

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

**„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice
(včetně) – Cheb (mimo)“**

Datum vydání: 12. 2. 2020

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Místo stavby	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdělovací zařízení	8
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.7 Ostatní technologická zařízení	10
4.8 Železniční svršek a spodek	11
4.9 Nástupiště	11
4.10 Železniční přejezdy	11
4.11 Mosty, propustky, zdi	12
4.12 Ostatní objekty	14
4.13 Pozemní stavební objekty	14
4.14 Geodetická dokumentace.....	16
4.15 Životní prostředí	17
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	18
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	19

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

SŽDC Správa železnic, státní organizace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Dokumentace pro územní řízení (dále DUR) stavby „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“.
- 1.1.2 Součástí DUR jsou činnosti zajišťující komplexní veřejnoprávní projednání a zajištění potřebných dokladů, podkladů a certifikátů nutných k vydání územního rozhodnutí, případně územního souhlasu nebo závazného stanoviska orgánu územního plánování dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb. Za splnění bude považováno řízení bez přerušení. V případě podání neúplné žádosti bude tento stav podléhat sankci.
- 1.1.3 Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání územního rozhodnutí a pro schvalovací řízení stavby v rámci Správy železnic.
- 1.1.4 Součástí stavby bude zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon EIA).
- 1.1.5 Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bylo zpracováno pro soubor staveb „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“. V průběhu zpracování dokumentace je nutné hlídat předpínací hodnotu všech tří staveb.
- 1.1.6 Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotvářejících tento zákon, dále požadavkům Zákona o dráhách č.266/1994 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnicím a předpisy Správy železnic (SŽDC). Dokumentace pro územní řízení stavby bude řešit koncepci a rozsah stavby, který je dán Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.11/2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GŘ a pozdějších změn a doplňků.
- 1.1.7 V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování DUR.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Kraj: Karlovarský
- 1.3.2 Okres: Sokolov
- 1.3.3 Katastrální území: Doubí u Třebeně, Tršnice, Jindřichov u Tršnic, Hradiště u Chebu, Cheb
- 1.3.4 Správce: OŘ Ústí nad Labem
- 1.3.5 Předpokládané staničení začátku a konce stavby: km 230,788 498 – km 236,602 000
- 1.3.6

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	533+534
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112S1, 011238, 0112W1, 011246, 018102
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá 25 kV, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Záměr projektu, 11/2018, SAGASTA s.r.o.
- 2.1.2 Zápis z 219. Centrální komise MD ze dne 11.02.2020
- 2.1.3 Pro ŽST Tršnice byla vydáno pod č.j. DUCR-16664/16/Ho ze dne 17.03.2016 povolení k odstranění stavby „Železniční stanice Tršnice – odstranění postradatelné infrastruktury“.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 230,700 – 236,300 do hranic dráhy z roku 2017.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 236,300 – 237,100 do hranic dráhy z roku 2016.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 00203 km 454,800 – 455,000 do hranic dráhy z roku 2016 (V současné době v ŽST Cheb probíhá realizace stavby Modernizace ŽST Cheb).

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0181 km 0,402 – 3,724 do hranic dráhy z roku 2017.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0211 km 67,700 – 73,615 do hranic dráhy z roku 2017 (od km 68,237 jsou mapové podklady vyneseny pouze 3,5 m od osy koleje, ostatní jsou zaměřeny a zpracovány až do hranice dráhy).

Geodetické a mapové podklady nad rámec si zajistí zhotovitel v rámci zpracování projektové dokumentace.

- 2.2.2 Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesionální tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 (Je k dispozici nahlédnutí u zadavatele).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo (včetně), ZP, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: METROPROJEKT Praha a.s.
- 3.1.2 Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo (mimo) – Sokolov (mimo), ZP, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: METROPROJEKT Praha a.s.
- 3.1.3 Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo), DUR, investor: SŽDC, s.o., probíhá výběr Zhotovitele

- 3.1.4 Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo DUR, investor: SŽDC, s.o., probíhá výběr Zhotovitele
- 3.1.5 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
- 3.1.6 Modernizace ŽST Cheb, realizace, investor: SŽDC, s.o., 10/2017-06/2019
- 3.1.7 Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část, stavba v realizaci, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.8 Peronizace ŽST Chodov, stavba v realizaci, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.9 Rekonstrukce žel. mostu v km 226,393 a 226,575 trati Chomutov – Cheb, realizace v r. 2015, investor: SŽDC, s.o.,
- 3.1.10 Rekonstrukce žel. mostu v km 226,393 a 226,575 trati Chomutov – Cheb, realizace v r. 2015, investor: SŽDC, s.o.,
- 3.1.11 Rekonstrukce mostů v km 184,534 a 184,593 trati Chomutov – Cheb, tendr na zhotovitele, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.12 Revitalizace trati Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt, realizace, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.13 Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov, ZP a PD - část B.2 Provozní a dopravní technologie, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o.
- 3.1.14 Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.
- 3.1.15 Zvýšení traťové rychlosti Ústí n/L-Cheb – projektová dokumentace úsek Kynšperk-Cheb (SUDOP Praha 03/2014)
- 3.1.16 Rekonstrukce výhybek liché zhlaví v žst. Tršnice (H-PRO spol. s r.o. 11/2006)

V celém mezistaničním úseku Tršnice-Cheb je k dispozici projekt zajištění. Na TÚ 0181 a 0121 a v žst. Tršnice na TÚ 0112 je na 1. a 2. koleji vyhotoven nestavební projekt žel. svršku.

Při projektování kolejových úprav je třeba navázat na nestavební projekty žel. svršku na TÚ 0121 a 0181, na projekt Modernizace žst. Cheb a na související stavbu „Rekonstrukce“.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 DUR bude vycházet ze schváleného ZP.
- 4.1.2 Hlavní náplní dokumentace je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.3 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 v jednotlivých úsecích, provedla nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci případně přestavbu umělých staveb. Součástí dokumentace bude i návrh vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení a doplnění EOv. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.4 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.

