožáry TV dle předpisu S3 díl III.

Návěst stoupání tratě NA SAMOSTATNÉ TABULI do bet. patky 1ks.

Hektometrovník železobetonový 6ks

Hektometrovník plechový oboustranný umístěný na stožáru TV 2x oboustranný 6ks

Kilometrovník železobetonový 1ks

Rychlostník N plechový umístěný na stožáru TV 4x2ks

Předvěstník N plechový umístěný na stožáru TV 4x2ks

Návěst Konec nástupiště na samostatných stojkách 4ks

Definitivní umístění návěstí bude součástí realizační dokumentace.

**Nové rychlostníky a předvěstníky budou osazeny až po projednání s příslušnými složkami SŽDC, ČD a DÚ, dále musí být zpracovány do TTP a grafikonů.**

**Upozornění:Návěsti týkající se zab.zař. , trakce atd. jsou obsahem jednotlivých SO nebo PS týkajících se těchto profesí.**

## **Gabiony**

Vzhledem k velkým směrovým posunům (až 0,33m) v koleji na Loket je nutné od km 18,066 do km 18,006 rozšířit drážní stezku po pravé straně pomocí gabionů. Gabionová zídka je navržena tak, aby byly dodrženy normové rozměry drážního tělesa viz. výkres příčné řezy. Gabionová zídka v těchto úsecích je navržena ze svařovaných sítí oko 100/100/4 a rozměrech 0,5x0,5x2m, která bude vyplněna rovnaninou z lomového kamene. Rub gabionové zdi bude opatřen separační geotextilií. Gabionová zídka bude osazena na zhutněné lože (Id=0,95) ze štěrku. Zásyp za rubem zídky se provede z propustného a nenamrzavého materiálu. Gabionová zídka bude provedena dle opatření VŘ DDC č.10 včetně 1. změny.

### ***B.1.3.3.2 Mosty, propustky a zdi***

#### **SO 02-1 Oprava izolace žel. mostu v km 205,157**

#### **SO 02-2 Oprava izolace žel. mostu v km 205,652**

#### **Železniční most v km 205,157**

Jedná se o železniční dvoukolejný most na celostátní trati v elektrizovaném úseku trati Chomutov - Cheb, který převádí železniční trať přes vodoteč – Lipnický potok a komunikaci. Most je třípolový. Pro nosnou konstrukci mostu je použita spřažená deska z nosníků B400 pod každou kolej, rozšířená na vnější straně o konzolu B330.

S ohledem na provozní zatížení a čas vzniku mostu je v současném stavu vodotěsná izolace mostu je zcela nefunkční.

Účelem stavby je obnova vodotěsné izolace a výměna štěrkového lože v rámci obnovy železničního svršku.

Účelem opravných prací je zvýšení rychlosti a zkrácení cestovních dob na rameni Ústí nad Labem hl.n. - Cheb.

V rámci opravných prací tedy bude provedena na mostě demontáž železničního svršku, očištění nosné konstrukce a následně obnovení systému vodotěsné izolace. Po provedení její ochrany bude zpětně proveden zásyp štěrkového lože a montáž železničního svršku do stávající polohy.

#### **Železniční most v km 205,652**

Jedná se o železniční dvoukolejný most na celostátní trati v elektrizovaném úseku trati Chomutov - Cheb, který převádí železniční trať přes pozemní komunikaci. Most je jednopolevý. Pro nosnou konstrukci mostu je použita spřažená železobetonová deska B400 pod každou kolej, rozšířená na vnější straně o konzolu B330.

S ohledem na provozní zatížení a čas vzniku mostu je v současném stavu vodotěsná izolace mostu je zcela nefunkční.

Účelem stavby je obnova vodotěsné izolace a výměna štěrkového lože v rámci obnovy železničního svršku.

Účelem opravných prací je zvýšení rychlosti a zkrácení cestovních dob na rameni Ústí nad Labem hl.n. - Cheb.

V rámci opravných prací bude provedena na mostě demontáž a montáž železničního svršku, očištění nosné konstrukce a obnovení systému vodotěsné izolace. Poloha osy koleje - železničního svršku zůstává ve stávající poloze.

