









| | | |
|---------|-------------|---|
| E.1.1.1 | SO 02-10-03 | Železniční svršek v km 181,138 - 182,200 |
| E.1.1.2 | SO 02-10-01 | Zemní práce a odtěžení zemních hmot |
| E.1.1.3 | SO 02-10-02 | Sanace železničního spodku v km 181,400 - 182,100 |
| E.1.4 | SO 03-20-01 | Most v km 181,570 |
| E.3.1 | SO 02-71-01 | Trakční vedení v km 181,000 - 182,300 |

D.1 PS 04-01-01 Traťové zabezpečovací zařízení - dočasné přeložky

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

ČISTOPIS

| | | | |
|---|---|---|--|
| Číslo změny: | Datum změny: | Obsah změny: | |
| 01 | 03/2020 | Zpracování připomínek 02 / 2020. | |
| 02 | - | - | |
| 03 | - | - | |
| INVESTOR: SPRÁVA ŽELEZNIC, s. o., Dílžďená 1003/7, Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9 | | | |
| ZHOTOVITEL:  +  +  - Sanace Hájek | | | |
| HIP | ODPOVĚDNÝ PROJ. | VYPRACOVAL | KONTROLOVAL |
| Ing. J. KOKEŠ | Ing. J. KOKEŠ | L. BUDAIOVÁ, DiS. | Ing. J. KOKEŠ |
|  |  |  |  |
| NÁZEV AKCE: SANACE NESTABILNÍCH NÁSPŮ ZEMNÍHO TĚLESA V ÚSEKU HÁJEK - DALOVICE | | | |
| NÁZEV ČÁSTI: PRŮVODNÍ ČÁST | | | |
| NÁZEV PŘÍLOHY: PRŮVODNÍ ZPRÁVA | | | |
|  | | Nerudova 1022/16 412 01 Litoměřice projekce@h-progeo.cz IČO: 061 60 778 tel.: 475 210 726 | |
| DATUM | | 03 / 2020 | |
| STUPEŇ PD | | DSP | |
| Č. ZAKÁZKY | | E618-S-4273/2019/PH | |
| FORMÁT | | | |
| MĚŘÍTKO | | | |
| ČÁST. DOKUM. | | Č. VÝKRESU | |
| A | | A | |
| DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SoD, ROZŠÍŘOVÁNÍ POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU H-PRO GEO s.r.o. | | | |



*projekční práce a
geodetické práce
inženýrských staveb*

***„Sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku
Hájek – Dalovice“***

Průvodní zpráva

Stupeň dokumentace :

DSP

Vypracoval:

H-PRO GEO, s.r.o.

Termín odevzdání :

02/2020

OBSAH

| | | |
|-------------|---|-----------|
| A.1 | Identifikační údaje stavby | 4 |
| a.) | Identifikační údaje stavby | 4 |
| b.) | Zadavatel dokumentace | 4 |
| c.) | Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích | 5 |
| d.) | Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu | 5 |
| e.) | Informace o splnění požadavků dotčených orgánů | 5 |
| | Provozní soubory | 6 |
| | Stavební objekty | 6 |
| f.) | Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace | 6 |
| g.) | Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území..... | 6 |
| h.) | Předpokládaná lhůta výstavby, včetně popisu výstavby..... | 7 |
| A.2 | Základní údaje o stavbě..... | 7 |
| a) | Údaje o umístění stavby..... | 7 |
| a.I) | Kategorie dráhy | 7 |
| a.II) | Traťový úsek | 8 |
| a.III) | Místo stavby..... | 8 |
| a.IV) | Kraj – vyšší územně správní celek | 8 |
| a.V) | Obce, města s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):..... | 8 |
| b) | Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce | 9 |
| c) | Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů | 9 |
| d) | Charakteristika území dotčeného stavbou | 9 |
| e) | Požadavky na realizaci stavby | 9 |
| A.3 | Přehled výchozích podkladů..... | 9 |
| a) | Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty | 9 |
| b) | Provozní soubory | 10 |
| c) | Stavební objekty..... | 10 |
| d) | Změny v objektové skladbě | 10 |
| e) | Seznam výchozích podkladů | 10 |
| A.4 | Zdůvodnění stavby a jejího umístění | 12 |
| a) | Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku | 12 |
| b) | Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace..... | 14 |
| A.5 | Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu | 14 |
| a) | Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby | 14 |
| b) | Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání | 14 |
| c) | Seznam provizorních objektů..... | 14 |
| A.6 | Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB..... | 14 |
| A.7 | Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků | 15 |
| A.8 | Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby | 15 |
| A.9 | Členění projektové dokumentace stavby | 15 |
| A.10 | Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability..... | 17 |

| | |
|--|-----------|
| Provozní soubory | 17 |
| Stavební objekty | 17 |
| A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami | 17 |
| A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby..... | 18 |

