



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

01	Aktualizace 2 termínu výstavby	04.02.2016	Ing. M.Halama	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:		Kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s. o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 31 Ústí nad Labem		
METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:
HIP:	Podpis:	Název a účel díla:		
Roman Dušek		Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní n. - Mariánské Lázně		
Tel.: +420 296 154 349				
Stupeň: Projekt				
Zpracovatelský útvar:	Název části díla:			
S 51	Zásady Organizace výstavby		F.1.1	
Tel.: +420 296 154 202				
Vedoucí útvaru:	Podpis:			
Ing. Jaroslav Kácovský				
Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:		Změna:
Ing. Miroslav Halama		Technická zpráva		01
Vypracoval:	Podpis:			Číslo. příl.:
Ing. Miroslav Halama				001
Skart. znak: V20/2036	Datum: 01/2016	IČD:	14	6508
Počet formátů: 26xA4	Měřítko: -		610	00
			00	00

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1 Údaje o stavbě a dokumentaci	2
1.2 Údaje o objednateli a zpracovateli	3
2. DOPRAVNÍ TRASY	4
2.1 Úvod.....	4
2.2 Specifika stavby a její náplň.....	4
2.3 Železnice	5
2.3.1 Využití železnice a stanic pro stavbu.....	5
2.3.2 Železniční doprava během výlukové činnosti	6
2.3.3 Souběh výlukových prací	6
2.4 Komunikace pro stavbu	7
2.4.1 Využití a značení komunikací.....	7
2.4.2 Využití brodů na vodotečích.	8
2.4.3 Uzavírky, omezení a objížděné trasy na komunikacích	8
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	10
3.1 Úvod – řešení pozemků pro přístup na stavbu a plochy ZS	10
3.2 Obecné zásady řešení ZS.....	12
3.3 Ochranná pásma, požadavky správců	14
3.4 Rekapitulace ploch ZS a přístupů.....	16
3.4.1 Plochy ZS	16
3.4.2 Přístupy k trati, na trať a k objektům.....	18
3.5 Skládky a mezideponie.....	22
3.5.1 Výčet možných lokalit skládek.....	22
3.5.2 Dosažitelnost ze stavby	22
3.5.3 Mapy skládek a mezideponií	25

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě a dokumentaci

Název stavby:	Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (P)
<u>Charakter stavby:</u>	Liniová stavba (technicky stavba zahrnuje souhrn činností, které se týkají úprav a rekonstrukcí železničního svršku vybraných stanic a traťových úseků včetně výstroje a značení trati, mostních objektů a přejezdů včetně zabezpečovací kabeláže), (charakterem nejde o práce zanedbané údržby, která by ve svém důsledku vedla k tomu, že by se trať – podle legislativy – stala neprovozuschopnou, ale o sanační a rekonstrukční práce, které znamenají investiční počin pro možnost zvýšení rychlosti, životnosti, bezpečnosti a komfortu trati včetně objektů mostních a přejezdů).
Zdůvodnění stavby:	I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro zavedení vyšší rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů, čímž dochází k propadu rychlosti. Z těchto důvodů je nutné provést, ve vymezených úsecích tratě úpravy stávající železniční infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní.
Druh stavby:	Stavba dráhy
<u>Dotčené trati:</u>	
Řešená trať:	Regionální, dle JŘ č. 149, dle TÚ č. 0241, dle GVD č. 536 (trať č.149 je svým charakterem důležitou regionální tratí, která spojuje dvě nejvýznamnější lázeňská města celého Karlovarského regionu)
Krajní a nácestné dopravní a stanice:	žst. Karlovy Vary dolní nádraží, dopravna D3 Karlovy Vary – Březová dopravna D3 Teplička u Karlových Varů dopravna D3 Krásný Jez žst. Bečov nad Teplou dopravna D3 Poutnov dopravna D3 Teplá dopravna D3 Ovesné Kladruby dopravna D3 Vlkovice žst. Mariánské Lázně
Mezilehlé zastávky:	Doubí u Karlových Varů, Cihelny, Kfely, Krásný Jez – zastávka, Vodná Louka u Mariánských Lázní, Hoštěc, Mrázov, Milhostov u Mariánských Lázní, Mariánské Lázně město
Křižující trať:	Regionální, dle JŘ č. 161, dle TÚ č. 0521, dle GVD č. 522 křížení přes žst.Bečov nad Teplou a dopravnu Krásný Jez (v traťovém úseku jednokolejný souběh s hlavní tratí č.149)
Zájmové dopravní	dopravna D3 Otročin dopravna D3 Toužim

Místo stavby: Kraj: Karlovarský
Okresy: Karlovy Vary, Sokolov, Cheb
k.ú.: Karlovy Vary, Tuhnice, Doubí u K.Var, Údolí u Lokte, Cihelny, Kfely u H.Slavkova, Teplička, Ležnička, Krásný Jez, Milešov, Vodná u Bečova n.Teplou, Bečov n.Teplou, Louka u M.Lázní, Tisová u Otročina, Bohuslav u Poutnova, Poutnov, Popovice u Poutnova, Babice u Poutnova, Hoštěc, Teplá, Jankovice, Klášter Teplá, Teplá, Mrázov, Ovesné Kladruby, Milhostov u M.Lázní, Vlkovice u M.Lázní, Martinov u M.Lázní, Chotěnov u M.Lázní, Stanoviště u M.Lázní, Úšovice, Mariánské Lázně
Místní úřady (městské a obecní) dle okresů:
K.Vary: Magistrát m. Karlovy Vary (pro k.ú. K.V., Tuhnice, Doubí a Cihelny); OÚ Teplička; MěÚ Bečov n.T. (pro k.ú. Krásný Jez, Milešov); OÚ Otročin (pro k.ú. Tisová);
Sokolov: MěÚ Locket (pro k.ú. Údolí); MěÚ Ostrov (pro k.ú. Kfely); MěÚ Horní Slavkov (pro k.ú. Ležnička); OÚ Nová Ves (pro k.ú. Louka u M.L.);
Cheb: MěÚ Teplá (pro k.ú. Bohuslav, Poutnov, Popovice, Babice, Hoštěc, Jankovice, Klášter Teplá a Mrázov); OÚ Ovesné Kladruby; OÚ Zádub-Závišín (pro k.ú. Milhostov); OÚ Vlkovice (i pro k.ú. Martinov); MěÚ Mariánské Lázně (i pro k.ú. Chotěnov, Stanoviště, Úšovice)

1.2 Údaje o objednateli a zpracovateli

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s. o.),
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
prostřednictvím pracoviště:
OŘ Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem
Zástupce investora: Ing. Jan Kazda
tel. 972 424 416, mob. 724 496 765, e-mail kazda@szdc.cz

Zpracovatel: METROPROJEKT Praha a.s.,
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Hlavní inženýr projektu: Roman Dušek
tel. 296 154 349, mob. 603 426 668, e-mail dusek@metroprojekt.cz
Odpovědný projektant části ZOV: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č.0007969)
tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz
Zpracovatelé dílčích částí: Ing. Miroslav Halama textové části (TZ, časový harmonogram)
koncepce schémat, přístupů a ZS
ostatní podklady pro grafické části
Ing. Petr Ocásek grafická část (schémata, koo situace)
Aleš Vyjídák grafická část (přehledné a koo situace)
Adam Figura grafická část (koordinační situace)

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvod

Základními druhy dopravy pro stavbu Odstranění propadu rychlosti trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně jsou doprava železniční a silniční.

Železniční doprava má význam zejména v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby, ale i v rámci stavby, je s touto dopravou (resp. s využitím kolejových vozidel, zařízení a strojů přímo v ose koleje) velmi podstatně počítáno.

Silniční doprava bude plnit svou úlohu nejen v rámci vlastního staveniště (stavby), ale bude využita i na přepravu na delší vzdálenosti zejména při dopravě odpadu ze štěrkového lože na skládky.

Silniční doprava je pro orientaci v návrhu a v přehledu využití jejích tras doplněna v této části Přehlednými situacemi v měřítku 1:10 000 (přílohy 100) a situacemi Koordinačními 1:1 000 (přílohy 200).

2.2 Specifika stavby a její náplň

Jedná se o důležitou regionální trat, která spojuje dvě nejvýznamnější lázeňská města celého Karlovarského regionu – Mariánské Lázně a Karlovy Vary. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

Hlavním specifikem stavby je nejen délka trati (přes 53 km), ale zejména skutečnost, že trať je (jak už bylo uvedeno) v celé své délce (až na krátký úsek cca 5 km souběhu s tratí č.161 z Bečova do Rakovníka) jednokolejná. Jakékoliv zásahy do traťové koleje a zařízení sloužícího k řízení provozu vyvolají podstatné omezení nebo úplné zastavení železničního provozu.

