

ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI
ÚSTÍ n.L. – CHEB – projektová dokumentace

SOUHRNNÉ PODKLADY SPRÁVCE
pro zpracování dokumentace souboru opravných prací

1. Identifikační údaje

Akce:	Zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. – Cheb – projektová dokumentace
Účel akce:	Zkrácení cestovních dob na trati Ústí nad Labem hl.n. – Cheb pro zajištění návaznosti na DB takt v Chebu a Eurotakt v Ústí nad Labem.
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1, Nové Město
Správce objektu:	Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 31 400 03 Ústí nad Labem
Termín realizace stavby:	04/2013 – 11/2014
Evidenční km:	142,173 – 236,300
Číslo trati (dle JŘ):	140
Číslo trati (dle TTP):	533
Objekty:	železniční svršek a spodek, SZZ, TZZ, PZZ, TV, MO
Kraj:	Karlovarský, Ústecký

2. Popis a základní údaje o traťovém úseku

Traťový úsek Verněřov (u Klášterce n.O.) – Cheb je součástí železniční tratě č. 533 (140), která je zařazena do systému konvenčních železničních tratí TEN. Trať je v celém úseku dvoukolejná a je elektrifikovaná soustavou 25 kV AC. Na úseku trati se nachází celkem 16 železničních stanic, a to Klášterec nad Ohří, Perštejn, Stráž nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Hájek, Dalovice, Karlovy Vary, Chodov, Nové Sedlo u Lokte, Sokolov, Citice, Dasnice, Kynšperk nad Ohří, Tršnice a Cheb. Délka úseku činí 94,127 km. V úseku z Verněřova do Klášterce n.O. je traťová rychlost 80 až 90 km/hod., z Klášterce n.O. do Chodova je traťová rychlost 75 až 80 km/hod, v úseku z Chodova do Sokolova 85 až 100 km/hod, ze Sokolova do Kynšperku 75 až 80 km/hod a z Kynšperku do Chebu 85 až 100 km/hod. Zábřdná vzdálenost v úseku Hájek – Chodov je 700 m, v úseku Chodov – Sokolov je 1000 m a v úseku Sokolov – Cheb je 700 m.

Železniční stanice jsou v celém úseku vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením III. kategorie. Žst.Klášterec n.O., Perštejn, Stráž n.O., Vojkovice, Ostrov n.O., Hájek, Dalovice, Karlovy Vary a Odb.K.Vary-Dvory jsou vybaveny systémem ESA, celá oblast DOZ Kadaň-Pruněřov (mimo) - Chodov (mimo) je dálkově ovládaná z Karlových Varů. Žst. Chodov a Nové Sedlo jsou vybaveny systémem AŽD 71, Žst. Sokolov systémem ESA, Žst. Citice systémem ESA dálkově ovládaným ze Sokolova, Žst. Dasnice, Kynšperk, Tršnice a Cheb jsou vybaveny systémem AŽD 71.

Traťové zabezpečovací zařízení je rovněž v celém úseku III. kategorie. V úseku Kadaň-Pruněřov – Chodov jsou v mezistaničních úsecích, které tvoří hranici mezi uzly technologických počítačů (Stráž – Vojkovice, Hájek – Dalovice) a v mezistaničních úsecích, které tvoří hranici mezi systémy ESA a AŽD 71 (Kadaň-Pruněřov – Klášterec, Odb.K.Vary-Dvory – Chodov), v provozu automatická hradla bez kódování vlakového zabezpečovače. Ve zbývajících mezistaničních úsecích (Klášterec – Perštejn, Perštejn – Stráž, Vojkovice – Ostrov, Ostrov – Hájek, Dalovice – K.Vary a K.Vary – Odb.K.Vary-Dvory) jsou v provozu traťové souhlasy integrované pomocí SW do systému ESA opět bez kódování vlakového zabezpečovače. Z Chodova do Nového Sedla je v provozu traťový souhlas, z Nového Sedla do Sokolova autoblok, ze Sokolova do Citic automatické hradlo. Z Citic až do Chebu je v provozu autoblok. Kódování vlakového zabezpečovače do kolejí je zajištěno v úseku z Chodova až do Chebu.