A.1 Identifikační údaje stavby

a.) Identifikační údaje stavby

Název stavby: "Sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku Hájek - Dalovice"
ISPROFOND: 5213520066
Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace (P, DSP)
Druh/Charakter stavby: Liniová dopravní stavba - sanace nestabilních náspů zemního tělesa
Kraj: Karlovarský kraj
Vlastníci dotčených pozemků: Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s.,
(ostatní viz geodetická část PD)
Místo stavby: Železniční trať č. 140 Chomutov – Cheb
Úsek stavby dotčený stavbou: úsek Hájek – Dalovice
Žel. stanice dotčené stavbou: nejsou
Žel. zastávky dotčené stavbou: nejsou.
Dodavatel: Společnost „ChT + STRIX + H-PRO GEO – Sanace Hájek“
Chládek a Tintěra, a.s.
412 01 Litoměřice, Nerudova 1022/16
IČ : 62743881, DIČ : CZ62743881
Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Kokeš

b.) Zadavatel dokumentace

Objednatel (investor)

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Zastoupený: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel projektové dokumentace stavby

Zpracovatel: H-PRO GEO, s.r.o..
Nerudova 1022/16
412 01 Litoměřice
IČ: 061 60 778
Název stavby: "Sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku Hájek - Dalovice"
ISPROFIN: 5213520066
Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace (P, DSP)

| | |
|-------------------------------------|--|
| Druh/Charakter stavby: | Liniová dopravní stavba - sanace nestabilních náspů zemního tělesa |
| Kraj: | Karlovarský kraj |
| Vlastníci dotčených pozemků: | Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD) |

c.) Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích

Stavba je umístěna na pozemcích určených k provozování dráhy, kde v současnosti je provozována železniční dopravní cesta.

Pozemky jsou ve vlastnictví SŽDC s.o. a ČD a.s., část kolejiště je umístěno na mostním objektu, pro které je v současnosti zřízeno trpění těchto umělých staveb.

V rámci stavby se využívají stávající pozemky a dochází k zásahům do pozemků, které nejsou určeny pro provozování dráhy.

d.) Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu

V rámci projekčních prací na projektové dokumentaci byl zjišťován v dotčeném území současný stav inženýrských sítí u jejich známých správců. Stav inženýrských sítí ověřili a potvrdili dle dostupných podkladů (mapových, polohopisných, katastrálních aj.) správci, kteří jsou uvedeni v samostatné příloze této dokumentace „H.2 Doklady z projednání inženýrských sítí“. Pro dokumentaci nebyly prováděny žádné další průzkumy. Při zpracování výkresové dokumentace byly použity dostupné podklady jednotlivých ŽST a dopraven v měřítku 1 : 1000, katastrální mapy.

Pro zpracování projektové dokumentace byly použity dostupné podklady od jednotlivých správců, případně byly doplněny v rámci projektové dokumentace:

- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u OŘ Ústí n.L..
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Geotechnický průzkum
- Ostatní

Dále zhotovitel (projektant) použil:

- Mapových podkladů 1: 10 000, ortofotomapy, katastrální mapy
- Fragmenty původní dokumentace železniční trati
- Místní šetření a průzkumy

e.) Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci této dokumentace došlo k vydání vyjádření dle ustanovení § 15 odst.2. stavebního zákona č.183/2006 Sb, že stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. V těchto vyjádřeních jsou kladeny požadavky na umístění stavby na pozemcích určených pro provozování drážní dopravy což je splněno.

Na předmětnou stavbu vydá Drážní úřad jako speciální stavební úřad pro stavby dráhy a stavby na dráze, na základě žádosti stavebníka, stavební povolení.

Do dokumentace byly zapracovány veškeré požadavky dotčených orgánů státní správy a správců sítí.

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 04-01-01 Traťové zabezpečovací zařízení - dočasné přeložky - v souladu s §15 odst.2.

Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 02-10-01 Zemní práce - odtěžení zemních hmot - v souladu s §15 odst.2.
SO 02-10-02 Sanace železničního spodku v km 181,400 - 182,100 - v souladu s §15 odst.2.
SO 02-10-03 Železniční svršek v km 181,400 - 182,100 - v souladu s §15 odst.2.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 03-20-01 Most v km 181,570 - v souladu s §15 odst.2.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 02-71-01 Trakční vedení v km 181,000 - 182,300 - v souladu s §15 odst.2.

Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu:

V současné době jsou splněny a dodrženy veškeré požadavky na výstavbu.

f.) Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace

V současné době jsou splněny a dodrženy veškeré požadavky a podmínky na výstavbu.

g.) Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území.

Na základě zadání měl zhotovitel koordinovat tuto stavbu v čase s jednotlivými stavbami dle zadávací dokumentace.

Jedná se o následující:

Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo) - (zpracovává se záměr projektu, předpoklad realizace 2023–2025).

Na základě zápisu z jednání z pracovní rady 10.2.2020 byla obdržena informace, že správce stavby dá písemný pokyn zhotoviteli k dopracování projektové dokumentace a zhotovení stavby v úseku 181,075 – 182,201.

h.) Předpokládaná lhůta výstavby, včetně popisu výstavby

Předpokládaný termín výstavby vychází ze současných předpokladů provozovatele.

| | |
|---|-----------|
| • Zahájení realizace stavby..... | 05/2020 |
| • Ukončení stavby..... | 10/2020 |
| Celková „předpokládaná“ doba výstavby | 6 měsíců. |

A.2 Základní údaje o stavbě**a) Údaje o umístění stavby****a.1) Kategorie dráhy**

| | |
|--|------------------|
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | celostátní dráha |
| 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 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 140 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 011220 |
| Traťová třída zatížení | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 120 km/h |
| Rychlost v daném úseku | 100 km/h |
| Trakční soustava | střídavá 25kV |
| Počet traťových kolejí | dvojkolejná |
| Prostorová průchodnost | UIC GC a GČD |

Železniční trať č. 140 Chomutov – Cheb je dle Prohlášení o dráze dráha celostátní, dvojkolejná, elektrifikovaná se střídavou trakční soustavou 25kV. Začátek stavby na trati č. 140 Chomutov – Cheb, úsek Hájek – Dalovice je v katastru obce Sadov v žkm 181,075, konec stavby je na stejné trati v katastru obce Otovice u Karlových Varů v žkm 182,201.

Traťový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek 011220 Hájek – Dalovice

a.II) Traťový úsek

Stavba se bude provádět v traťovém úseku:

Hlavní železniční trať**Chomutov - Cheb**

Žel. trať dle rozdělení v TPP:

140 Chomutov - Cheb

Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:

140 Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary –
Sokolov - Cheb

TUDU

011220 Hájek – Dalovice

Začátek trati:

Chomutov

Konec trati:

Cheb

Typ trati:

dvoukolejná

Traťová třída :

D4

Trakční soustava:

Střídavá 25kV

Kategorie dráhy:

Trať zařazená do systému TEN-T

Začátek stavby:

Ž.km 181,075

Konec stavby:

Ž.km 182,201

a.III) Místo stavby

Dle výše uvedeného

a.IV) Kraj – vyšší územně správní celek

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku Karlovarského kraje. Začátek stavby na trati č. 140 Chomutov – Cheb, v úseku Hájek – Dalovice je v žkm 181,075 a nachází se v katastru obce Sadov, konec stavby se nachází v žkm 182,201, již v katastru obce Otovice u Karlových Varů. Část trati v žkm 182,050 - 182,200 je situovaná na pozemku ČD, a.s., LV 351, par.č. 599/14, katastrální území Otovice.

Dotčená katastrální území:

745 901 - Sadov (okres Karlovy Vary)

716596 - Otovice u Karlových Varů (okres Karlovy Vary)

a.V) Obce, města s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):**Dotčené krajské úřady:****Krajský úřad Karlovarského kraje**