Velmi podstatným charakterem stavby je její vedení oblastmi se zvýšenou ochranou životního prostředí (viz samostatná část dokumentace stavby – B.10). Tento aspekt předurčuje povinnost „citlivého“ chování stavby vůči okolí v mnoha směrech. Ať je to již z pohledu výběru stavební technologie (stavebních postupů), použití stavebních strojů a zařízení, tak z pohledu respektování možné obsluhy a přístupů ke stavbě a vlastnímu staveništi.

Specifikem stavby, vyplývajícím z jejího typu (Odstranění propadů rychlosti ...) je, že stavbou nejsou zabírány nové pozemky a dočasné zábory nedrážních pozemků jsou v podstatě minimální.

Jako poslední specifikum je nutné označit provádění stavby v cca měsíčním časovém výlukovém a stavebním souběhu obou dopravních ramen trati, kde dělicí stanicí je Bečov nad Teplou. Jedno dopravní rameno tvoří 1.část trati M.Lázně-Bečov, druhou je pak 2.část Bečov-K.Vary.

V celém úseku trasy se vyskytují a střídají úseky, kde dochází (z hlediska žel.svršku) k velmi intenzivní činnosti, v některých je pak činnost omezena pouze na bodové objekty mostů a propustků. V některých částech traťových úseků bude provedena (v souvislosti s úpravami TZZ) úprava kabelových vedení a souvisejících zařízení pro funkčnost dnes zabezpečených žel.přejezdů.

V celkovém souhrnu prací (resp. stavebních objektů) je stavba charakterizována zásahem a provedením stavebních prací na cca:

- 27 km železničního svršku v traťové koleji, (specifikum úprav spočívá v použití železničního svršku s pražci tvaru Y v délce téměř 8,5 km)
- 2,1 km železničního svršku ve staničních kolejích,
- 1,4 km sanace železničního spodku,
- 19 ks mostů (ocelové v počtu 8ks, kamenné klenbové 10ks, předpjatý nosník 1ks)
- 53 ks propustků (z toho 1ks nový, 1ks přestavba na most, 6ks přestavba na trubní, 3ks přestavba na rámový, 1ks demolice)
- 25 kusů železničních přejezdů
- 4 ks objektů opěrných a zárubních zdí

2.3 Železnice

2.3.1 Využití železnice a stanic pro stavbu

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, železnice bude využita nejen pro návoz materiálu z velkých vzdáleností (návoz prvků železničního svršku - kolejnic, pražců, zčásti i nového šterkového lože a zčásti i nových součástí pro konstrukce mostních objektů) a odvoz stávajícího materiálu žel. svršku (kolejových polí), ale i pro stavební činnost na vlastní trati. Zde se bude jednat o staveništní kolejový provoz (v ose trati) pro demontáž a nebo zřízení kolejového roštu, dopravu šterku a přepravu materiálu k bodovým místům na trati, kde nebude provedeno snesení železničního svršku.

Vykládku materiálu bude možné před zahájením nepřetržité výluky realizovat ve stávajících nácestných a okrajových stanicích a nákladištích (resp. plochách v majetku dráhy). Jedná se o prostory dopravní Vlkovice, Ovesné Kladruby, Teplá, částečně Poutnov a Krásný Jez, dále Teplička a K.Vary Březová. Složitější situace je v žst. Bečov nad Teplou, kde NO vlastně zanikl a vhodné plochy přiléhající ke kolejišti nejsou drážní. Stejně lze charakterizovat plochy stanice K.Vary dolní n. O něco lepší situaci lze vysledovat v žst. Mariánské Lázně.

Kolejové využití závisí na dohodě dodavatele s provozovatelem dráhy. Vzhledem k současnému využití kolejových kapacit (a v souvislosti s uzavírkou trati po dobu stavby) nejsou očekávány žádné překážky v možném (všestranném) využití kolejiště a přilehlých ploch. Plochy jsou pro zjednodušení v dokumentaci označeny většinou jako mezideponie, ale jejich využití je plně na uvážení zhotovitelů stavby. Kromě mezideponie šterku určeného k odvozu na skládky se počítá s mezideponií šterku nového, s plochami pro skládku materiálu (kolejnic, pražců) a plochami pro demontáž vyzískaných a montáž nových kolejových polí.

Konstatování o všestranném využití kolejiště a přilehlých ploch neplatí zcela o dvou dopravních křižující trati č.161, která bude po dobu rekonstrukce řešené trati č.149 v provozu. Zájmovými dopravními jsou na trati č.161 doprava Otročin a Toužim. Jejich vzdálenost od Bečova nad Teplou (cca 7,5 resp. 16 km) umožňuje pro stavbu částečné využití kolejí a přilehlých manipulačních ploch, které jsou ve vlastnictví SŽDC.

Orientačně lze možnosti kolejových kapacit a přilehlých ploch pro potřeby stavby ve stanicích shrnout následovně:

Trať č.149

- žst. Mariánské Lázně
 - průjezdná manipulační kolej č.9 dl.240m,
 - kusé koleje č.4a dl.100m, 6a 120m, 6 200m, 8a 120m, 8 120m, 10 190m, 11 360m a 13 260m (zde ovšem nelze uvažovat o jejich plném využití, koleje slouží provozu na hlavní trati č.170 a potřebám pronajatých prostor skladů ve stanici),
 - plocha ZS s bočně čelní rampou 840m²,
 - plocha NO 980m²,
 - záložní plocha u bývalé výtopny 1 580m²,
- doprava Vlkovice
 - kusá kol.č.3 dl.125m
 - zpevněné i nezpevněné plochy NO 2 760m²,
- doprava Ovesné Kladruby
 - pokud by předjízdna kol.č.3 byla ponechána pro odstavení mechanismů do poslední fáze rekonstrukce, pak je využitelná dl. 310m,
 - zatravněné plochy před i za VB 3 620m² a 2 520m²,
- doprava Teplá
 - obdobně jako kol.č.3 v O.Kladrubech je předjízdna kol.č.3 využitelná v dl.270 (resp.415) m,
 - kusá kol.č.2 dl. 445m, 5 dl.140m,
 - částečně zpevněné plochy NO před i za VB 1 780m² a 640m²,
- doprava Poutnov
 - obdobně jako kol.č.3 v O.Kladrubech je předjízdna kol.č.2 využitelná v dl.320m,
 - kusá kol.č.3 dl. 130m,

- žst. Bečov nad Teplou
 - zatravněná záložní plocha před VB 1 270m²,
 - zatravněné plochy za VB 1 240m² a 920m²,
 - průjezdné manipulační koleje č.5 dl.240m, 6 245m, 8 145m,
 - kusé kol.č.5a dl.160m, 5b 30m, 6a 115m, 6b 80m, 8a 65m, 8b 70m,
- dopravna Krásný Jez
 - obdobně jako kol.č.3 v O.Kladrubech jsou předjízdné kol.č.2 a 3 využitelné v dl.290 a 265m,
 - průjezdná manipulační kol.č.4 dl. 250m,
 - kusá kol.č.4a v dl. 17m,
 - zatravněné plochy před i za VB 460m², 440m² a 1 860m²,
- dopravna Teplička u K.V.
 - kusá kol.č.3 dl.175m,
 - zatravněné plochy před i za VB 1 330m² a 2 520m²,
- dopravna K.Vary Březová
 - předjízdná kol.č.3 využitelné v dl.330m,
 - kusá kol.č.2 v dl. 320m,
 - zpevněná plocha NO 4 280m²,
- žst. K.Vary dolní n.
 - průjezdná manipulační kolej č.3 dl.380m,
 - průjezdné manipulační koleje č.102 a 104 obě dl.345m,
 - 2 až 3 koleje uvnitř kolejového svazku na nákladní straně nádraží v dl.cca 250m.