- 4.1.5 Dokumentace bude respektovat majetkové poměry mezi ČD a Správou železnic s ohledem na budoucí dělení pozemků a podle toho bude vypracováno i majetkové vypořádání.
- 4.1.6 Protihluková opatření navrhovat pouze v odůvodněných případech na základě výsledků akustické studie.
- 4.1.7 Navržené úpravy musí být umístěny na stávajících pozemcích a v případě, že tuto podmínku nelze splnit, musí Zhotovitel prověřit průchodnost umístění navrhovaných konstrukcí na pozemku třetích osob a případně využít pouze ty pozemky, u nichž nebude v rámci dalších stupňů přípravy problém s výkupem či převodem majetku pod Správu železnic.
- 4.1.8 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 Správy železnic (SŽDC), Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy Správy železnic (SŽDC), zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina.
- 4.2.2 Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován GVD.
- 4.2.3 Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.4 Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GR O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Bude zpracován návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešenou stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nákladkových a vykládkových kolejí. Bude uvedena délka trvání výluky, činnost zabezpečovacího zařízení, vymezení vylučovaného trakčního vedení, stručný rozsah prací, počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout apod.
- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.3 POV musí respektovat, že stavba bude z části probíhat na hranici evropsky významné lokality, aktivní zóny záplavového území Q100 a v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů III. stupně.

4.4 Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Tršnice je SZZ 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz s přijímači EFCP. Tyto KO jsou v hlavních kolejích kódovány kódem VZ. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Tršnice. V obvodu ŽST Tršnice se nachází PZS v km 231,510, kat. 3ZBLI, typ PZZ-K, v km 232,680, kat. 3ZBLI, typ AŽD71 a v km 0,613 na zaústějící trati Tršnice – Fr. Lázně kat. 3SNLI, typ AŽD71.

V mezistaničním úseku Tršnice - Cheb je TZZ 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v

nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 75Hz, se stykovými transformátory DT1-150, soubory KAV-3 a FID-3. Tyto KO jsou kódovány kódem VZ. V mezistaničním úseku se nacházejí PZS v km 233,121, kat. 3SBI, typ AŽD71, v km 234,565, kat. 3ZBI, typ PZZ-RE. Zařízení je ovládáno z DK ŽST Tršnice.

V ŽST Cheb je stávající SZZ 3. kategorie, typu AŽD 71 s číslicovou volbou. Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz.

4.4.2 Požadavky na nový stav

Bude zřízeno pracoviště v ŽST Cheb pro ovládání celého úseku DOZ Sokolov - Cheb (mimo). Tento PS řeší i úpravy SZZ Cheb, související s rekonstrukcí výhybek 89,90 a 91, která je zahrnuta do této stavby. Dále bude tento PS řešit i případné úpravy ETCS (stavba ETCS Plzeň – Cheb) v upravované části kolejíště.

V celém úseku Sokolov – Cheb bude zařízení upraveno na zábrzdnu vzdálenost 1000m. V rámci dálkové kabelizace se nově řeší kabelizace celého úseku z ŽST Tršnice do ŽST Cheb. Do jednotlivých stanic a přejezdů budou vyvedena příslušná vlákna optického kabelu, určená pro zabezpečovací zařízení. Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z. Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS a Směrnici 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR. Vzhledem k doplňování počítačů náprav v jednotlivých stanicích bude součástí SZZ i funkcionality Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) dle TS 2/2014-S,Z s navázáním do základního rádiového spojení. Nově navržená zařízení budou splňovat vydané Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven dle čj. 20009/2018-SŽDC-GR-O6. Při úpravách přejezdových zařízení bude dokumentace posuzována nezbytnost doplnění zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V ŽST Tršnice bude vybudováno elektronické SZZ 3. kategorie (TNŽ 34 2620). S ohledem na minimalizaci nákladů se navrhuje stávající zařízení provozovat po dobu výstavby jako provizorní zab. zařízení. Nové zab. zařízení se předpokládá řešit jako elektronické stavědlo, které bude zároveň řídit i traťové stavědlo v ŽST Kynšperk nad Ohří. Zařízení bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V kolejích č. 1 a 2 budou zachovány kolejové obvody s dodatečným kódováním. Kolejové obvody budou nového schváleného typu. Zbývající úseky budou osazeny počítači náprav. Stanice bude uvázána do DOZ s dočasným ovládáním ze ŽST Cheb. V cílovém stavu bude ŽST Tršnice ovládána podle Pokynu SŽDC PO-01/2019-GR z CDP Praha. Součástí SZZ jsou přejezdy P97, P98, P99 a přejezd P250 směr Františkovy Lázně. Přejezdy P97, P99 a P250 budou rekonstruovány. Přejezd P98 bude zrušen, v souvislosti s přijatým a schváleným stavebním řešením.

V mezistaničním úseku Tršnice – Cheb bude do doby výstavby ETCS zachováno stávající TZZ.

Bude vybudováno nové traťové zab. zař. 3. kategorie do ŽST Františkovy Lázně. Traťový úsek bude osazen počítačem náprav. Na záhlaví ve Františkových Lázních bude doplněno seřadovací návěstidlo ve funkci označníku a zhášecí úsek (PoČN).

Pro traťový úsek Tršnice – Nový Drahov (Skalná) bude upraveno stávající zařízení, které je v tomto úseku provozováno od r. 2015. V zařízení jsou již zapracovány informace o stávajících zabezpečených přejezdech P102, P103, P104 a P105. Zachování minimálně stávajícího způsobu krytí tohoto traťového úseku požadují zástupci PO ŽST K. Vary a správce zařízení, aby nedošlo ke zhoršení provozního stavu.

Rekonstrukci traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo) předchází stavba „Modernizace ŽST Cheb“, která zahrnuje také rekonstrukci stávajícího SZZ za elektronické stavědlo. V rámci této předcházející stavby budou určeny prostory na zřízení pracoviště DOZ pro úsek Sokolov – Cheb. Doplnění vybavení bude součástí stavby Rekonstrukce TÚ Tršnice (včetně) – Cheb (mimo). V rámci naší stavby se v ŽST Cheb provede i úprava zab. Zařízení související s úpravou v.č. 89,90 a 91 v ŽST Cheb. Pokud

v době realizace stavby Tršnice – Cheb bude již v provozu zařízení ETCS Plzeň – Cheb, bude provedena úprava tohoto zařízení vyplývající z úprav traťových rychlostí a nového TZZ a nových PZZ v daném úseku.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

ŽST Tršnice je trvale obsazena dopravní službou. Většina systémů v ŽST je v provozu od přelomu 70. a 80. let minulého století, v případě zapojovačů byla provedena náhrada za novější typy v průběhu posledních pěti let.