### ***B.1.3.3.3 Ostatní inženýrské objekty***

#### ***B.1.3.3.3.1 Úpravy vodotečí***

V rámci stavby nedochází k úpravě vodotečí.

#### ***B.1.3.3.3.2 Úpravy, přeložky VVN***

#### ***B.1.3.3.3.3 Úpravy, přeložky VN, NN***

#### ***B.1.3.3.3.4 Úpravy, přeložky jiných el. vedení a osvětlení***

#### ***B.1.3.3.3.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení***

V rámci stavby nedochází k přeložkám těchto zařízení.

### ***B.1.3.3.4 Potrubní vedení***

V rámci stavby nedochází k přeložkám těchto zařízení.

### ***B.1.3.3.5 Železniční tunely***

V rámci stavby nedochází k úpravám a k žádným zásahům do stávajících tunelů.

### ***B.1.3.3.6 Pozemní komunikace***

### ***B.1.3.3.7 Kabelovody, kolektory***

Neobsazeno v rámci řešení stavby.

### ***B.1.3.3.8 Protihlukové objekty***

V rámci stavby nedochází k výstavbě těchto zařízení.

### ***B.1.3.3.9 Pozemní stavební objekty***

V rámci stavby nedochází k výstavbě těchto objektů.

### ***B.1.3.3.10 Trakční vedení***

#### **SO 04-1 ÚPRAVY A REGULACE TV**

Z důvodu havarijního stavu stávajících trakčních podpěr budou jako náhrada vybudovány celkem 2 nové podpěrné konstrukce. Pro zajištění požadované geometrie TV po navržené úpravě GPK bude třeba na stávajících trakčních podpěrách vyměnit celkem 8 součástí stávajících konzol. Směrovou regulaci pomocí posunu bočních držáků bude třeba provést na celkem 75 stávajících závěsech. Výškovou regulaci troleje je pak třeba provést celkem na 48 místech.

### ***B.1.3.3.11 Napájecí stanice – stavební část***

### ***B.1.3.3.12 Spínací stanice – stavební část***

V rámci stavby nedochází k výstavbě těchto zařízení.



#### **B.1.3.3.13 Ohřev výměn**

##### **SO 04-2 Úprava EOv N.Sedlo**

Tento stavební objekt řeší úpravu stávajícího elektrického ohřevu výhybek na sokolovském zhlaví. V současné době je na sokolovském zhlaví instalován ohřev na výhybkách č. 21, 22a, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 107, 108, 109, 110, 111, 112a, 112b. Vlastní kabelový rozvod EOv k jednotlivým výhybkám je veden z rozvaděče REOV2 přes oddělovací transformátory, umístěné ve skříňkách TJA v kolejišti. Napájení rozvaděče REOV2 je kabelovým vedením AYKY 3x240+120mm<sup>2</sup> z rozvaděče NN trafostanice (přes rozpojovací skříň KS17, umístěnou vedle REOV2). Ovládání el.ohřevu je z rozvaděče RO 02, umístěného v dopravní kanceláři žel.stanice.

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. – Cheb“ dojde na sokolovském zhlaví k výměně výhybek č. 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34. Tato výměna si vyžádá instalaci nového el.ohřevu na těchto výhybkách, včetně kabelového rozvodu a nového rozvaděče REOV2N, elektrický ohřev zbývajících výhybek zůstane zachován z rozvaděče REOV2. U nového ohřevu je navrženo použití systému EOv napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOv a automatickým řízením ohřevu v závislosti na atmosférických podmínkách (srážkové a teplotní čidlo a čidlo teploty kolejnice). Nový rozvaděč R-EOV2N se připojí z rozpojovací skříň KS17 samostatným přívodem. K ovládání nového elektrického ohřevu i stávajícího elektrického ohřevu výhybek na obou zhlavích se umístí v dopravní kanceláři žst. ovládací rozvaděč ROEOV s dotykovým panelem. K ovládání rozvaděče REOV2N a REOV2 na sokolovském zhlaví se položí z dopravní kanceláře od ROEOV k REOV2N nový kabel TCEPKPFLE 3x4x0,8. K ovládání rozvaděče REOV1 na chodovském zhlaví se využije stávající ovládací kabel CYKY 12x4mm<sup>2</sup>. Nový rozvaděč ROEOV se osadí místo stávajícího ovládacího rozvaděče EOv (RO02).