Trať č.161

- dopravna Otročin
 - průjezdná manipulační kol.č.3 využitelná v dl.105m,
 - prostor NO o rozměrech cca 90 x 18m s boční rampou,
- dopravna Toužim
 - částečně dopravní kolej č.1 v délce až 405m
 - průjezdná manipulační kol.č.3 využitelná v dl.350m
 - prostor NO o rozměrech cca 270 x 18m s boční rampou

2.3.2 Železniční doprava během výlukové činnosti

Jak už bylo výše uvedeno, trať je jednokolejná a zásahy do ní vyvolají nejen omezení, ale zejména úplné zastavení provozu. Dlouhodobé výluky si pro osobní provoz vyžádají provozování Náhradní autobusové dopravy (NAD), pro nákladní dopravu ojediněle odklonové trasy, výjimečně pak drobné úpravy (či „přetrasování“) v obsluze vlečky Lesů v Bečově n.T.

Za osobní vlaky bude NAD provozována ve vyloučených úsecích Mariánské Lázně-Bečov a Bečov-Karlovy Vary. Dvě výluková ramena na jedné trati nebudou z pohledu cestujících problémem – pro přímé spojení Mariánských Lázní a Karlových Varů cestující tuto trať téměř nevyužívají, navíc žádná rychlejší doprava Sp a R vlaky zde není zavedena.

2.3.3 Souběh výlukových prací

1. a 2.část stavby se v období měsíce září dostane při nepřetržité výluce do čtyř týdenního souběhu. Při souběhu nastává střet dvou profesních skupin (ne mezi sebou, ale vnitřně) – jde o zvýšené nároky na počet pracovníků stejné profese a vyšší počet zařízení a strojů stejné profese. Jedná se o mostní stavby a práce na železničním svršku.

Zatímco v 1.části stavby práce na dokončování mostních objektů vrcholí, na 2.části stavby práce začínají. Proto je i v harmonogramu provádění mostních objektů „natlačeno“ převážně hned na začátek stavby, u 2.části je naopak u mostních objektů doporučen „zpožděný“ nástup těchto prací.

Obdobně pak na začátku 2.části stavby, kdy jsou práce na železničním svršku soustředěny do demontáží kolejového roštu, na 1.části nastává naopak potřeba strojů pro definitivní poklady kolejových polí – pro obojí je (vzhledem k prostorovým podmínkám na trati) projektantem doporučeno použití PKP.

Určitou výhodou a zjednodušením nasazení PKP je skutečnost, že lze PKP přepravovat i po silnici (s využitím speciálního rejdovného podvozku pro přepravu dlouhých břemen) nebo po částech na tři díly (jako je to obvyklé při přepravě po železnici).

V Řádkovém harmonogramu prací je v jeho pravé části naznačen možný sled a nasazení čtyř souprav PKP. Pro každou soupravu je pro týdenní nasazení uvažováno s výkonem cca 4-6 km snesené nebo demontované koleje.

Aby práce na železničním svršku byly možné, je nutné v určených (vybraných) místech stavby provést předzásobení (návoz po kolejích) kolejnicemi dřív, než dojde k demontážím dílčích (přístupových) úseků trati. Obdobně je možné předzásobení štěrkem. Návoz prahů a drobného kolejiva lze uskutečnit později, silničními vozidly.

Vhodnými místy s dostatečnou kapacitou úložných a montážních ploch jsou stanice a dopravní Mariánské Lázně, Ovesné Kladruby, Teplá, Poutnov, Krásný Jez a Březová. Naopak místem, kde žádné plochy nejsou je žst. Bečov a K.Vary. Zde jsou bývalé drážní pozemky rozprodány soukromým organizacím. V případě Bečova lze uvažovat o náhradních prostorech na přípojně trati č.161 od Rakovníka, kde v dopravně Otročin a Toužim jsou drážní plochy s přilehlou kolejí k dispozici.

2.4 Komunikace pro stavbu

2.4.1 Využití a značení komunikací

Využití silniční sítě bude trojího druhu. V první řadě se jedná o využití staveništní dopravy, v řadě druhé je to využití dopravou náhradní autobusovou a nakonec i využití komunikací jako objízdných tras při rekonstrukcích železničních úrovnových přejezdů.

Pro stavbu jsou dle příslušného úseku klíčovými komunikacemi:

- v oblasti města Mariánské Lázně (kromě řady komunikací vnitřních) silnice II/230,
- M.Lázně-Vlkovice, silnice III/2303, od hranice zástavby města M.Lázně po Vlkovice nemá úsek žádné souběžné propojení (cca km 4,0-6,5)
- M.Lázně-Milhostov-Ovesné Kladruby-Mrázov, silnice III/19831,
- Mrázov-Teplá, silnice II/198 a III/19829,
- Teplá-Hoštec-Poutnov, silnice II/210,
- úsek Poutnov-Louka u M.L. v podstatě nemá žádné souběžné propojení, pouze velkou objízdnou trasu mezi silnicemi II/210 a II/230 přes Mnichov (cca km 25,0-27,0),
- Louka u M.L.-Bečov nad Teplou, silnice II/230,
- Bečov n.T.-Krásný Jez-Teplička u K.V.-Kfely-Cihelny-K.V. Březová, silnice I/20, (úsek Cihelny-K.V. Březová nemá žádné souběžné propojení, pouze existuje objízdné propojení silnicí I/20 po odvrácené straně vodní nádrže Březová (cca km 45,7-48,0),
- v oblasti města Karlovy Vary (kromě řady komunikací vnitřních) komunikace Studentská-Plzeňská-Západní.

Uvedené hlavní komunikace jsou doplněny sítí místních komunikací, které trať kříží na úrovnových přejezdech z nichž je na vlastní trať přístup umožněn. Obtížně dostupnými úseky (v odrážkách výše zmíněné) jsou, vzhledem k terénním podmínkám, úseky v železničních kilometrech cca 4,0-6,5; 25,0-27,0 a 45,7-48,0.

Pro potřeby staveništní dopravy a označení v dokumentaci je sledováno pouze, zda jsou to komunikace zpevněné či ne. Některé nezpevněné komunikace bude vhodné pro použití staveništní dopravou upravit vrstvou štěrku nebo pokládkou panelů (těchto komunikací je v rámci stavby minimum).

Dopravní značení na silniční síti je předběžně navrženo projektantem, pro vlastní stavbu jej však zajišťuje zhotovitel stavby. Po dobu stavby musí být výjezdy z ostatních komunikací na silnice vyšších tříd projednány ve správním řízení a označeny předepsaným způsobem jako výjezdy ze stavby včetně doplnění dalšími svislými značkami např. snížení rychlosti apod. Stejným parametrům

projednání podléhá i značení objízdných tras. Značení musí být umístěno včas, po dobu stavby udržováno ve funkčním stavu a po uplynutí doby, stanovené ve správním řízení, i včas odstraněno.

Samostatnou kategorií je označení zastávek na trasách NAD, které si zajišťuje a projednává železniční dopravce sám. Využívají se buď stávající zastávky veřejných autobusových dopravců nebo se zřizují dočasné provizorní zastávky, které si dopravce doladí sám, podle místních zvyklostí a praxe, kdy jsou výluky na trati organizovány při pravidelných údržbových pracích. Kromě označení zastávek a značení na pozemních komunikacích pro plynulý a bezproblémový průběh náhradní dopravy je nutné i vyhrazení míst pro otáčení a odstavení dopravních prostředků NAD.

2.4.2 Využití brodů na vodotečích.

Pro některé části stavby jsou jako přístupové komunikace zvoleny cesty (polní a lesní), které mají pro překročení vodního toku zřízen brod.

Brod přes Pramenský potok (pro objekt mostu v km 26,167) je součástí cesty používané majitelem a správcem (Lesy ČR) a firmami pověřenými k těžbě v předemné lokalitě – tedy přejezdění je realizováno nejen osobními (terénními) vozy, ale i těžší nákladní technikou. Stejným způsobem bude brod využívat i dodavatel stavby. Vzhledem k rozsahu úprav se bude (z pohledu těžké nákladní dopravy) jednat řádově o několika jednotek přejezdů jeřábem a nákladním autem s mostnicemi a plechy. Brod není v současné době zpevněn panely, dlážděním ani výdřevou a jedná se pouze o urovnané dno koryta. Případně nutné úpravy nejsou projektem předepsány a jdou na vrub přípravy staveniště dodavatelem.

Brod přes Teplou (pro objekt propustku km 31,030 a žel.přejezdu P373 v km31,058) je v současnosti jednou (podstatně kratší) ze dvou možností přístupu k obytnému domu na parcele č.533 k.ú. Bečov nad Teplou a okolním pozemkům. V krátké vzdálenosti od sebe jsou dokonce 2 brody. Využití stavbou bude obdobné jako v předchozím případě, pouze druh dopravovaného materiálu bude zahrnovat prefabrikované žlb.rámové prvky propustku a části konstrukce přejezdu lesní cesty. Uvažovaný brod je zpevněn panely. Je možné, že po zimním období nebo vlivem přívalových dešťů během dalších období roku budou panely vodním tokem posunuty. Pokud by jejich poloha bránila příjezdu, je na dodavateli stavby, aby si dno koryta urovnal a panely přizpůsobil možnému přejezdu techniky.