V ŽST Tršnice se nachází zapojovač Inoma ALFA, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení pro cestující, automatické hlášení ČD-speaker, PC pro dálkové ovládání automatického hlášení UH-02 v n. z. Nebanice, ústředna EPS MHU 102, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, hodiny řízené hodinovou ústřednou v Chebu.

ŽST Cheb se nachází telefonní zapojovač IP Touch Call, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení pro cestující a pro rozhlas se zpětnými dotazy v kolejišti, automatické hlášení ČD-speaker INISS, záznamové zařízení ReDat 3, ústředna EPS MHU 109, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, informační zařízení ELEKTROČAS typu 1ADT 7069-01.

Traťová kabelizace v úseku K.Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století. Z pohledu její plné obsazenosti není v podstatě možno ji využít při realizaci stavby. Optická kabelizace Správy železnic, kromě dílčího TT Jindřichov - Cheb, v úseku Tršnice - Cheb není.

4.5.2 Požadavky na nový stav

Nově navrhuje postupné převedení řízení celého úseku Sokolov – Cheb na připravované pracoviště dispečerů do ŽST Cheb.

V rámci dálkové kabelizace se nově řeší kabelizace celého úseku z ŽST Tršnice až do ŽST Cheb, a to v rozsahu jednoho dálkového metalického kabelu 15XN, dvou HDPE trubek a jednoho dálkového optického kabelu 72 vláken. Tato dálková kabelizace bude provedena v celém úseku Sokolov – Cheb. Do jednotlivých stanic, zastávek a přejezdů budou vyvedena příslušná vlákna optického kabelu, určená pro zab. zař. a sděl. zař.

Diagnostika všech sdělovacích zařízení bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) dle TS 2/2008 – ZSE. Diagnostické informace budou připojeny do integračních serverů DDTS ŽDC Ústí nad Labem a CDP Praha.

V době zahájení stavby se předpokládá, že bude již v provozu systém GSM-R. V rámci této stavby budou upraveny místní radiové sítě na dálkové ovládání. Dále budou provedeny úpravy systému GSM-R z důvodu přechodu na DOZZ.

Stávající rozhlasová ústředna v ŽST Tršnice bude doplněna o možnost dálkového ovládání, rozhlasové větve v kolejišti budou zrušeny. Bude provedena výstavba nového zařízení EZS, EPS s možností dálkového dohledu ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb. Dále bude vybudován nový kamerový a informační systém s dálkovým přenosem a ovládáním. V ŽST Tršnice bude vybudován nový přenosový systém propojený s přenosovým systémem IP/MPLS. Telefonní zapojovač bude doplněn o možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera.

Rekonstrukci traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo) předchází stavba „Modernizace ŽST Cheb“, která zahrnuje také rekonstrukci stávajícího sdělovacího zařízení v ŽST Cheb. V rámci této předcházející stavby budou určeny prostory na zřízení dispečerského pracoviště pro úsek Sokolov – Cheb. V rámci stavby „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“ bude v ŽST Cheb nainstalován agregační přepínač/směrovač, který bude vložen do stávající trasy Plzeň – Chomutov – Most – Ústí n/L a bude nakonfigurován pro připojení všech dílčích částí (staveb) úseku Ústí n/L západ – Cheb se zálohováním přes Plzeň a Prahu.

Budou integrovány silnoproudé technologie EOV, osvětlení, EE a ovládání prvků v silových rozváděcích, EZS, elektrická požární signalizace. Nouzové signály budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC) podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008 – ZSE v platném znění, a to buď instalací převodníků pro přenos nouzových signálů do technologické datové sítě s protokolem Ethernet nebo připojením binárních indikací přes rozváděč RDD DDTS ŽDC. Signalizace ze silových rozváděčů bude připojena prostřednictvím PLC. Do systému budou tato zařízení připojena prostřednictvím sdělovacího zařízení přes TDS. Data z traťového úseku budou integrována na InS na ED Ústí nad Labem.

ÚS Plzeň, doplnění DDTS

Budou integrovány silnoproudé technologie EOV, osvětlení, EE a ovládání prvků v silových rozváděcích, EZS, elektrická požární signalizace. Data z traťových úseků budou integrována na InS na ÚS Plzeň.

CDP Praha, doplnění DDTS

Budou integrovány silnoproudé technologie EOV, osvětlení, EE a ovládání prvků v silových rozváděcích, EZS, elektrická požární signalizace. Data z traťových úseků budou integrována na InS na CDP Praha.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

Tento traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz. V úseku Nové Sedlo – Cheb je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Součástí trakční soustavy je i nová trakční napájecí stanice (TNS) Jindřichov vybudovaná v rámci stavby „Optimalizace trati Planá-Cheb“.

V rámci stavby „Rekonstrukce výhybek liché zhlaví ŽST Tršnice“ v roce 2006, 2008 byla provedena rekonstrukce TV na obou zhlavích, elektrický ohřev (EOV) a doplněno osvětlení. Odpojovače TV jsou ústředně ovládány z ED Plzeň. V železniční stanici je kabelové rozvody a osvětlení.

4.6.2 Požadavky na nový stav

V traťovém úseku vybudován systém DŘT ŽDC pro ŽST Tršnice a její začlenění do InS. Je navržena DŘT (Teco) nástěnného provedení, s metalickým modemovým připojením do automatizovaného systému dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení (ASDŘ PETZ). Teco je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Pro ústřední ovládání silnoproudé technologie je navržena nová telemechanická jednotka Teco v nástěnné skříni, která je v systému řízení určena pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Komunikace DŘT s elektrodispečerem ED Ústí nad Labem bude provedena přes přenosové zařízení.

Rozsah úprav TV vychází z rozsahu úprav železničního spodku a svršku a posouzení stavu stávajících podpěr s ohledem na plnění norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 (34 1520) ed. 2 a ČSN EN 50119 ed. 2 (34 1531). Nový rozsah zatrolejování je patrný z přiložených schémat napájení. Navrhované nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové dokumentace, schválené na provozní rychlost do 160 km/hod. Vedení bude splňovat platné TSI subsystému „Energie“ (TSI ENE). S ohledem na nové kolejové řešení, se navrhuje rekonstrukce všech stávajících podpěr novými s novými závěsy. Bude snaha o využití trakčních podpěr měněných v rámci opravných prací v posledním období. Nové lana a troleje bude třeba instalovat u kolejových spojek, jinak bude snaha o využití nosných lan stávajících. Trolej bude nová.