Statutární město Karlovy Vary

Moskevská 21

361 20 Karlovy Vary

Statutární město Karlovy Vary

Moskevská 21

361 20 Karlovy Vary

Obecní Sadov

Sadov 34

362 61 Sadov

Obec Otovice

Hroznětínská 130

362 32 Otovice

b) Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Stavba sanace nestabilního náspového tělesa má za účel trvalé zajištění stability drážního tělesa jako celku v km 181,075 – 182,201 včetně navazujícího tělesa po sanaci sesuvu a vysokého stupně bezpečnosti provozu v předmětném úseku sanace. Tímto se předejde opakování mimořádné události z 04/2018, kdy v úseku km 181,700 – 181,800 došlo k sesuvu svahu pod 2. traťovou kolejí. Ke kolapsu stávajícího tělesa dle výsledků průzkumu a monitoringu dojde v řádu několika jednotek měsíců maximálně let, v závislosti na klimatických podmínkách a míře zatížení trati. Pro naléhavost této stavby svědčí i potvrzený stav zemin, tvořících těleso náspu a opakované poruchy GPK po dokončení sanace sesuvu a nutnosti zavedení pomalé jízdy na 2. traťové koleji. Stávající stav přímo ohrožuje bezpečnosti provozu na trati a nelze jej řešit lokálními či dílčími technickými zásahy.

Trať – železniční svršek, trakční vedení a most, bude uvedena do nového optimalizovaného stavu. Bez provedení odtěžení nestabilních a nevyhovujících hmot s následnou stabilizací podloží a realizace nového vyztuženého tělesa náspu a mostu nelze zajistit a provozovat stabilní těleso. Stavbou nedojde k navýšení traťové rychlosti či jiné změně provozních charakteristik trati.

c) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacity trati. Hlavním cílem a přínosem předloženého projektu „Sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku Hájek – Dalovice“ je odstranění stavu hraničícího s havárií bezprostředně navazujících stávajících úseků na sanované zemní těleso v km 181,7 - 181,8 po sesuvu svahu v roce 2018. Realizace stavby plně odstraní nevyhovující stav zemního tělesa, které hraničí s havarijním stavem. Tento stav je dán dlouhodobým propadem GPK a po sesuvu svahu také dokumentovaným rozvoje svahové a vnitřní stability náspového tělesa přímo navazující na sanovanou část.

Realizace stavby přispěje k významnému zlepšení technických parametrů železničního spodku a hlavně dojde ke stabilizaci nevyhovujícího tělesa náspu, čímž dojde ke zkvalitnění konstrukce zemního tělesa a zajištění bezpečného provozu a zajištění trvalé provozuschopnosti tratí na tělese spodku. Dlouhodobě se tak zajistí požadovaná životnost části trati dotčených ucelenou rekonstrukcí. Dále je cílem zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu v rozsahu daném směrnici č. 16/2015 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“.

d) Charakteristika území dotčeného stavbou

Jedná se o území určené pro provozování železniční dopravy.

e) Požadavky na realizaci stavby

Určeny zadávacími podmínkami stavby.

A.3 Přehled výchozích podkladů**a) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

Projektová dokumentace stavby se v technické části člení na technologickou část – provozní soubory a stavební část – stavební objekty. S ohledem na omezený rozsah stavby jsou některé standardně řešené části dokumentace nevyužity.

b) Provozní soubory**D.1 Železniční zabezpečovací zařízení****D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

PS 04-01-01 Traťové zabezpečovací zařízení - dočasné přeložky

c) Stavební objekty**E.1 Inženýrské objekty****E.1.1 Železniční spodek a svršek**

SO 02-10-01 Zemní práce - odtěžení zemních hmot

SO 02-10-02 Sanace železničního spodku v km 181,400 - 182,100

SO 02-10-03 Železniční svršek v km 181,400 - 182,100

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 03-20-01 Most v km 181,570

E.3 Trakční a energetická zařízení**E.3.1 Trakční vedení**

SO 02-71-01 Trakční vedení v km 181,000 - 182,300

d) Změny v objektové skladbě

Členění dokumentace bylo určeno záměrem stavby, který byl zpracován 07/2019.

e) Seznam výchozích podkladů

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování projektové dokumentace stavby z následujících podkladů:

Základní podklady:

Zadávací dokumentace včetně všech jejích příloh (zadavatel SŽDC s.o., Stavební správa západ);

Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.

Návrh technického řešení ze dne

Záměr projektu z 02/2019

Posuzovací a schvalovací protokol dokumentace ve zjednodušeném stádiu 2

Geodetické podklady:

Katastrální mapy a údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí vedených v elektronické podobě;

Mapové podklady 1:10 000; 1:50 000.