V případě, že dodavatel stavby zvolí, v rámci dopravního systému výstavby, jiné řešení ZOV a dojde tím k přechodu vodních toků odlišně od dokumentace, je jeho povinností požádat o schválení takového nového řešení správce příslušného vodního toku.

2.4.3 Uzavírky, omezení a objízdné trasy na komunikacích

V harmonogramu výstavby je koncepčně uvažováno, že většinu doby, kdy bude na trati dlouhodobá výluka, budou přejezdy (jako bodová místa) pro průjezd silniční dopravy zachovány. I po obnažení, nebo plné demontáži, koleje v místě přejezdu bude možnost přejetí silničního vozidla zachována provizorní úpravou přejezdu zašterkováním, výdřevou nebo položením panelů. Zhotoviteli stavby bude po tuto dobu zadávacími podmínkami uložena povinnost udržovat provizoria ve sjízdném stavu.

Krátkodobá omezení při průjezdu stavební techniky či stavební činnosti nepřesáhnou řádově počty hodin. Pouze pro období posledních 14 dnů (před ukončením nepřetržitých výluk) dojde na přejezdech k uzavěrám. Pro uzavěry bude uplatňováno pravidlo vhodného prostřídání (uvedených 14 dní je uvažováno jako 2x7 dní, kde 7 dní je max. doba uzavírky jednoho přejezdu) tak, aby objízdné trasy nebyly příliš dlouhé nebo neznemožnily dostupnost některých míst úplně. Pro cyklo-pěší frekvenci bude umožněn průchod/průjezd prakticky nepřetržitě vhodným opatřením zhotovitele.

Uzavírky a omezení na přejezdech vč. dotčených komunikacích:

- přejezd **P349** v km 2,386 u zastávky M.Lázně-město (ulice U zastávky a U Nemocnice) bude mít možný přístup z obou stran, existují krátké objízdné trasy,

- přejezdy **P350** v km 2,839 a **P351** v km 3,188 na účelových komunikacích města Mariánské Lázně by mohly být v uzavírce střídány. Ovšem vzhledem k možnosti oboustranného přístupu z jihu i ze severu je z důvodů plynulého průběhu stavebních prací doporučena jejich uzávěra současná,
- přejezd **P357** v km 10,210 na silnici III/19831 bude v uzavírce střídán průjezdem přes přejezd **P363** v km 15,450 na silnici III/19829 (dostupnost obce Ovesné Kladruby a Mrázov).
Při uzavírce přejezdu **P357** bude přístup do Ovesných Kladrub po silnici II/198 přes Horní Kramolín a III/19829 přes Mrázov.
U přejezdu **P363** se od obce Mrázov jedná o objížďku po silnici III/19834 přes obce Beranovka a Pěkovice, s pokračováním po silnici III/20156 do Kláštera,
- přejezd **P365** v km 16,638 na silnici III/19829 lze uzavřít bez náhrady, objezd je možný po silnici II/198 se vstupem do obce Teplá přes přejezd trati P366 v km 18,861 a dalším napojením přes silnici II/210 do oblasti obce Klášter, kde silnice III/19829 za uzavřeným přejezdem pokračuje,
- přejezd **P372** v km 29,652 na silnici II/230 bude v uzavírce střídán průjezdem přes přejezd **P375** v km 33,445 na téže silnici III/19829 (dostupnost východní části města Bečov n.T.).
Při uzavírce přejezdu **P372** bude přístup od obce Mnichov do Bečova po silnici II/210 přes Prameny s pokračováním do Bečova po silnici II/208 přes Krásno.
Při uzavírce přejezdu **P375** se do východní části města Bečov využije buď stejná trasa od Mnichova jako u přejezdu P372 nebo na opačné straně po silnici III/19825 přes Tisovou do Otročina s pokračováním po silnici III/19824 přes Brť, Měchov a Chodov.
Přejezd **P375** bude prováděn jako druhý (po P372, poslední týden výluky) až na závěr stavebních prací vč. položení žel.svršku; uzávěra bude klasicky po dobu 5-7 dní, kdy po tuto dobu bude pro složky IZS provedena komunikační náhrada přes kolejiště žst. Bečov (podél koleje Depa a v místě úrovnového přechodu/přejezdu naproti výpravní budově přes kolejiště),
- přejezdy **P385** v km 44,849 a **P386** v km 45,305 v areálu golfového hřiště (propojení do druhé části). V době výluky lze předpokládat pravidelné využívání a provozování celého areálu, proto je pro krátkodobá i dlouhodobější přerušení nutno omezení včas konzultovat a projednávat s provozovatelem (příp. majitelem). Při opravách přejezdů však nemohou podmínky a požadavky ze strany golfového hřiště převážet nad dalšími potřebami stavebních postupů a technologií souvisejících oprav železničního svršku a mostních objektů (např. požadavky na práci v noci, kouskování souvislých oprav svršku apod.).
- přejezd **P387** v km 45,708 do oblasti obce Cihelny a areálu golfového hřiště (lehká osobní doprava); omezení přejezdu bude jednak soustředěno do jeho krátkodobých uzavírek (v řádu do 24 hod) a zároveň bude značena náhradní přístupová cesta od Karlových Varů z Doubí přes lesy CHKO Slavkovský les (Bor – hájovna); náhradní přístup je možný i od města Horní Slavkov,
- přejezd **P388** v km 48,143 do oblasti zahradnické osady Březová bude mít náhradní přístup z oblasti Doubí prostřednictvím ulice K Přehradě,
- plné uzávěry, bez možnosti objížděné trasy, ale s náležitou informovaností uživatelů předem příp. vč. značení, budou uplatněny u přejezdů:
P348 v km 1,023 (M.Lázně, chatová kolonie);
P352 v km 5,512 (lesní cesta k usedlosti);
P353 v km 6,654 (polní cesta k usedlosti);
P354 v km 7,098 (Vlkovice, účelová komunikace k čističce odpadních vod);
P362 v km 14,214 (účelová komunikace k vodohospodářskému zařízení a usedlostem u rybníku Podhora mezi Ovesnými Kladruby a Mrázovem);
P373 v km 31,058 a v km 85,548 na souběžné, provozované trati č.161 (polní/lesní cesta k usedlosti, systém lesních cest umožňuje sice pomalé a dlouhé, ale možné napojení od silnice III/19824 z Bečova);
P374 v km 32,303 a v km 86,783 na souběžné, provozované trati č.161 (před Bečovem, účelová komunikace k areálu sádek Rybářství a skládky Lesní společnosti, napojení „zadem“ přes

Botanickou zahradu z ulice Tovární je bezpečnější a doporučované, než pokusy o provizorní přejezd);

P376 v km 33,822 (za Bečovem před tunelem, přístup k pozemkům),

- ostatní přejezdy jsou zařazeny do skupiny přejezdů, kde i delší uzavírka nebude mít podstatný dopad na obsluhu území; jedná se o komunikace účelové (polní, lesní cesty), kde přístupy na pozemky bude většinou možné realizovat jinými přístupovými cestami, které jsou součástí znalostí místních podmínek a nebudou zde zaváděna žádná dopravní opatření.

Jedná se o přejezdy:

P356 v km 9,596 (Milhostov, polní cesta, přístup k pozemkům);

P359 v km 11,481 (Ovesné Kladruby, polní cesta, přístup k pozemkům);

P370 v km 26,074 (mezi Poutnovem a Bohuslaví, spíše pěší přechod, přístup k pozemkům);

P377 v km 34,996 (mez Bečovem a Vodnou, přístup k pozemkům);

P389 v km 48,587 (přechod pro cyklo-pěší na konci stanice Březová).

Omezení na komunikacích:

- most **v km 28,914 na silnici II/230**; uzavírka jednoho pruhu s tím, že rozhledové poměry na přilehlých úsecích silnice si vynutí řízení provozu kyvadlově silničními semaforem (pro provedení rekonstrukčních prací je vyžadován prostor pro umístění ZS a zejména zvedací mechanizace),
- na silnicích II. a III. tříd (výjimečně na některých jiných komunikacích) bude před přejezdy (po dobu instalovaných provizorních přejezdových konstrukcí) dopravní značení, které bude omezovat rychlost silniční dopravy na 30 km/h (případně dle skutečných podmínek i méně).