V průběhu úprav TV bude třeba postupně převěšovat stávající závěsný optický kabel (ZOK) na nové podpěry. Vedení optické kabelizace bude v závěru přeloženo do země. Protože část závěsných kabelů byla realizována s podporou dotací EU, bude před realizací uložení optiky do země a finální demontáží ZOK nutné prověřit ukončení udržitelnosti projektu (ochrana investice EU).

Elektrický ohřev výhybek je stanovený v rozsahu určeném dopravní technologií. Podle situování jednotlivých výhybek je elektrický ohřev železniční stanice rozdělen do dvou skupin. Do skupiny zhlaví směr Cheb a Františkovy Lázně a směr Sokolov. V současnosti je EOv instalováno. Rozvody budou upraveny dle nového kolejového řešení. V případě navýšení odběru topnic bude doplněn nový transformátor v současném aluzinkovém domku. Vlastní rozvod k jednotlivým ohřevům výhybek bude proveden z jednotlivých rozváděčů REOV příslušného zhlaví. Ovládání elektrického ohřevu výhybek bude soustředěno do rozvodnice ovládání RO-EOV umístěné v DK. K přenosu povelů a informací mezi rozváděčem ovládání (RO-EOV) a rozváděči elektrického ohřevu výhybek jednotlivých zhlaví se položí ovládací kabel.

V rámci rekonstrukce stanice dojde k úpravě umístění nových nástupišť, které budou posunuty blíže k obci mimo stávající ŽST. Stávající zařízení venkovního osvětlení bude kompletně demontováno a instalováno nové. Ve stanici budou instalovány a připojeny nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nové zařízení venkovního osvětlení. Osvětlení zastávky a kolejiště ŽST bude řešeno kombinací sklopných stožárků a věží, případně sklopných stožárků výšky 5,5m s LED svítidly. Nové osvětlení je navrženo v souladu s ČSN EN 12464-2 na základě protokolu o vymezení venkovního pracovního prostoru. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem v rozváděči pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je napájena z okruhu osvětlení. PLC bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému DDTs. Ve stanici se instaluje transformátor 25/2x0,2kV pro záložní napájení ZZ, který bude připojen k trakčnímu vedení přes odpojovač. Transformátor bude umístěn na trakční podpěře nebo samostatném sloupu.

V úseku Tršnice – Cheb bude stávající kabelový rozvod 6kV, 75Hz vč. traťových transformátorových skříní bude demontován. Jednotlivé odběry pro TZZ a PZZ budou napájeny ze stanic rozvodem nn nebo z trakčního vedení. Připojky ze stanic budou vedeny v nové trase po pozemcích dráhy podél traťové koleje. Kabelové vedení se v celé délce uloží do kabelového žlabu. Na konci přípojek bude vytvořeno přizemnění.

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k demontáži všech stávajících motorových pohonů odpojovačů trakčního vedení a k následné instalaci pohonů. Stávající odpojovač Z118 bude přeznačen na odpojovač Z128. U odpojovačů 3B a 4 bude nově osazen motorový pohon. Nově bude osazen odpojovač s motorovým pohonem Z118. Stávající ovládací panel DOÚO bude demontován. Všechny pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání. Nový ovládací panel DOÚO, včetně příslušenství bude umístěn v Dopravní kanceláři. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude položena nová kabelizace ovládání DOÚO. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT).

Vzhledem k celkovému přepojení rozvodů nn dojde k demontáži stávajícího záložního zdroje včetně ekologické likvidace kontaminovaných prostor.

Vzhledem k celkové úpravě rozvodů pro napájení ŽST a ZZ budou kompletně demontovány rozvody 6kV včetně TTS.

Je navržena kompletní rekonstrukce ukolejnění akceptující změny v kolejišti a instalaci nových souvisejících zařízení v rámci této stavby, zvláště pak v realizaci nového TV, zabezpečovacího zařízení, rozhlasů, osvětlení, zábradlí apod.. Ve všech úsecích se preferuje nově ukolejnění individuální. Návrh ukolejnění a KSU a TP bude vycházet ze stávajícího a nového stavu a bude akceptovat i stavy provizorní, zvláště pak stavy, kdy bude aktivováno zabezpečovací zařízení.

4.7 Ostatní technologická zařízení

4.7.1 Požadavky na nový stav

Nově budou v rámci stavby vybudovány k přístupu na nástupiště nové výtahové šachty a v rámci provozního souboru budou instalovány technologie samoobslužných výtahů pro cestující. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dále bude součástí

výtahových technologií i bateriový dojezd s II. stupněm přepětové ochrany, který dopraví kabinu při výpadku proudu do spodní stanice a otevře dveře. Součástí výtahů bude i příprava pro pevnou IP kameru v antivandalním provedení a dorozumívací zařízení.

4.8 Železniční svršek a spodek

4.8.1 Popis stávajícího stavu

Ve stavbou dotčených úsecích je železniční svršek převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Chomutovské zhlaví ŽST Tršnice bylo v roce 2008 rekonstruováno, výhybky jsou tvaru S49 na betonových pražcích. Odvodnění je místy nefunkční.

4.8.2 Požadavky na nový stav

V celém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku obou traťových kolejí na tvar UIC60 na betonových pražcích dl. 2,6 m s bezpodkladnicovým upevněním W14. Rozdělení pražců „u“. V ŽST Tršnice se v předjízdých dopravních kolejích č. 3 a 4 uvažuje s novým železničním svrškem tvořeným kolejnicemi typu 49E1 na betonových pražcích s pružným upevněním, v předjízdých kolejích č. 6, 8, 10 uvažuje s částečnou rekonstrukcí stávajících kolejí (rekonstrukce vadných pražců a kolejnic za nové) a se směrovou a výškovou úpravou stávajícího kolejového roštu. Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích s navrženou rekonstrukcí žel. svršku.