Ostatní použité podklady:

Směrnice GR SŽDC č.11 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
Směrnice GR SŽDC č.20 - Závazný způsob členění nákladů stavby;
Doklady o průběhu zpracování projektové dokumentace;
Projednání s orgány státní správy a ostatními organizacemi;
Zákony, předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace;
ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování dokumentace stavby z následujících podkladů:

Zadávací dokumentace stavby; Smlouva o dílo;

Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců;

Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování záměru projektu v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, / předpisy D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, ON 34 2620 aj./;

Směrnice č. 11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006

Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OR;

Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.

Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách:

Zhotovitel (projektant) dále použil:

Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OR SŽDC.

Mapových podkladů 1:10 000; 1:50 000.

Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).

Zhotovitel (projektant) vycházel ze stanovisek a vyjádření následujících organizací spravujících majetek v rozsahu stavby:

SŽDC s.o. OR Ústí n.L.

- Správa tratí:

- stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
- stavební objekty železničního spodku
- stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC

- Správa mostů a tunelů:

- stavební objekty železničních mostů

- stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - stavební objekty osvětlení a EOV
 - stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
 - provozní soubory silnoproudé technologie
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacích zařízení
 - provozní soubory dálkové řídicí techniky
- **Správa osobních nádraží, Ústí nad Labem**
 -

ČD Telematika

- provozní soubory sdělovacích zařízení

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

a) Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stavba „Sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku Hájek – Dalovice“ řeší dílčí část železniční trati č. 140 Chomutov – Cheb, úsek Hájek - Dalovice.

Stručný popis stavby – stávající stav:

Železniční trať č. 140 Chomutov – Cheb je dle Prohlášení o dráze dráha celostátní, dvojkolejná, elektrifikovaná se střídavou trakční soustavou 25kV. Začátek stavby na trati č. 140 Chomutov – Cheb, úsek Hájek – Dalovice je v katastru obce Sadov v žkm. 181,075, konec stavby je na stejné trati v katastru obce Otovice u Karlových Varů v žkm. 182,201.

| | |
|--|------------------|
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | celostátní dráha |
| 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 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 140 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 011220 |
| Traťová třída zatížení | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 120 km/h |
| Rychlost v daném úseku | 85/90 km/h |
| Trakční soustava | střídavá 25kV |
| Počet traťových kolejí | dvojkolejná |
| Prostorová průchodnost | UIC GC a GČD |

Trať je v km 181,050 až 181,430 vedena v zářezu. Ze zářezu trať přechází ve vysoké násypové těleso a mostní konstrukci (ev. km 181,570), která překlenuje údolí Vítického potoku. V náspu je úsek trati v km 181,430 až 182,050 (cca) - 2. kolej a v km 181,480 až 182,200 (cca) - 1. kolej. Výška násypového tělesa se pohybuje v rozmezí 2,0 až 18,0 m.

Na náspu v úseku km 181,700 až 181,800 došlo dne 14.dubna 2018 ke vzniku mimořádné události – sesuvu náspu pod 2. traťovou kolejí. Provoz na traťovém úseku Hájek – Dalovice byl na více než 3,5 měsíce zcela přerušen. V průběhu sanačních prací „Sanace zemního tělesa v km 181,7 – 181,8 úseku Hájek – Dalovice“ byly ověřeny geologické a hydrogeologické poměry vlastního tělesa náspu a doplňující průzkum potvrdil, že zeminy násypového tělesa v navazujících úsecích vykazují vysoký stupeň nasycení, který negativně ovlivňuje smykové parametry zemin v zemním tělese.

Kromě vysokého stupně nasycení vykazují zeminy násypového tělesa i relativně vysokou pórovitost, která se těsně po obnovení provozu na trati v přiléhajícím úseku pravděpodobně podepsala na významných (až 8 cm) poklesech zemní pláně a degradaci prostorové a geometrické polohy koleje v blízkosti mostní konstrukce. Dále byl předběžným geotechnickým průzkumem a geodetickým monitoringem prokázán nestabilní stav tělesa náspu. Tento stav se projevil vnitřní degradací a kolapsem silně nasycených a nevhodných zemin a tím pádem i postupnou ztrátou únosnosti a stability zemní ho tělesa jako celku.

V současnosti je v úseku km 181,500 až 181,600 zavedeno na 2.traťové koleji trvalé omezení rychlosti 50 km/h.