Jedná se o přejezdy:

P349 v km 2,386 na místní komunikaci v M.Lázních, ul. U nemocnice a U zastávky;

P357 v km 10,210 na silnici III/19831 mezi Milhostovem a Ovesnými Kladruby;

P363 v km 15,450 na silnici III/19829 v Mrázově;

P365 v km 16,638 na silnici III/19829 mezi Mrázovem a Teplou;

P372 v km 29,652 na silnici II/230 mezi Loukou u M.L. a Bečovem (za Dolnohamerským tun.IV.);

P387 v km 45,708 na silnici do obce Cihelny.

Jak už bylo v předchozí kapitole řečeno, budou uzavírky a omezení na komunikacích dodavatelem stavby ve správním řízení řádně projednány a požadované objízdné trasy náležitě vyznačeny. V případě polních příp. lesních cest bude mnohdy stačit projednání, případně pouze oznámení, na příslušném místním úřadě a informace na určené veřejné vývěsce.

Další informace vč. map objízdnych tras je v části dokumentace B.15 Dopravní opatření (DO). Součástí DO jsou i náklady na dopravní značení uzavírek a omezení vč. info tabulí o blízkosti a výjezdech ze stavby. Náklady na zřízení, údržbu a ostatní úpravy provizorních konstrukcí během dlouhodobé výluky jsou součástí stavebních objektů přejezdů, výjimečně objektů železničního svršku tam, kde je přejezd a jeho úpravy jeho vnitřní součástí.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Úvod – řešení pozemků pro přístup na stavbu a plochy ZS

Důvod stavby. Stavba Odstranění propadů rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně a její projekční příprava byla vlastníkem dráhy (stát v zastoupení SŽDC, s.o. jako provozovatele dráhy) vyvolána na základě ustanovení, ve kterém je v § 20, odst. (1) uvedeno „Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost ...“. Stavba představuje úpravu stávajících staveb a zařízení, resp. uvedení některých součástí tratě do normového stavu. U některých prvků železniční infrastruktury bylo dosaženo hranice životnosti materiálů a z důvodů bezpečnosti a možnosti zavedení vyšší rychlosti dojde k jejich výměně.

Charakter stavby. S ohledem na charakter prací v rámci stavby, bylo už z řešení předchozího stupně dokumentace cíleně a jasně definováno, že práce jsou prováděné v ose trati, na zařízení sloužícím drážnímu provozu a pro zajištění bezpečnosti jeho provozu. Činnost se odehrává na drážních pozemcích, přičemž se jedná o práce opravné s charakterem činností blížících se rozsáhlé údržbě. Ve stavbě nedochází k trvalým záborům pozemků ani požadavkům na věčná břemena a proto si stavba nevyžádala ani Územní rozhodnutí ani Územní souhlas (viz vyjádření příslušného Obecného Stavebního úřadu – Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stav.zákona o souladu navrhované stavby se záměry územního plánování). Výjimkami pro dočasné zábory jsou nedrážní pozemky pod mosty u opěr a pilířů, kde je nutné pro opravy osadit provizorní lešení.

Legislativní rámec přístupu na stavbu. Tam, kde drážní pozemky nemají dostatečnou prostorovou rezervu nebo napojení na veřejnou komunikační síť, platí pro přístup na trať a nezbytné využití nedrážních pozemků ustanovení Zákona o drahách č.266/1994 Sb., § 9, odstavec (2) – „... v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy ...“ a v přiměřeném rozsahu i § 10, odst.(1) „Vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí ...“

Ochranné pásmo regionální dráhy definuje Zákon o drahách v § 8 jako „... prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ... 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.“

Důležitý podklad pro přístup na stavbu tvoří kromě Zákona o drahách i Zákon o pozemních komunikacích č.13/1997 Sb., kde se v § 2, odst.2), písm.d) hovoří o účelových komunikacích s dalším dělením na veřejně přístupné a neveřejně přístupné účelové komunikace.

Veřejně přístupná účelová komunikace (VPÚK) je definována v § 7, odst.1) a 2), která vykazuje několik základních znaků – je dopravní, stále znatelnou cestou, spojuje nemovitosti navzájem nebo nemovitosti s ostatními pozemními komunikacemi, zajišťuje nutné komunikační propojení (včetně možností alternativního) a přístupy k pozemkům. U VPÚK je nepřipustné omezovat vjezd dopravním značením, dopouštět se přestupku budováním překážek technického charakteru (závory, brány) a nebo se bezdůvodně obohacovat za použití cesty např. prostřednictvím uzavření nájemní smlouvy.

Veřejně nepřístupná účelová komunikace může být pouze ta, která je komunikací v uzavřeném prostoru nebo objektu. Takovým prostorem rozhodně nemůže být les, v případě lesních cest se vždy jedná o VPÚK. Obdobně se pak ustanovení týká cest polních. Existuje však i legálně umístěná závora či dopravní značení (zákaz vjezdu, vstupu) na základě provedeného správního řízení (tzv. právní uzavření prostoru). Ani pak však nevznikne z VPÚK neveřejně přístupná účelová komunikace pouze tím, že se na ní umístí (byť legálně) závora nebo dopravní značení.

Závěr. Na základě výše uvedeného, nejsou dočasné přístupy na staveniště a případné dočasné pozemkové potřeby nedrážních ploch (až na výjimky u některých mostních objektů) řešeny jako pozemkové nároky podléhající uzavření smluv s majiteli. V dokumentaci jsou projektantem požadované přístupy vyznačeny a stejně tak jsou vymezeny i potřebné (příp. doporučené) plochy ZS. Graficky odlišně jsou vyznačeny plochy ZS na pozemcích dráhy a na pozemcích nedrážních (zpravidla tzv. Alternativní plocha ZS). Možnost použití dočasných záborů nedrážních pozemků pro potřeby ploch ZS musí dodavatel s majiteli pozemků projednat.

Výstup Projektu stavby. Obdobně jako v předchozím stupni (Přípravné dokumentaci), kde bylo z pohledu umístění stavby vydáno pouze Vyjádření o souladu stavby se záměry územního plánování, byl i zde, pro tuto dokumentaci Projektu stavby, předpoklad, že stavba bude (z pohledu legislativy) řešena pouze jako její Ohlášení prostřednictvím místně příslušného speciálního stavební úřadu – Drážního úřadu Plzeň. Ovšem vzhledem k tomu, že některé objekty (byť na drážním pozemku, ve stejné ose trati a v obdobném plošném rozsahu) bylo nutno nahradit novou konstrukcí, požaduje DÚ Plzeň pro stavbu klasický postup s podáním žádosti o Stavební povolení.

3.2 Obecné zásady řešení ZS

Plochy ZS jsou navrženy především, kde se jedná o pozemky drážní. Velké plochy jsou převážně v místech železničních stanic a dopraven. Méně jsou využity drážní plochy podél trati (důvodem je velmi omezený pruh určený pro drážní těleso), v některých případech je návrh uskutečněn na pozemcích mimodrážních (tzv. alternativní možnost rozšíření plochy ZS), kde možnost využití bude věcí dodavatele a jeho projednání s majitelem pozemku.

ZS jsou v zásadě dvojího druhu – klasická a mezideponie.

Pojem Klasické ZS znamená, že na vymezené ploše jsou stroje, zařízení a stavební materiál pro opravované objekty, rozšířené o např. buňky sociálního zázemí (WC, šatny, kanceláře), případně další záležitosti (např. cisternu s vodou apod.).

ZS uvnitř železničních stanic a dopraven jsou určena nejen k uložení materiálu pro celou nebo přesněji pro dotčenou část stavby (zejména jako Mezideponie pro žel.svršek – nový i demontovaný a materiál nového ŠL nebo odpadu ŠL po pročištění), ale i jako prostory k umístění buněk jak pro zástupce vedení (ředitelství) stavby a ostatních subdodavatelů, tak dozorů investora.

Využití staničních drážních ploch je možné i jako ploch Montážních základů, pokud se dodavatel žel.svršku rozhodne pro předmontáž kolejových polí přímo v místě stavby (dtto demontáž vyzískaných polí). Druhou možností je, že dodavatel využije stálých montážních ploch (příp. základů) OŘ, ST; kolejová pole sestaví na nich a do prostoru stavby je dopraví ve svazcích po koleji v termínu přípravných prací.