V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění. V části kolejiště na kynšperském zhlaví ŽST Tršnice v km cca 231,200 – 231,500 zasahuje hladina Q100 do stávající úrovně horní hrany štěrkového lože. Jako opatření ke zlepšení stávajícího stavu se v této oblasti navrhuje zdvih nivelety (s ohledem na navazující objekty v ŽST Tršnice bude docíleno zdvihu nivelety koleje o cca 0,5m) a odláždění svahu drážního tělesa lomovým kamenem. Bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku výhybek č. 89, 90 a 91 na chomutovském zhlaví ŽST Cheb (směr Tršnice) včetně příslušných kolejových spojek.

Návrh úprav železničního svršku a spodku bude koordinován s úpravami dotčených souvisejících umělých staveb tak, aby vyvolané úpravy těchto staveb přednostně respektovaly hranice pozemku dráhy.

4.9 Nástupiště

4.9.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Tršnice je celkem 6 nástupišť. Nástupiště č. 1 u koleje č.3 – délka 302 m, částečně kryté, Nástupiště č. 2 u koleje č.1 – délka 170 m, Nástupiště č. 3 u koleje č.2 – délka 170 m, Nástupiště č. 4 u koleje č.4 – délka 170 m, Nástupiště č. 5 u koleje č.6 - délka 206 m, Nástupiště č. 6 u koleje č.8 – délka 119 m.

4.9.2 Požadavky na nový stav

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

V ŽST Tršnice bude zřízeno nové mimoúrovňové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 s výškou nástupní hrany 550 mm a jedno vnější mimoúrovňové nástupiště u předjízdě koleje č. 3. Délka nástupištních hran bude 120 m. Nástupiště budou typu SUDOP s konzolovými deskami. Přístup na ostrovní nástupiště bude zajištěn z nového podchodu pomocí schodiště a výtahu, přístup na vnější nástupiště bude zajištěn bezbariérově z prostor u výpravní budovy pomocí šikmého chodníku.

4.10 Železniční přejezdy

4.10.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nacházejí V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 přejezdy – P97 v ev.km 231,510, P98 v ev.km 232,680, P99 v ev.km 233,121 a P100 v ev.km 234,565.

4.10.2 Požadavky na nový stav

Přejezd P97 v ev. km 231,510

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce tříkolejného přejezdu a přilehlá přejezdová vozovka. Přejezd bude tvořen celopryžovou konstrukcí s vnitřními i vnějšími panely. Přejezdovou vozovku mezi panely a v přilehlé vozovce bude tvořit živičná vozovka a kryt s příslušnými podkladními vrstvami.

Přejezd P98 v ev. km 232,696

Přejezd bude zrušen a přejezdová konstrukce s přilehlou komunikací zdemolována. Bude nahrazen částečně stávající a částečně nově navrženou souběžnou komunikací vedoucí ze sídelní jednotky Doubí jihozápadním směrem ke křižovatce se silnicí III/21228. Návrh byl projednán se zástupci města Cheb a se správcem pozemní komunikace.

Přejezd P250 v ev. km 0,613

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce a přilehlá vozovka pozemní komunikace.

Přejezd P99 v ev. km 233,121

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce dvoukolejného přejezdu a přilehlá přejezdová vozovka. Přejezd bude tvořen celopryžovou konstrukcí s vnitřními i vnějšími panely. Přejezdovou vozovku mezi panely a v přilehlé vozovce bude tvořit živičná vozovka a kryt s příslušnými podkladními vrstvami. Na přejezdové vozovce a konstrukci bude upraven úhel křížení mezi dráhou a komunikací tak, aby splňoval normovou hodnotu alespoň 75°.

Přejezd P100 v ev. km 234,565

Bude rekonstruována přejezdová konstrukce dvoukolejného přejezdu a přilehlá přejezdová vozovka. Přejezd bude tvořen celopryžovou konstrukcí s vnitřními i vnějšími panely. Přejezdovou vozovku mezi panely a v přilehlé vozovce bude tvořit živičná vozovka a kryt s příslušnými podkladními vrstvami.

U všech přejezdů budou zajištěné rozhledové poměry.

4.11 Mosty, propustky, zdi

4.11.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 mosty a 11 propustků.

Most v km 232,992 – ocelová oblouková trémová konstrukce s rozpětím 67,76 m, po rekonstrukci z r. 2016, níže uvedené požadavky se ho netýkají.

4.11.2 Požadavky na nový stav

Železniční most v ev. km 234,911

V novém stavu se počítá se zachováním a sanací stávající klenbové konstrukce mostu. Poloha kolejí na mostě bude v novém stavu navržena tak, aby excentricita polohy kolejí byla vzhledem k ose nosné konstrukce minimalizována. Objekt pak bude vyhovovat pro požadovanou přechodnost D4-120. Stávající římsy, římsový nosník, plovoucí deska a přechodové zídky budou odstraněny. Nad objektem bude zbudována nová železobetonová plovoucí deska plynule přecházející do říms se zábradlím kotveným do patních desek. Na ni bude provedena nová celoplošná vodotěsná izolace, která bude na koncích desky zatažena pod novou příčnou drenáž rubu opěr. Budou zřízeny nové přechody šterkového lože do trati s využitím prefabrikovaných šikmých přechodových zídek. Délka plovoucí desky bude volena tak, aby navazující přechodové zídky bylo možno zapustit dostatečně hluboko do terénu a nedocházelo k jejich příčnému posunu v důsledku zatížení železniční dopravou.

Železniční most v ev. km 235,090

Na místě zdemolovaného propustku (v km 235,090 – SO 91-25-05) je navrhován nový železobetonový rámový objekt se světlostí otvoru min. 4,0m / 2,5m (š/v). Objekt bude opatřen železobetonovými čelními zdmi s římsou a zábradlím do patních plechů. Přilehlý povrch terénu bude odlážděn kamennou dlažbou.

Silniční most v ev. km 235,233

Vzdálenost líce nechráněných stojek pilířů nadjezdu od osy koleje bude v novém stavu menší než 5,0m avšak větší než 3,0m (cca 3,25). Je proto navrhováno zřízení ochranných železobetonových zdí délky cca 18,0m u obou pilířů, vysokých min. 0,76m nad novou TK. Bude projednáno převedení ochranných zdí do majetku KSÚS KK.