V celém dotčeném úseku se nachází celkem 27 zabezpečených přejezdů, a to v km: 144,617; 151,943; 154,831; 163,941; 170,153; 176,260; 179,337; 179,575; 182,304; 184,150; 188,909; 193,244; 195,154; 213,744; 216,005; 216,930; 222,298; 223,047; 223,235; 224,103; 226,265; 227,229; 228,823; 231,510; 232,680; 233,121; 234,565.

Traťová třída zatížení je v úseku Klášterec n.O. – Karlovy Vary v kategorii D 4, z Karlových Varů do Chebu v kategorii D 3. Tvar svršku je typu S 49, pouze v pěti úsecích v celkové délce 569 m je tvar svršku UIC 60. Pražce jsou převážně betonové (90 %), místy dřevěné (10%).

Připravovaná stavba začíná v km 142,173 v zastávce Verněřov (u Klášterce n.O.) a končí v km 236,297 v železniční stanici Cheb.

3. Účel souboru opravných prací

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. Rozborový materiál SŽDC uvádí celkem 6 variant, které byly prověřeny z hlediska odhadnutých nutných investičních nákladů, vynaložených na úpravu infrastruktury v daném úseku a z hlediska dosažitelného efektu úspory jízdní doby.

Bylo rozhodnuto, že se bude nadále sledovat varianta č. 5. Tato varianta počítá se stavebními úpravami v úseku Hájek až Cheb (mimo), která umožní za minimální náklady na jednu uspořenou minutu dosáhnout dostatečné časové úspory 6 minut 21 sekund při uvažovaném nedostatku převýšení do 100 mm.

Záměr byl následně rozšířen o zavedení rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 130mm v úseku Verněřov u Klášterce nad Ohří – Hájek dle návrhu OTH včetně nezbytných drobných stavebních úprav trati v tomto úseku

Tato časová úspora v kombinaci s ostatními opatřeními by měla dosáhnout požadovaného zkrácení jízdní doby o 12,5 minuty.

4. Členění souboru opravných prací na stavby a základní údaje pro návrh technického řešení

Pro účely realizace je akce v návrhu OŘ Ústí nad Labem rozčleněna na sedm samostatných staveb, které se dále dělí na jednotlivé stavební objekty a provozní soubory (viz příloha 1.).

Jedná se o stavby:

Stavba 1 - Zvýšení TR Verněřov u Klášterce nad Ohří – Hájek

- Stavba 2 - Zvýšení TR Hájek – Karlovy Vary
- Stavba 3 - Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov
- Stavba 4 - Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov
- Stavba 5 - Zvýšení TR Sokolov – Dasnice
- Stavba 6 - Zvýšení TR Dasnice – Kynšperk
- Stavba 7 - Zvýšení TR Kynšperk - Cheb

Základním podkladem je návrhový rychlostní profil OŘ Ústí nad Labem pro úsek Hájek – Cheb pro nedostatek převýšení 100mm (příloha 2) a návrh rychlostního profilu OTH pro nedostatek převýšení 130mm v úseku Verněřov u Klášterce nad Ohří – Hájek (viz podklady ke stavbě 1 - Verněřov u Klášterce nad Ohří – Hájek). Dále pak provozně technická dokumentace správců stávající infrastruktury.