Na mostě byla provedena podrobná prohlídka v 10/2016 a následně mimořádná prohlídka v 9/2018. Na železničním svršku jsou na obou koncích mostu patrné poklesy, které jsou dány zejména vlivem provozu a také částečně pohyby v přechodových oblastech mostu. Na samotné nosné konstrukci mostu k poklesu GPK nedochází. Mostnice i pozednice jsou v obou kolejích podélně popraskané. Zdivo opěr a křídel vykazuje průsaky, spárování je lokálně popraskané a uvolněné. Kamenné zdivo opěry č. 1 je lokálně vyboulené o 20–50 mm, jednotlivé kameny se vysunují. Zdivo je narušené od vegetace (šikmá křídla místy silně). Beton úložných prahů a závěrných zídek je vydrolený, lokálně odlomený a vykazuje drobné trhliny a výluhy pojiva. V závěrné zídce je viditelná svislá trhlina na celou výšku zídky.

Konstrukce mostu v současném stavu je překážkou pro vyrovnání nevyhovující GPK na obou koncích mostu, resp. přilehlých úsecích trati, kde dochází v rámci stavby (související stavební objekty) k sanaci násypového tělesa.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:

Stavba sanace nestabilního násypového tělesa má za účel trvalé zajištění stability drážního tělesa jako celku v km 181,075 – 182,201 včetně navazujícího tělesa po sanaci sesuvu a vysokého stupně bezpečnosti provozu v předmětném úseku sanace. Tímto se předejde opakování mimořádné události z 04/2018, kdy v úseku km 181,700 – 181,800 došlo k sesuvu svahu pod 2. traťovou kolejí. Ke kolapsu stávajícího tělesa dle výsledků průzkumu a monitoringu dojde v řádu několika jednotek měsíců maximálně let, v závislosti na klimatických podmínkách a míře zatížení trati. Pro naléhavost této stavby svědčí i potvrzený stav zemin, tvořících těleso náspu a opakované poruchy GPK po dokončení sanace

sesuvu a nutnosti zavedení pomalé jízdy na 2. traťové koleji. Stávající stav přímo ohrožuje bezpečnosti provozu na trati a nelze jej řešit lokálními či dílčími technickými zásahy.

Trať – železniční svršek, trakční vedení a most, bude uvedena do nového optimalizovaného stavu. Bez provedení odtěžení nestabilních a nevyhovujících hmot s následnou stabilizací podloží a realizace nového vyztuženého tělesa náspu a mostu nelze zajistit a provozovat stabilní těleso.

Stavbou nedojde k navýšení traťové rychlosti či jiné změně provozních charakteristik trati.

b) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace

Předchozí stupeň dokumentace nebyl zpracován. Jedná se o opravu (sanaci) železničního spodku pro zajištění trvalé stability drážního tělesa jako celku. Tímto se předejde opakování mimořádné události z 04/2018.

Veškeré stavební úpravy jsou řešeny pouze jako vyvolané a v nezbytném rozsahu. Rozsah stavby je též limitován návratností vložených finančních prostředků a zejména nesporným přínosem ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Rozsah stavby bude prováděn převážně na drážních pozemcích (pozemky v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s.). Pouze příjezdové komunikace, manipulační plochy, a zařízení staveniště jsou umístěny na pozemcích soukromých vlastníků.

A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho délku.

a) Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Délku zkušebnímu provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb..

b) Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

U stavby se nepředpokládá postupné předávání stavby do zkušebnímu provozu resp. do užívání po tzv. „provozoschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavby a členění IZ do jednotlivých celků.

c) Seznam provizorních objektů

V rámci stavby částečně vzniká provizorní (dočasná) přeložka v rámci PS 04-01-01 Traťové zabezpečovací zařízení - dočasné přeložky.

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB

Technickou – bezpečnostní zkouškou (TZB) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebnímu provozu.

TZB podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TZB se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko – bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. a ČD, a.s. spravují :

SŽDC s.o. OŘÚstí n.L.

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - stavební objekty osvětlení a EOV
 - stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
 - provozní soubory silnoproudé technologie
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacích zařízení
 - provozní soubory dálkové řídicí techniky

ČD Telematika

- provozní soubory sdělovacích zařízení

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

V rámci stavby nevzniká nové nástupiště ani nedochází k jeho úpravě. Zároveň v rámci stavby nedochází k zásahům do přístupových ploch, nebo chodníků.