Železniční most v ev. km 235,738

V novém stavu se počítá s rekonstrukcí nosné konstrukce, ubouráním horní části stávající spodní stavby, vybudováním nových úložných prahů a sanací viditelných povrchů zachovaných částí spodní stavby mostu. Bude proveden zdvih nivelety o cca 120mm tak, aby bylo dosaženo požadované hloubky štěrkového lože. Nová nosná konstrukce bude železobetonová rozepřená deska uložená do ozubů na úložných prazích. Šířka nové nosné konstrukce a úložných prahů bude odpovídat šířce stávající spodní stavby. Případné rozdělení desky na dilatační díly bude provedeno s ohledem na polohu kolejí v novém stavu. Úprava viditelných povrchů nosné konstrukce a spodní stavby bude spočívat v očištění a rekonstrukci omítky, sanaci trhlin a nových nátěrech. Izolace nosné konstrukce bude zatažena do ozubu římsy, na kterých bude osazeno nové zábradlí na patní desky. Budou nově řešeny přechody štěrkového lože a kabelových tras do tratě.

Železniční most v ev. km 236,340

V novém stavu se počítá se zachováním a sanací stávající konstrukce mostu. Nosná konstrukce objektu je celkově v dobrém stavu a nevykazuje známky nadměrného zatížení. Objekt je proto považován za vyhovující pro požadovanou přechodnost D4. Stávající objekt vyhovuje rovněž požadavkům na prostorové uspořádání trvalého mostu ve stanici s traťovou rychlostí do 120 km/h dle ČSN 73 6201. Úprava stávajícího objektu bude zahrnovat úpravu koryta vodoteče, očištění vnitřních povrchů klenby, hloubkovou injektáž kamenného zdiva klenby, přespárování a úpravu poškozených kamenů zdiva vystaveného tekoucí vodě, sanaci povrchů betonu, a zřízení ochranného soklu z kamenného zdiva, chránícího spodní část klenby před erozí.

Pro zajištění přístupu na ostrovní nástupiště je v ŽST Tršnice pod celkem sedmi kolejemi navržen nový podchod pro pěší. Přístup k podchodu je předpokládán jednak ze stávající silniční komunikace vedoucí okolo výpravní budovy, jednak z nově navrhované komunikace vedoucí podél protější strany kolejiště. Vstup do podchodu od výpravní budovy a výstup na ostrovní nástupiště bude umožněn výtahy a schodišti, vstup z opačné strany bude zajištěn schodištěm a rampou. Konstrukce podchodu je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám. Schodiště a rampa budou zastřešeny. Výtahy, osvětlení a zastřešení ramp a schodišť podchodu budou řešeny v rámci samostatných objektů.

Je navrhována sanace části zárubní zdi v ev. km 234,550 – 234,600 z kamenného zdiva. Zdivo bude přespárováno, stávající betonová římsa bude zrekonstruována. Část zdi z vyskládaných betonových prahů bude zrekonstruována novou gabionovou zárubní zdí výškově navazující na část z kamenného zdiva a plynule přecházející do terénu.

Je navrhována úprava části zárubní zdi v ev. km 234,600 – 234,850 z kamenného zdiva. Zdivo bude přespárováno, betonová krycí vrstva na koruně zdi bude zrekonstruována. Části zdi z vyskládaných betonových prahů budou zrekonstruovány novými gabionovými zárubními zdmi, výškově navazující na část z kamenného zdiva a plynule přecházející do terénu.

Část zdi v ev. km 235,200 – 235,235 v úseku pod stávajícím silničním nadjezdem bude zrekonstruována železobetonovou zdí chránící stojky přilehlého pilíře nadjezdu, zbytek zdi bude zrekonstruován novou gabionovou zárubní zdí, výškově navazující na železobetonovou část a plynule přecházející do terénu.

Bude provedena úprava částí z kamenného zdiva zárubní zdi vpravo trati v ev. km 235,100 – 235,350. Zdivo bude přespárováno, provizorní nadvýšení z betonových pražců bude upraveno kamenným zdivem, na koruně zdi bude zřízena ochranná vrstva z betonu. Zeď z vyskládaných betonových pražců v úseku pod stávajícím silničním nadjezdem bude odstraněna a místo ní bude vybudována železobetonová zeď chránící stojky přilehlého pilíře.

Z důvodu špatného a nevyhovujícího technického stavu je u většiny propustků navržena jejich celková přestavba. V případě dobrého stavu objekty zůstávají zachovány, jsou provedeny úpravy a rekonstrukce odláždění. Propustky z TZR trub budou zdemolovány a vybudovány ze železobetonových trub.

4.12 Ostatní objekty

- 4.12.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.
- 4.12.2 Po zrušení stávajícího přejezdu P98 bude přejezd nahrazen souběžnou komunikací vedoucí po západní straně obvodu ŽST Tršnice. Souběžná komunikace bude navržena v šířkové kategorii S6,5 a bude spojoval silnici III/21228 přes stávající přejezd P250 kolem obvodu stanice až po napojení na stávající místní komunikaci v místní části Doubí a silnici III/21227. Pro pěší a cyklisty je navržena souběžná stezka k novému ocelovému mostu, pod kterým stezka podchází.
- 4.12.3 Je navržena zpevněná plocha pro parkování vozidel vedle výpravní budovy ŽST Tršnice. Plocha je umístěna namísto zdemolovaných pozemních objektů TO Tršnice. Předpokládaným vlastníkem a správcem objektu bude Správa železnic.
- 4.12.4 Je navržena zpevněná plocha pro parkování vozidel při vyústění prodlouženého podchodu pod kolejištěm ŽST Tršnice u nově navrhované souběžné komunikace. Předpokládaným vlastníkem a správcem objektu bude Správa železnic.
- 4.12.5 V ZP byly vytipovány úseky v bezprostřední blízkosti trati zatížené již v současném stavu hlukem ze železniční dopravy. V těchto místech se předpokládají protihluková opatření ve formě protihlukových stěn:

ŽST Tršnice 231,510 231,560 50 vpravo kolejiště
ŽST Tršnice 231,970 232,080 110 vlevo kolejiště
ŽST Tršnice 232,115 232,315 200 vlevo kolejiště
ŽST Tršnice 232,610 232,660 50 vpravo kol. č. 2
Tršnice - Cheb 233,120 233,220 100 vpravo kol. č. 2
Tršnice - Cheb 233,120 233,270 150 vlevo kol. č. 1
Tršnice - Cheb 233,410 233,460 50 vpravo kol. č. 2
Tršnice - Cheb 233,360 233,460 100 vlevo kol. č. 1
Tršnice - Cheb 234,780 234,880 100 vpravo kol. č. 2
Tršnice - Cheb 235,600 235,800 200 vlevo kol. č. 1
Tršnice - Cheb 235,900 236,050 150 vpravo kol. č. 2

4.13 Pozemní stavební objekty

- 4.13.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Tršnice se nachází výpravní budova s přilehlým přístřeškem pro cestující u 3. SK. Dále jsou zde technologické a provozní budovy.