Na základě těchto podkladů požadujeme:

1. Zpracovat návrh úprav GPK – změny převýšení při zachování stávajících směrových poměrů - pro uvažované zvýšení TR pro rychlostní profil V_{130} ve všech uvažovaných úsecích a tento návrh předložit k posouzení na OTH a OŘ Ústí nad Labem. Při návrhu převýšení nedoporučujeme využívat mezních normativních hodnot převýšení D s ohledem na smíšený charakter dopravy na této trati.
2. Po schválení návrhu GPK zpracovat rychlostní křivku a dynamické posouzení (tachogram) pro rychlostní profil V_{100} (vyrovnání TR pro nákladní dopravu) a pro rychlostní profil V_{130} (maximalizace úspor jízdní doby pro osobní dopravu) v celém úseku a tento návrh předložit k posouzení na OTH a OŘ Ústí nad Labem.
3. Zpracovat přípravné dokumentace pro jednotlivé SO a PS (dle přílohy 1.)
4. Po schválení PD zpracovat realizační dokumentaci pro technologické provozní soubory SSZT (dle přílohy 1.)

V rámci stavby budou provedeny zejména následující úpravy traťového úseku:

- a) ve vybraných úsecích se provede úprava svršku do normového stavu, zejména úpravy GPK, doplnění kolej. lože, strojní čištění nebo sanace kolej. lože, SVK, SVP a výměna upevňovadel
- b) v nutných případech bude provedena rekonstrukce nebo TSO výhybek
- c) v nutných případech bude provedena sanace železničního spodku
- d) v nutných případech bude provedena rekonstrukce přejezdů
- e) v místech úprav GPK bude provedena odpovídající úprava trakčního vedení
- f) v místech, kde je zábrzdna vzdálenost 700 m, bude provedena úprava zabezpečovacího zařízení na zábrzdnou vzdálenost 1000 m

- g) v místech, kde není zajištěno kódování vlakového zabezpečovače do kolejí, budou vybudovány kolejové obvody s kódováním
- h) spouštěcí obvody přejezdových zařízení se upraví v souladu se zvýšenou traťovou rychlostí
- i) bude provedena rekonstrukce MO v km 232,992
- Předpokládaný rozsah nutných úprav pro jednotlivé stavby, SO a PS je uveden v dílčích podkladech pro jednotlivé SO a PS a v příloze 3.

Pro jednotlivé SO a PS jsou zpracovány dílčí podklady správců, s výjma souborů SEE na úpravy a regulaci TV, ukolejnění a KSU, kde lze stanovit potřebný rozsah úprav až na základě odsouhlaseného návrhu GPK.

Stavba musí být koordinována s předpokládanými souvisejícími investičními akcemi, zejména rekonstrukcí MO v km 183,323, v km 226,393 a v km 226,575 trati Chomutov -Cheb.

5. Zabezpečení souboru opravných prací

a) Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy, normy, vyhlášky a zákony:

- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb státních drah“).
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb státních drah a v TKP staveb pozemních komunikací, Technických podmínkách na stavební práce a Technických specifikacích a vztažné výnosy a směrnice SŽDC, platné ke dni podpisu této smlouvy.
- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhláška ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31.7.1990
- předpis OP 16 - Pravidla o bezpečnosti a o ochraně zdraví při práci (platnost od 1.4.2006)
- Osvědčení o příslušné odborné zkoušce cizí fyzické nebo právnické osoby ve smyslu předpisu SŽDC Zam -1.

b) Požární ochrana

- při provádění díla je nutno dodržovat podmínky ČSN OHSAS 18001, platná předpisy o požární ochraně a obecně platné právní normy ve vztahu k PO.

c) Zajištění vody a energií

- zajistí si zhotovitel stavby

d) Likvidace odpadů

- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství
- původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
- dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č.338 a 337/1997 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů

e) Vliv stavby na životní prostředí

- v průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo samotnou stavební činností (hluk, zvýšený pohyb dopravních prostředků, apod.). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné.
- při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí

f) Výluky a termín realizace

- předpokládaný rozsah výluk je uveden v dílčích podkladech pro jednotlivé SO.
- předpokládaný termín realizace je od dubna 2013 do listopadu 2014. Časový sled jednotlivých staveb je uveden v příloze 1.

V Ústí n.L., 17.08.2012

Ing. Josef Kalivoda
Ředitel Oblastního ředitelství
Ústí nad Labem