Vzhledem k navrhované technologii rekonstrukce žel.svršku nebudou zřizovány zvláštní plochy ZS pro Recyklační stanici. Odpadový materiál ze ŠL bude po pročištění čističkou ŠL přímo v trati odvezen v železničních vozech na překládku (mezideponie v prostorech určených dopraven) do nákladních aut a přepraven přímo na skládky odpadu.

Pro všechna ZS platí, že při navrhování stavby zařízení staveniště se postupuje v souladu s ČSN 73 0804 PBS-Výrobní objekty. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a uvedení ploch ZS do původního stavu do jednoho až dvou měsíců po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení.

Z hlediska časového, není žádné ZS plánováno na dobu delší než 1 rok. Naopak se předpokládá, že zábor nebude delší než 6 měsíců.

Výběr ploch ZS byl veden snahou jejich umístění především na plochy drážních pozemků. Přehledný zakres přístupových a staveništních komunikací je v Přehledných situacích 1:10 000 části 200. Tvar ZS, jeho staničení a plocha je pak zachycena v Koordinačních situacích části 300 v měřítku 1:2 000.

Napojení ZS na sítě.

- elektrika – v prostoru železničních stanic a zastávek bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- voda – v prostoru železničních stanic a zastávek bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťových úsecích bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby,
- kanalizace – pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, kanalizace pro stavební účely součástí stavby není,
- plyn – využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon – v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V žst. lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC příp.ČD.

Přístupy na trať

Přístupy na staveniště byly rámcově zmíněny v kapitolách Komunikací pro stavbu včetně předcházející kapitoly o legislativní podpoře možných přístupů. Přístupy jsou umožněny pro celý úsek stavebních úprav, a pokud neexistuje souběžná komunikace, jsou přístupy definovány z míst železničních přejezdů (vyznačeny šipkami, v koordinačních situacích s uvedením orientační kilometráže). Přístupy slouží převážně k příjezdu mechanizace pro sejmutí a pokládku kolejových polí, odvoz stávajícího a návoz nového šterku příp. materiálu pro sanaci žel.spodku.

Nedílnou součástí přístupů jsou přístupy k bodovým místům na trati – převážně mostním objektům (propustky, mosty, příp. zdem), kde je navržen přístup v ose trati buď po částečně sneseném SL nebo po stávající koleji využitím dvoucestného vozidla pro přepravu po silnici i koleji.

V některých případech je k jednotlivým mostním objektům vyznačena (nejčastěji podél trati nebo přímo podél koleje) nebezpečná staveništní komunikace. Tento přístup v drtivé většině neznamena příjezd pro těžkou stavební mechanizaci a těžká nákladní auta, ale jedná se o přístup osobními auty, vozidly typu Multicar, výjimečně vozidla těžší s omezením do 6 tun. Důvodem je zejména ochrana životního prostředí. Okolí by bylo těžkými vozidly neúměrně zatíženo.

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

Po dobu celé výstavby musí být při všech pracích v rámci staveb dodržena obecná vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 363/2005 Sb. "O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích".

Z drážních předpisů se pak bezpečnost při práci v kolejišti řídí předpisem SŽDC Bp1 (dříve ČD Op 16) „O bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“ a TKP ČD, kap.1 včetně dotčených speciálních kapitol. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdném průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí prací zhotovitele musí být držitelem „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice "Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů" (Směrnice SŽDC č. 50 č.j. S28692/2012-OP z 28.06.2012).

Opatření pro pohyb drážních vozidel při provádění staveb.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č.266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Opatření preventivní požární ochrany při provádění staveb.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění p.p. a vyhlášky 246/2001 Sb. V rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Ekologická opatření při provádění staveb.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by zejména v oblasti vodotečí mohly zapříčinit ekologickou havárii. Při provádění stavby je vůči okolí nutno dodržovat:

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,

- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poničení vzrostlé zeleně.

3.3 Ochranná pásma, požadavky správců

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno neboť posuny koleje jsou maximálně v řádu několika centimetrů.

Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo silnice I.třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu (zpravidla vozovky). U silnic II. a III. třídy a místních komunikací je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Ochranné pásmo komunikace bude dotčeno především stavební činností spojenou s opravou objektů přejezdů, souvisejících úprav kabelizace zejména zabezpečovacího zařízení a rekonstrukcí železničního svršku.

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicích, ochranných, řídicích, zabezpečovacích, informačních a telekomunikačních technik.

Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů, mění se podle napětí a u napětí do 110 kV i podle typu izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV 1 m,
- nad 110 kV 3 m.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic, stanic s napětím větším než 52 kV a výroben elektřiny v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 (příp. 6) tuny.

Písemný souhlas s činností v ochranném pásmu může vydat provozovatel přenosové soustavy nebo příslušný provozovatel distribuční soustavy pokud to umožňují technické a bezpečnostní podmínky. Souhlas není součástí stavebního řízení u stavebního úřadu a musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do DN 500 včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad DN 500 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle předchozích odrážek zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo plynovodů

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od vnějšího líce plynovodního potrubí a půdorysu technologické stavby, měřeno kolmo na jeho obrys:

- nízkotlaký (NTL) a středotlaký (STL) plynovod a plynovodní přípojky v zastavěném území obce 1 m,
- vysokotlaké (VTL) plynovody a přípojky 4 m,
- technologické stavby 4 m.

Pro plynová zařízení jsou na obě strany plynovodu vymežována (kromě ochranných pásem) také bezpečnostní pásma. U VTL jsou to dle DN vzdálenosti:

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m

Pro polohu kabelových vedení (vč. HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:

- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

Při rekonstrukci železničního svršku a spodku, pracích na mostních objektech a zdech, zvláště v oblasti VTL, správce požaduje:

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení je 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo lesních pozemků

Ochranné pásmo lesních pozemků je 50 m od hranice lesa. Touto stavbou se ochranné pásmo lesních pozemků nijak nemění.

3.4 Rekapitulace ploch ZS a přístupů

3.4.1 Plochy ZS

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace vlevo i vpravo zpravidla znamená, že ZS je pod objektem mostu.

stav.úsek	staničení (km)	plocha (m2)	umístění	druh ZS, příp. dopravná
01	0,365	840	vpravo	M.Lázně, klasické
01	0,415	980	vpravo	M.Lázně, klasické
01	0,570	1 580	vlevo	M.Lázně, záložní
01	2,655	360	vlevo i vpravo	klasické
01	3,700	330	vlevo	klasické
01	3,705	620	vpravo	klasické
01	3,750	120	vpravo	klasické
01	3,800	140	vlevo	klasické
01	3,960	540	vlevo i vpravo	klasické
01	4,570	520	vlevo i vpravo	klasické
01	5,475	1 430	vpravo	klasické
01	5,510	270	vlevo	alternativní možnost ZS
01	7,000	2 760	vlevo	Vlkovice, mezideponie
02	7,200	890	vpravo	klasické
02	8,680	420	vpravo	klasické
02	9,260	1 370	vlevo i vpravo	mezideponie pro železniční svršek
02	9,665	830	vlevo	klasické
02	9,780	570	vlevo	klasické
02	10,495	710	vlevo	klasické pro SO soused.propustků
02	11,175	230	vpravo	klasické
03	11,555	3 620	vpravo	Ovesné Kladruby, mezideponie
03	11,785	2 520	vpravo	Ovesné Kladruby, mezideponie
04	15,285	760	vlevo	klasické
04	15,535	960	vpravo	Mrázov, mezideponie
04	15,575	810	vlevo	Mrázov, příp. mezideponie
04	15,820	270	vlevo	klasické
04	15,870	380	vpravo	klasické
04	16,930	950	vlevo	mezideponie pro železniční svršek
04	17,385	300	vpravo	klasické
05	18,465	1 780	vpravo	Teplá, mezideponie
05	18,635	640	vpravo	Teplá, klasické, příp. mezideponie
07	24,545	1 270	vlevo	Poutnov, klasické, příp. mezidep.