#### **B.1.3.3.14 Elektrické předtápěcí zařízení**

#### **B.1.3.3.15 Rozvody vn, nn, osvětlení**

#### **B.1.3.3.16 Ukolejnění kovových konstrukcí**

#### **B.1.3.3.17 Vnější uzemnění**

V rámci stavby nedochází k výstavbě těchto zařízení.

#### **B.1.3.3.18 Zabezpečovací zařízení**

Úsek trati **Nové Sedlo - Sokolov** je součástí hlavní trati Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary - Sokolov – Cheb (*takzvané podkrušnohorské magistrály*). Trať je v celé délce dvoukolejná a elektrifikovaná (*v úseku Kadaň – Cheb střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz*). Zábrazdná vzdálenost v úseku Nové Sedlo – Sokolov je 1000 m.

V daném úseku trati odbočuje z hlavní trati v žst. Nové Sedlo jednokolejná trať Krásný Jez - Chodov, která je regionální dráhou ve smyslu Rozhodnutí MDS ČR č.j. 42/2010-130-SPR/6 ze dne 23.9.2010.

V celém úseku je v provozu zabezpečovací zařízení III. kategorie (*dle TNŽ 34 2620*).

V dopravně Nové Sedlo je v provozu reléové zabezpečovací zařízení, v žst. Sokolov je v provozu SZZ typu ESA-11 s počítači náprav Frauscher a kolejovými obvody KOA. TZZ je univerzální autoblok typu 3AB..

V dopravní kanceláři ŽST Nové Sedlo je ovládací pult s číslicovou volbou, v dopravní kanceláři ŽST Sokolov je pracoviště JOP, z něhož je současně ovládáno i SZZ žst. Citice. Zabezpečovací zařízení v dopravně Nové Sedlo bylo vybudováno v roce 1980, SZZ v dopravně Sokolov v roce 2009.

V úseku Nové Sedlo – Sokolov nejsou žádná přejezdová zabezpečovací zařízení.

Dle zadávacích a technických podmínek stavby je řešeno zvýšení traťové rychlosti v jednotlivých traťových úsecích. Na základě nově zpracovaného (a odsouhlaseného) rychlostního profilu pro úsek Nové Sedlo - Sokolov je předmětem provozního souboru prověřit stav zabezpečovacího zařízení a navrhnout úpravy zabezpečovacích zařízení tak, aby mohla být plně využívána nově navržená traťová rychlost.

Zabezpečovací zařízení bude v rámci stavby řešeno provozními soubory :

PS 02-1 „Úprava SZZ Nové Sedlo“

PS 02-2 „Úprava TZZ Nové Sedlo - Sokolov“

Úpravy železničního svršku a ukolejnění, vyplývající ze změn zabezpečovacího zařízení jsou řešeny v příslušných stavebních objektech.

Kabelizace pokládána v rámci stavby bude typově odpovídat kabelizaci v současnosti položené, odpovídající elektrizaci 25 kV/50 Hz.

Provizorní zabezpečovací zařízení se nepředpokládá. V rámci stavby bude docházet pouze k dílčím vypnutím jednotlivých upravovaných přejezdových, staničních a traťových zabezpečovacích zařízení.

Provozovatel dráhy si zajistí, v rámci vlastních provozních předpisů, úpravy předpisů a dopravních pomůcek tak, aby byla zajištěna bezpečnost dopravy vyplývající z možných poruch přenosu návěstních znaků na hnací vozidla v souvislosti s dovolenou traťovou rychlostí.