A.9 Členění projektové dokumentace stavby

Obsah respektuje směrnici č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb projektové dokumentace na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.2 – Projekt (DSP)) dle zadání. Zároveň je však struktura souhrnných částí upravena dle stávajícího Stavebního zákona, aby byla dokumentace použitelná pro předjednání s jednotlivými složkami provozovatele infrastruktury, ale i s ostatními složkami.

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Dendrologický průzkum

B.3.2. Výkres kácení

B.3.3 Tabulka odpadů

B.3.4 Projekt odpadového hospodářství

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Geotechnický průzkum a stavebně technický průzkum mostu

B.4.2. Plán BOZP na staveništi

B.8 Dopravní opatření

B.9 Majetkoprávní část – viz. část I.2

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace stavby

C.2 Koordinační situace stavby

M 1:1 000

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

Neobsazeno

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

Neobsazeno

D.4 Ostatní technologická zařízení

Neobsazeno

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.2 Pozemní stavební objekty

Neobsazeno

E.3 Trakční a energetická zařízení

F. Organizace výstavby

F.1 Technická zpráva

F.2 Situace

F.3 Harmonogram prací

F.4 Povodňový plán

F.5 Havarijní plán

G. Náklady a ekonomické hodnocení

Neobsazeno

H. Doklady

I. Geodetická dokumentace

A.10 Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability

Stavba podléhá posouzení a to zejména:

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 04-01-01 Traťové zabezpečovací zařízení - dočasné přeložky

Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 02-10-01 Zemní práce - odtěžení zemních hmot
SO 02-10-02 Sanace železničního spodku v km 181,400 - 182,100
SO 02-10-03 Železniční svršek v km 181,400 - 182,100

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 03-20-01 Most v km 181,570

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 02-71-01 Trakční vedení v km 181,000 - 182,300

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Na základě zadání měl zhotovitel koordinovat tuto stavbu v čase s jednotlivými stavbami dle zadávací dokumentace. Jedná se o následující časovou koordinaci.

Stavba dopravní infrastruktury, jako je tato stavba nemá významný vliv na území, v němž se nalézá, vzhledem k tomu, že jsou převážně respektovány stávající hranice drážních pozemků a jen lokálně dochází k jejich překročení pro provizorní přístupy na drážní pozemky, nebo zařízení stavenišť, či dočasné skladovací a manipulační plochy zřejmé z koordinační situace stavby.

Stavba navazuje ve svém traťovém úseku na stavby, které svým charakterem a rozsahem této stavby dotýkají:

Projekt přímo souvisí s následujícími stavbami:

- Sanace zemního tělesa v km 181,7 - 181,8 úseku Hájek – Dalovice - (v realizaci, předpoklad dokončení 06/2019)
- Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo) - (zpracovává se záměr projektu, předpoklad realizace 2023–2025).

Projekt má dále návaznost zejména na níže uvedené strategické, koncepční a legislativní dokumenty z oblasti dopravy:

Dopravní politika pro období 2014-2020

Základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy je v ČR Dopravní politika ČR 2014–2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050. Tento dokument byl schválen vládou ČR dne 12. 6. 2013. Cíli dopravní politiky je mimo umožnit plynulý provoz pro mezinárodní dálkovou, meziregionální, regionální i místní dopravu.

Dopravní sektorová strategie, 2. fáze

Usnesením vlády České republiky ze dne 13. 11. č. 2013 č. 850 byly schváleny Dopravní sektorové strategie 2. fáze. DSS obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury. Mimo jiné akcentují investice, které se dají realizovat relativně brzy a jejichž kladný efekt se projeví v přijatelném časovém odstupu od investičního rozhodnutí.

Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č. 16/2005

Tato směrnice definuje zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. V této směrnici jsou definovány technické zásady rekonstrukcí a výstavby železničních tratí. Nařízení TEN-T (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě)

Projekt je na síti TEN-T a jeho realizace je v souladu s obecnými cíli a prioritami TEN-T definovanými v člancích 4 a 10 uvedeného nařízení. Jedná se zejména o zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability, podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity, dále zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu a případně vůči katastrofám, vlivu na životní prostředí, sociálních podmínek a dostupnosti pro všechny uživatele.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín výstavby vychází ze současných předpokladů provozovatele.

- Zahájení realizace stavby..... 05/2020
- Ukončení stavby..... 10/2020

Celková „předpokládaná“ doba výstavby 6 měsíců.