stav.úsek	staničení (km)	plocha (m2)	umístění	druh ZS, příp. dopravná
07	24,725	1 240	vlevo	Poutnov, mezideponie
07	24,820	920	vlevo	Poutnov, mezideponie
08	26,125	770	vlevo	klasické
08	26,195	550	vpravo	záložní
08	27,135	230	vlevo	klasické pouze pro most
08	27,155	390	vlevo	alternativní možnost ZS
08	27,630	570	vlevo	klasické
08	28,875	150	vlevo i vpravo	klasické pro most (pozemek K SÚS)
08	28,985	600	vpravo	klasické
08	29,730	2 220	vlevo	mezideponie pro železniční svršek
08	31,065	740	vlevo	klasické
08	32,140	800	vpravo	alternativní možnost ZS
08	32,770	2 890	vlevo	alternativní možnost ZS
08	32,775	280	vlevo	klasické
09	33,505	840	vlevo	klasické
09	33,555	120	vpravo	alternativní možnost ZS
09	33,740	1 930	vpravo	mezideponie
09	33,795	340	vlevo	klasické
09	34,930	620	vlevo	mezideponie
09	35,040	330	vlevo	klasické
09	35,305	220	vpravo	klasické
09	36,050	900	vlevo	alternativní možnost ZS
09	36,065	270	vlevo	klasické
09	36,375	170	vlevo	klasické
09	36,500	360	vlevo	klasické
10	37,560	460	vpravo	Krásný Jez, mezideponie
10	37,610	440	vpravo	Krásný Jez, mezideponie
10	37,760	1 190	vpravo	Krásný Jez, mezideponie
11	41,740	1 330	vlevo	Teplička, mezideponie
12	41,875	1 860	vlevo	Teplička, mezideponie
12	43,010	150	vlevo	klasické
12	43,060	460	vlevo	alternativní možnost ZS
12	43,085	180	vlevo	klasické
12	44,855	160	vlevo	klasické
12	45,315	190	vlevo	klasické
12	45,690	240	vpravo	klasické
12	45,700	140	vlevo	klasické
12	47,085	80	vpravo	klasické
13	48,270	4 280	vpravo	Březová, mezideponie
13	48,400	530	vpravo	Březová, klasické, příp. mezidep.
13	48,500	480	vpravo	klasické
14	49,545	570	vlevo i vpravo	klasické
15	49,885	550	vlevo	klasické

Celková plocha ZS je 61.510 m²

Z toho je:

- 19.850 m² na klasická ZS,
- 33.700 m² na mezideponie)
- 2.130 m² na záložní ZS,
- 5.730 m² ploch možného alternativního rozšíření (mimo drážní pozemky).

K plochám možných mezideponií, montážních a demontážních lze započítat i plochy na křižující trati č.161, které byly zmíněny v podkapitole 2.3.1. Využití železnice a stanic pro stavbu. Jedná se o:

stav.úsek	staničení (km)	plocha (m2)	umístění	druh ZS, příp. doprava
trať 161	VB 70,914	4 860	vpravo	Toužim, mezideponie
trať 161	VB 79,355	1 620	vlevo	Otročin, mezideponie

3.4.2 Přístupy k trati, na trať a k objektům

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran (zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati).

Tučně zvýrazněné jsou objekty **mostů**. Tučně zvýrazněné **propustky** jsou podrobeny „velké“ opravě výměnou za novou konstrukci (v jednom případě přestavbou na most, v jednom vzniká nový).

Použité zkratky v poznámce:

- VSS – zkratka pro text „**V**e **S**měru **S**taničení“
- PSS – zkratka pro text „**P**roti **S**měru **S**taničení“
- PPVOT – zkratka pro text „**P**řístup **P**ouze **V** Ose **T**rať“
- P348 – číslo železničního přejezdu
- P 2,571 – stavební objekt **Propustku** vč.staničení
- M 3,170 – stavební objekt **Mostu** vč.staničení

stav.úsek	staničení	umístění	určení přístupu, objekty přejezdů, propustků a mostů
1	0,620	vpravo	do trati ke kolejovým úpravám (konec žst. M.Lázně)
1	0,755	vpravo	do trati v místě začátku kolejových úprav
1	1,020	vpravo	do trati na oba směry v místě P348
1	2,390	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P349
1	2,560	vlevo	pouze k P 2,571
1	2,580	vpravo	pouze k P 2,571
1	2,600	vpravo	pouze k M 2,664 po svahu do úrovně trati
1	2,730	vpravo	pouze k M 2,664 po svahu do úrovně trati
1	2,840	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P350
1	3,120	vpravo	do trati na oba směry v místě P351 VSS PPVOT k M 3,170 ; P 3,475

stav.úsek	staničení	umístění	určení přístupu, objekty přejezdů, propustků a mostů
1	3,690	vpravo	do trati na oba směry PSS PPVOT k P 3,475 VSS PPVOT k M 3,760
1	3,820	vlevo	pouze k P 3,796
1	4,020	vpravo	do trati na oba směry PSS PPVOT k M 3,964 VSS PPVOT k P 4,153; P 4,225; M 4,570
1	5,325	vlevo	pouze k objektu M 5,319
1	5,510	vlevo	do trati na oba směry v místě P352 PSS PPVOT k P 4,770; M 4,927 ; M 5,230
1	5,660	vlevo	do trati na oba směry VSS PPVOT k P 5,803
1	5,660	vpravo	alternativa přístupu k trati
1	6,650	vlevo	do trati na oba směry v místě P353 PSS PPVOT k P 6,523
1	6,880	vlevo	do trati na oba směry ke kolejovým úpravám (dopravna Vlkovice)
2	7,100	vlevo	do trati na oba směry v místě P354
2	7,140	vlevo	pouze k P 7,130
2	7,170	vlevo	nejen k M 7,171 , ale stejnou komunikací i k M 7,629
2	7,320	vlevo	pouze k P 7,313
2	7,630	vpravo	pouze k M 7,629
2	9,060	vlevo	do trati PSS PPVOT k P 8,650 a ZS 8,680
2	9,300	vlevo	do trati VSS
2	9,600	vlevo	do trati na oba směry v místě P356
2	9,820	vlevo	pouze k M 9,816
2	10,215	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P357 VSS PPVOT k P 10,247 ; P 10,364; P 10,387
2	10,490	vpravo	do trati na oba směry pouze k objektům PSS PPVOT k P 10,445 VSS PPVOT P 10,515
2	10,875	vpravo	do trati na oba směry VSS PPVOT k P 10,895
2	11,380	vpravo	do trati na oba směry PSS PPVOT k P 11,174 (demolice) a ZS 11,175
2	11,480	vpravo	do trati na oba směry v místě P359 (před stanicí O.Kladruby) PSS PPVOT k P11,474 (demolice)
3	11,730	vpravo	do kolejiště stanice Ovesné Kladruby na oba směry
4	11,970	vpravo	do trati směrem stanice Ovesné Kladruby v místě P360 (za stanicí O.Kladruby)
4	13,305	vpravo	do trati směr Mrázov v místě P361 VSS PPVOT k P 13,426
4	14,214	vpravo	do trati na oba směry v místě P362
4	15,275	vlevo	pouze k M 15,268
4	15,450	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P363 PSS PPVOT k P 15,437 VSS PPVOT k P 15,828 a ZS 15,820 a 15,870
4	15,515	vpravo	pouze k P 15,516 a ZS km 15,535

stav.úsek	staničení	umístění	určení přístupu, objekty přejezdů, propustků a mostů
4	16,640	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P365 PSS PPVOT k P 16,654 a k ZS km 16,930
4	18,315	vpravo	do trati na oba směry (před stanicí Teplá)
5	18,630	vpravo	do kolejiště stanice Teplá na oba směry
5	18,850	vlevo i vpravo	do trati směrem stanice Teplá v místě P366 (stanice Teplá)
6	24,420	vlevo i vpravo	do trati směrem stanice Poutnov v místě P369 (před stanicí Poutnov)
7	24,640	vlevo	do kolejiště stanice Poutnov na oba směry
8	26,030	vlevo	pouze k P 26,032
8	26,070	vlevo	do trati na oba směry v místě P370
8	26,150	vlevo	pouze k M 26,167
8	27,090	vlevo	do trati na oba směry PSS PPVOT k M 27,008 VSS PPVOT k P 27,246
8	27,125	vlevo	alternativní přístup k trati
8	27,695	vlevo i vpravo	do trati směr Bečov v místě P371 (před Dolnohamerským tunelem I.) VSS PPVOT M 28,914
8	29,650	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P372 PSS PPVOT k M 28,914 ; Opěrná zeď 29,280 VSS PPVOT k P 29,640
8	31,060	vlevo	do trati na oba směry v místě P373 (začátek kolejových úprav) vč. možnosti využití souběžné provozované koleje trati č.161 PSS PPVOT k P 31,030 VSS PPVOT k M 32,055
8	31,760	vpravo	do trati na oba směry přes souběžně provozovanou kolej trati č.161 vč. možnosti využití této koleje PSS PPVOT M 32,055
8	32,085	vpravo	pouze k objektu M 32,055 přes souběžně provozovanou kolej trati č.161 vč. možnosti využití této koleje
8	32,300	vlevo	do trati na oba směry v místě P373 vč. možnosti využití souběžné provozované koleje trati č.161
8	32,270	vlevo	do trati na oba směry
8	32,410	vlevo	pouze k P 32,410
8	32,530	vlevo	pouze k P 32,528
8	32,645	vlevo	pouze k P 32,645
9	32,735	vlevo	do trati směrem Louka u M.L. za koncem kolejových úprav
9	33,455	vlevo i vpravo	do trati směr Krásný Jez v místě P375 (začátek kolejových úprav)
9	33,565	vlevo i vpravo	pouze k P 33,567 (přestavba na most)
9	33,820	vpravo	do trati na oba směry v místě P376
9	34,995	vlevo	do trati na oba směry v místě P377 (na příjezdu od I/20 tonáž nákladních aut podstatně omezena) PSS PPVOT k P 34,897 VSS PPVOT P 35,313; P 35,563 a ZS 35,305
9	36,040	vpravo	do trati na oba směry v místě slepé komunikace u zast.Vodná PSS PPVOT k P 35,690; Opěrná zeď 36,600