***B.1.3.3.19 Počítače náprav***

***B.1.3.3.20 Vnitřní sdělovací zařízení***

***B.1.3.3.21 Informační zařízení***

***B.1.3.3.22 Rádiové spojení***

***B.1.3.3.23 Dálková kontrola a ovládání sdělovacích zařízení***

***B.1.3.3.24 Dispečerská řídicí technika***

***B.1.3.3.25 Technologie rozvoden VVN/VN***

***B.1.3.3.26 Silnoproudá technologie TNS***

***B.1.3.3.27 Silnoproudá technologie trakčních SS***

***B.1.3.3.28 Technologie transformačních stanic VN/NN***

***B.1.3.3.29 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz***

***B.1.3.3.30 Provozní rozvod silnoprůdu***

***B.1.3.3.31 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení***

***B.1.3.3.32 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory***

***B.1.3.3.33 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace***

V rámci stavby nedochází k výstavbě těchto zařízení.

#### **B.1.3.4 Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území**

Stavba nevyvolává potřebu překládek inženýrských sítí nad rámec, uvedený výše u jednotlivých SO a PS. Stavba nevyvolává žádné vyvolané investice, nemá bezprostředně související stavby.

#### **B.1.3.5 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Realizace stavby neovlivňuje podmínky pro bezbariérový pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve všech veřejně přístupných prostorech rekonstruovaných železničních stanic a zastávek včetně nástupu a výstupu do nízkopodlažních drážních vozidel.

#### ***B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL***

V rámci stavby nedochází k záborům pozemků ZPF nebo PUPFL.

#### ***B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí***

Ke vstupu na cizí pozemky nedochází.

#### *B.1.6 Výjimky z předpisů a norem*

Požadavky na výjimky nejsou zhotoviteli v této fázi zpracování dokumentace známe.

#### *B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby*

##### **B.1.7.1 Zvláštní požadavky na zpracování dalšího stupně dokumentace**

Nejsou požadovány.

##### **B.1.7.2 Doplnění průzkumů**

Není požadováno.

##### **B.1.7.3 Doplnění geodetického zaměření**

Není požadováno.

#### *B.1.8 Inženýrské sítě*

Inženýrské sítě nacházející se v prostoru stavby jsou obsahem dokladové části.

#### *B.1.9 Požární ochrana*

Stavbou nebudou dotčeny stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány.

#### *B.1.10 Bezpečnost při práci*

Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat veškeré platné (v době stavby) bezpečnostní předpisy související s touto pracovní činností, tak i bezpečnostní předpisy pro provoz a provádění prací za současného provozu železnic.

### ***Související zákony, normy a předpisy***

Zákon č. 266/94 Sb. o drahách

Zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce

Vyhláška ministerstva dopravy č.173/95 Sb. Dopravní řád drah

Vyhláška ministerstva dopravy č.177/95 Sb. Stavební a technický řád drah

Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb.

O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády 362/2005 Sb.