- 4.13.2 Požadavky na nový stav

Budova ON Tršnice č. p. 14

OR, SNB Ústí nad Labem má zpracovanou projektovou dokumentaci akce pod názvem „Tršnice-střecha a oprava obvodového pláště“. Projektová dokumentace řeší opravy budovy a to zejména:

- opravu fasády, včetně provedení nového fasádního nátěru a doplnění kamenného soklu,
- opravu degradovaných částí krovových konstrukcí,
- opravu střechy, výměnu dožilé střešní krytiny, opravu komínových těles,
- opravu konstrukce přístřešku nad 1. nástupištěm.

Na prostory suterénu, přízemí a 2.NP pro potřeby projektu bude zapotřebí zpracovat zaměření stávajícího stavu. Dokumentace na opravu pláště budovy řeší pouze obálku budovy. Projektová dokumentace je k dispozici na OŘ, SNB Ústí nad Labem. Realizace této stavby by měla následovat po celkové rekonstrukci vnitřních prostor pro účely tohoto projektu, aby případně nedošlo k částečnému zmaření investice. Mohou být osazeny na fasádu nové dveře, bude zapotřebí osadit nový informační a orientační systém, bude rekonstruována elektřina. Z těchto důvodů budou oba projekty na rekonstrukci a opravu budovy koordinovány.

V rámci tohoto projektu „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“ bude řešeno přizpůsobení vnitřních prostor VB Tršnice novým potřebám dopravy a cestujících. Budova bude sanována proti pronikání zemní vlhkosti, vzhledem k stáří budovy bude nutné rekonstruovat stávající vyžilé systémy ZTI – vodovod, kanalizace, elektřinu, slaboproud. Dnes je budova vytápěna pevnými palivy a elektřinou – v rámci rekonstrukce bude muset být provedeno nové vytápění celého objektu s ohledem na nové využití budovy.

Do prázdných prostor v přízemí budovy osobního nádraží přestěhovat zaměstnance OŘ Ústí nad Labem, TO Tršnice, kteří sídlí v budově na p.č. st. 46 ve správě OŘ ÚNL s vytvořením potřebného kancelářského a sociálního zázemí. Integrace s prostory, které jsou již v budově osobního nádraží zaměstnanci TO Tršnice v současné době využívány. Maximální snížení počtu objektů v těsném sousedství TO, (p.č.st. 27, p.č.st. 85, p.č.st. 46). V 1.NP je dnes v místnosti OP15 dopravní kancelář, další místnosti jsou využívány jako zázemí pro pracovníky kanceláře, která má stálou obsluhu. Během rekonstrukce musí být provoz v dopravní kanceláři zachován (přemístění kanceláře či zřízení provizorní by bylo finančně náročné). Kancelář bude po rekonstrukci sloužit jako záložní pracoviště. Trať bude řízena z CDP v Chebu. Místnosti OP13, OP14 budou využity pro umístění nové technologie SSZT, Udržovací okresek Tršnice. Dnes se tato technologie nachází v objektu Tršnice 32, p.č. 56 v těsném sousedství budovy nádraží. V objektu je jak vlastní technologie, tak i zázemí zaměstnanců. Nově by technologie byla umístěna v objektu nádraží. V době výstavby by byl zachován provoz ve stávající budově z důvodu zachování provozu na dráze. Po ověření provozuschopnosti nových technologií by se přepnulo na nové a stávající technologie by se odpojila. Vzhledem k malému počtu cestujících nebude zachován prodej jízdenek. Čekárna by měla být zachována OP19 a doplněny budou toalety pro veřejnost splňující požadavky interoperability. Dnes jsou v budově osobního nádraží zaměstnanci TO Tršnice, kteří využívají přízemní místnosti OP25, 27, 28. Investicí bude pro tyto pracovníky vytvořeno nové sociální zázemí a pracovní zázemí ve stávajících či rozšířených prostorech. Dnes volné prostory OP 21-24 budou využity k přemístění zaměstnanců TO Tršnice, kteří sídlí v budově (jednopodlažní objekt v sousedství nádražní budovy) na p. č. st. 46 ve správě OŘ ÚNL s vytvořením potřebného kancelářského a sociálního zázemí. V 2.NP zůstanou zachovány byty. Bude zajištěn bezbariérový přístup do prostor přístupných veřejnosti.

Pro cyklisty bude stanice nově vybavena dvěma přístřešky pro kola B+R, každý pro 10 kol. Přístřešky budou kryté střechou a sledovány kamerou se záznamem. V bezprostředním okolí budovy je prostor pro vybudování parkoviště P+R a B+R na místě odstraňovaných budov (p. č. 27, 46, 85).

Je snaha o maximální snížení počtu objektů v těsném sousedství TO (p. č. st. 27, p.č.st. 85, p.č. 46). Zděný objekt p. č. st. 27 dnes slouží jako sklad náradí. Budova je v zanedbaném stavu. Skladované předměty bude možné přemístit po vystěhování pracovníků do objektu p.č.st.46 či výpravní budovy a objekt odstranit. Objekt p.č.st. 85 je plechová garáž sloužící k parkování služebního vozidla. Garáž bude odstraněna. Stejně tak odstranit plechový objekt mezi objekty p.č. st. 46 a 85 sloužící ke skladování. Objekt p. č. 89 je garáž pro pracovní drezínu zůstane zachován.

Odstraněním objektů vznikne prostor pro vybudování parkoviště P+R a B+R, které bude sloužit jak zaměstnancům, tak cestujícím. Budou taky zde vyhrazena parkovací místa pro osoby se sníženou hybností.