stav.úsek	staničení	umístění	určení přístupu, objekty přejezdů, propustků a mostů
9	36,355	vlevo	pouze k P 36,357
9	36,525	vlevo	pouze k P 36,532
9	36,660	vpravo	do trati směrem Vodná (za koncem kolejových úprav) (přístup od I/20 po soukromém pozemku, neprojednaný)
9	37,440	vpravo	do trati směr Vodná před stanicí Krásný Jez PSS PPVOT k Opěrná zeď 37,400-37,481
11	41,715	vlevo	do trati na oba směry v místě P381 (před dopravnou Teplička)
12	41,770	vlevo	ke koleji ve stanici Teplička
12	43,020	vpravo	do trati směrem na Cihelny v místě P382 PSS k PPVOT M 43,004
12	44,005	vpravo	do trati směrem Cihelny v místě P383 PSS přístup spíše záložní VSS nejbližší začátku kolejových úprav a k P 44,571
12	44,850	vlevo	pouze k objektu P385 a PSS PPVOT k P 44,820
12	45,710	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P387 PSS PPVOT k P 45,028; P386 a ZS 45,315; VSS PPVOT k M 45,716
12	45,735	vlevo	do trati směrem na Březovou VSS PPVOT k P 45,159; P 46,606; P 46,805; příp. 46,873
12	48,140	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P388 (před stanicí Březová) PSS PPVOT k 46,873; P 47,067 (nový objekt); Opěrná zeď km 47,067 a ZS 47,085
13	48,200	vlevo i vpravo	do kolejiště stanice Březová (začátek úprav kol.č.1)
13	48,455	vpravo	do kolejiště stanice Březová (karlovarské zhlaví)
14	48,580	vlevo i vpravo	pouze k P389
14	49,510	vpravo	pouze k M 49,560
14	49,815	vlevo i vpravo	do trati na oba směry v místě P390 VSS přístup spíše záložní PSS PPVOT ke konci úprav železničního svršku
14	50,080	vpravo	pouze k P 50,081
14	50,330	vlevo	pouze k P 50,331

3.5 Skládky a mezideponie

3.5.1 Výčet možných lokalit skládek

V uvedeném výčtu skládek jsou uvedeny zejména ty, které mají svým zaměřením vztah k možnosti uložení velkých objemů odpadů štěrkového lože (ŠL) a zeminy ze železničního svršku a svršku, kde u ŠL hraje velkou roli i jeho kontaminace.

Objemy odpadů se za celou stavbu pohybují v řádech deseti tisíců m³ a ne každá skládka má potřebnou kapacitu na uložení. Podle skutečného % množství využití ŠL zpět (40, 30, 20) do železničního svršku se odpady pohybují v objemech cca 35, 40 nebo 45 tisíc m³ odpadu, který je podle výsledků laboratorních zkoušek kontaminovaný a není jej možné u skládky použít ani jako rekultivační vrstvy.

Mapa	Název provozovatele	Adresa:	Typ zařízení
A	A.S.A., spol. s r.o., provozovna Tisová	Březová u Sokolova GPS: 50,14545444; 12,61173111	skládka S-OO
B	EKODEPON s.r.o.	skládka Černošín	skládka S-OO3
C	EKODEPON s.r.o.	skládka Kladruby	skládka S-OO3
D	Skládka Chocovice s.r.o.	Třebeň 20, 35134 Třebeň - Chocovice	rekultivace, pouze nekontaminovaná zemina
E	Skládka Tušimice a.s.	432 01 Kadaň (vnější výsypka Libouš, k.ú. Tušimice a k.ú. Břez)	skládka S-NO, S-IO, S-OO, S-OO1

Neověřenou skládkou, z pohledu potřebných služeb pro odpady železničního svršku a zeminy, ale v rozumném kilometrickém dosahu, je firma:

SUAS skládková, s.r.o., lokalita Vřesová, psč. 357 35, okres Sokolov (v mapě označeno pod **F**).

3.5.2 Dosažitelnost ze stavby

Uvažovány jsou plochy možných mezideponií v místech stanic a dopraven, kde je pro vykládku možné využít nejen hlavní traťovou kolej ale i kolej předjízdnu nebo manipulační. Polohy mezideponií jsou pro využitelné dopravní následující:

Mapa	Lokality mezideponií	Staničení mezideponií
1	Vlkovice	km 7,000
2	Ovesné Kladruby	km 11,555 a 11,785
3	Teplá	km 18,456 a 18,635
4	Poutnov	km 24,545; 24,725 a 24,820
5	Krásný Jez	km 37,560; 37,610 a 37,760
6	Teplička u K.V.	km 41,740 a 41,875
7	Březová u K.V	km 48,270 a 48,400

Ostatní dopravní nejsou z hlediska možných ploch (nebo i možného využití ploch jako meziskládek odpadů) vhodné nebo použitelné – Mariánské Lázně, Bečov nad Teplou a Karlovy Vary dolní n.

Orientační vzdálenosti (tučně kurzívou zvýrazněny nejkratší) k jednotlivým místům uvažovaných (možných) mezideponií jsou dle skládek tyto:

A A.S.A Tisová	Vlkovice	38 km
	Ovesné Kladruby	40 km
	Teplá	38 km
	<i>Poutnov</i>	<i>32 km</i>
	<i>Krásný Jez</i>	<i>30 km</i>
	<i>Teplička</i>	<i>28 km</i>
	<i>Březová u K.V.</i>	<i>24 km</i>

B EKOPEPON, Černošín	<i>Vlkovice</i>	<i>26 km</i>
	<i>Ovesné Kladruby</i>	<i>32 km</i>
	<i>Teplá</i>	<i>27 km</i>
	Poutnov	33 km
	Krásný Jez	48 km
	Teplička	52 km
	Březová u K.V.	63 km

C EKOPEPON, Kladruby	Vlkovice	43 km
	Ovesné Kladruby	45 km
	Teplá	39 km
	Poutnov	44 km
	Krásný Jez	59 km
	Teplička	64 km
	Březová u K.V.	74 km

U dvou předchozích skládek Ekodeponu je doporučení rozdělit odpady ze stavby na přibližně stejná množství – tedy zatížení skládek stejnými objemy.

D Chocovice	Vlkovice	39 km
	Ovesné Kladruby	42 km
	Teplá	48 km
	Poutnov	45 km
	Krásný Jez	47 km
	Teplička	46 km
	Březová u K.V.	41 km

E Tušimice	Vlkovice	91 km
	Ovesné Kladruby	88 km
	Teplá	81 km
	Poutnov	83 km
	Krásný Jez	67 km
	Teplička	62 km
	Březová u K.V.	54 km

Neověřená skládka

F SUAS, Vřesová	Vlkovice	51 km
	Ovesné Kladruby	51 km
	Teplá	48 km
	Poutnov	43 km
	Krásný Jez	29 km
	Teplička	24 km
	Březová u K.V.	15 km

Vzdálenosti skládek od ploch v dopravnách Otročin a Toužim nebyly sledovány. Zmiňované plochy jsou uvažovány především jako montážní a demontážní kolejového roštu a pro deponii materiálu železničního svršku (kolejnice, pražce, nový štěrk). Neuvažuje se o deponii odpadu podsítného ze stávajícího ŠL.

3.5.3 Mapy skládek a mezideponií