**ČSN 72 1001** - *Pojmenování a popis hornin v inženýrské geologii*

**ČSN 72 1002** - *Klasifikace zemin pro dopravní stavby*

**ČSN 72 1006** - *Kontrola zhutnění zemin a sypanin*

**ČSN 72 1191** - *Zkoušení míry namrzavosti zemin*

**ČSN 72 1511** - *Kamenivo pro stavební účely*

**ČSN 72 1512** - *Hutné kamenivo pro stavební účely*

**ČSN 73 0420-1** - *Přesnost vytyčování staveb - Část 1: Základní požadavky*

**ČSN 73 0420-2** - *Přesnost vytyčování staveb - Část 2: Vytyčovací odchylky*

**ČSN 73 1001** - *Základová půda pod plošnými základy*

**ČSN 73 3050** - *Zemní práce*

ČSN 73 6201 - *Projektování a prostorové uspořádání mostních objektů*  
 ČSN 73 6301 - *Projektování železničních drah*  
 ČSN 73 6310 - *Navrhování železničních stanic*  
 ČSN 73 6380 - *Železniční přejezdy a přechody*  
 ČSN 73 6395 - *Staničníky a mezníky*  
 ČSN 73 6320 - *Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu*  
 ČSN 73 6360 - *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha*  
 ČSN 73 6360-1 - *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. ČÁST 1: Projektování*  
 ČSN 73 6360-2 - *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. ČÁST 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba*  
 ČSN 73 3050 - *Zemní práce. Všeobecná ustanovení*  
 ČSN 73 0081 - *Ochrana stavebních konstrukcí proti korozi. Všeobecné ustanovení*  
 ČSN 75 6101 - *Stokové sítě a kanalizační přípojky*  
 ČSN EN 1277 - *Plastové potrubní systémy*  
 ČSN EN 1610 - *Provádění stok a kanalizačních přípojek a jejich zkoušení*  
 TNŽ 01 34 68 - *Výkresy železničních tratí a stanic*  
 TNŽ 73 63 11 - *Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah*  
 TNŽ 73 63 95 - *Traťové značky. Staničníky a mezníky*  
 TNŽ 73 69 49 - *Odvodnění železničních tratí a stanic*  
 TNŽ 73 6334 - *Oplocení a zábradlí na celostátních drahách*  
 TNŽ 73 6390 - *Nápisy názvů žel. stanic a zastávek*  
 SŽDC S 3 - *Železniční svršek*  
 SŽDC S 4 - *Železniční spodek*  
 SŽDC S 5/4 - *Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí*  
 SŽDC S 3/1 - *Předpis pro práce na železničním svršku*  
 SŽDC S 3/2 - *Bezстыková kolej*  
 SŽDC S 3/5 - *Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství*  
 SŽDC (ČD) D 1 - *Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy*  
 SŽDC (ČD) D 2 - *Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy*  
 SŽDC M21 - *Předpis pro staničení železničních tratí*  
 SŽDC (ČD) SR101(S) - *Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek*  
 SŽDC (ČD) SR103/1 (S) - *Seznam vz. listů žel. svršku (se zapracovanou 1.a 2. změnou)*  
 SŽDC Ž - *Vzorové listy železničního spodku (Ž1 -Ž10)*  
 SŽDC Op 16 - *Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu*

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

Technická specifikace výhybek soustavy UIC60 a S49 - 2.generace

Směrnice SŽDC GŘ č. 28/2005 [Koncepte](#) používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky

Směrnice SŽDC GŘ č. 16 [Zásady modernizace a optimalizace vybrané žel. sítě České republiky](#)

Směrnice SŽDC č. 32 [Zásady rekonstrukce regionálních drah](#)

Směrnice SŽDC GŘ č. 11/2006 [Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních](#)

OTP Kamenivo pro kolejové lože

OTP Kamenivo pro kol. lože žel. drah - změna č. 1  
OTP Betonové pražce pro železniční dráhy  
OTP Dřevěné kolejnicové podpory pro železniční dráhy  
OTP Ocelové šrouby a matice pro žel. svršek  
OTP Štěrkopísek, štěrkodrt' a recykl. štěrkodrt' pro konstr. vrstvy tělesa žel. spodku  
OTP Vrtule pro žel. svršek  
OTP Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic  
OTP Vrtule pro žel. svršek  
OTP pro upevnění kolejnic

a další technické normy a interní předpisy SŽDC vyjmenované v příslušných kapitolách zákonů, norem, TKP, vzorových listech vždy v platném znění v době výstavby.

#### *B.1.11 Organizace výstavby*

Stavební činnosti a úpravy technologických zařízení proběhnou vždy za výluky jedné traťové + staniční koleje. Během této výluky se uskuteční veškeré zásahy, týkající se konkrétních kolejí.

Vzhledem k tomu, že na sousední koleji bude probíhat železniční doprava, bude rychlost průjezdu vlaků po ní snížena na 50 km/h.

Jako zařízení staveniště bude sloužit prostor u dočasně vyloučené koleje, výlučně pozemky v majetkové správě SŽDC s. o. Zhotovitel stavby zajistí sociální zázemí svým zaměstnancům (mobilní chemické WC, dovážku vody apod.). Potřebné prostory a plochy pro skladování materiálu a montážní činnost si zhotovitel zajistí dohodou s ČD a. s. v železničních stanicích Nové Sedlo u Lokte a Sokolov.

**Zpracoval:    prosinec 2012    Ing. Tomáš Traksl**