Vzhledem k vybudování nových nástupišť jsou v ŽST Tršnice navrženy nové nástupištní přístřešky s jednotným vzhledem v provedení antivandal. Konstrukce přístřešků je betonová, prefabrikovaná s pultovou střechou, jednotným vzhledem na všech zastávkách, v provedení „antivandal“. Přístřešky jsou typizované s podchodnou výškou 2,40 m. Přístřešky budou umístěny u každého nástupiště. Součástí přístřešku bude lavička, vitrina na jízdní řád a informace pro cestující, osvětlení a odpadkový koš. Přístřešek bude osazen na předem připravenou monolitickou desku.

Nový orientační systém bude zahrnovat označení zastávky před a za nástupiště a na nových nástupištních přístřešcích. Rovněž bude obsahovat prvky pro orientaci cestujících na nástupištích a na přístřešcích. Tam kde je to možné a vhodné budou prvky OS umístěny na již navrhované objekty. Nápis názvu železniční zastávky se bude řídit směrnici SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

4.14 Geodetická dokumentace

4.14.1 Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude vyhotovena a předána v souladu s Přílohou č. 1 Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I. 3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů:

- jako třetí odstavec se se doplňuje „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č. 05/2016 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 3234/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA ze dne 1.10.2016“
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem SŽDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, č.j. S4730/2016-SŽDC-O13 (účinnost od 15. února 2017), (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pokynu generálního ředitele č. 4/2016 č.j. S34781/2016-SŽDC-O22 ze dne 30.8.2016 (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html) a Metodického pokynu pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítko SŽDC M20/MP005, č.j. S620/2016-SŽDC-O13 ze dne 1.9.2016 (na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SŽDC č.11/2006.

Majetkoprávní část bude zpracována v souladu s požadavky předpisu SŽDC M20/MP013 Záborový elaborát.

4.14.2 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem.

4.14.3 Zhotovitel provede v místě stavby kontrolu souladu předaných geodetických a mapových podkladů se stavem v terénu (aktuálnost podkladů) a zajistí jejich reambulaci a aktualizaci do hranice dráhy v rozsahu nezbytně nutném pro umístění stavby, za konzultace s ÚOZI objednatele.

4.14.4 Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP (SŽG Praha, pracoviště Plzeň).

- 4.14.5 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).
- 4.14.6 Geodetická dokumentace pro DUR stavby musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem zhotovitele (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, ve znění pozdějších předpisů, §13 odst. 1 písm. c), uvedeným ve Smlouvě o dílo.
- 4.14.7 Součástí odevzdané geodetické dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“, která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatel.
- 4.14.8 Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 4.14.9 Kompletní Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatel.

4.15 Životní prostředí

- 4.15.1 V blízkosti záměru se nachází Evropsky významná lokalita Ramena Ohře (kód lokality CZ0410020).
- 4.15.2 Řešený traťový úsek prochází nadregionálním biokoridorem Amerika – Svatošské skály a současně kříží jeho osu.
- 4.15.3 V místě křížení řeky Ohře prochází řešený traťový úsek záplavovým územím Q100, přičemž z části se jedná o jeho aktivní zónu.
- 4.15.4 Traťový úsek přiléhající k ŽST Tršnice tvoří hranici ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů II. stupně. Řešený úsek kromě toho tvoří hranici ochranného pásma vodního zdroje 2. stupně Jindřichov a současně tvoří hranici a z části prochází ochranným pásmem II b. stupně vodních zdrojů Jesenice - Nebanice.
- 4.15.5 Bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a na odd. ŽP SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.15.6 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i zadavatel požádá příslušný orgán ochrany přírody o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost bude zaslána na odd. ŽP SSZ k připomínkám před vlastním odesláním na příslušný úřad.
- 4.15.7 DUR bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby v dalších stupních dokumentace nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. a současně dle podmínek závazného stanoviska posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.
- 4.15.8 Část B. 6 DUR bude uspořádána následovně:

B.6.1. Vliv stavby na životní prostředí – popis jednotlivých složek životního prostředí

B.6.2. Biologický průzkum - bude proveden podrobný biologický průzkum (s jarním a letním /podzimním/ aspektem) s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených živočichů, a to v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.

B.6.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

B.6.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.6.5. Akustická studie včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací, hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Součástí studie bude i prověření uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž po jednotlivých ucelených úsecích ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukci železničního svršku.

B.6.6. Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. Respektovány budou Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, 08/2018) a Metodický pokyn MŽP ke vzorkování odpadů (02/2008).

B.6.7. Zemědělská příloha

B.6.8. Lesní příloha

4.15.9 Dokladová část bude obsahovat podsložku Životní prostředí. Zde bude zařazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OŘ, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.

4.15.10 Bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a specialistovi životního prostředí. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

4.15.11 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude požádán příslušný orgán kraje o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

4.15.12 Na základě podrobně zpracovaných částí DUR a vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Součástí Oznámení bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu (podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel Oznámení).

Zpracované Oznámení (před tiskem) zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám specialistovi životního prostředí SSZ minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.

V případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplývá nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků dopracována Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. Položka Dokumentace EIA bude samostatně oceněna a v případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplývá, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

Upozorňujeme, že po zpracování oznámení (rovněž v dalších stupních přípravy) již nesmí docházet k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce
- Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ

- 5.1.2 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do Správy železnic). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve správě Správy železnic, pozemků ČD určených k převodu do správy Správy železnic, pozemků ČD a ostatních pozemků.

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 železnic, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení distribuce dokumentace

Jeremenkova 103/23

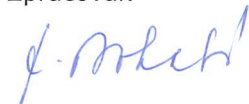
779 00 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

e-mail: typdok@tudc.cz

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

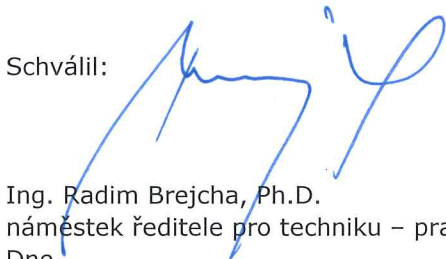
Zpracoval:



Ing. Jana Bohatá

Dne 12.02.2020

Schválil:



Ing. Radim Brejcha, Ph.D.

náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň

Dne

17-02-2020

 **Správa železnic**
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
[34]