



Projekty
Inženýring
Konzultace

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň- Prunéřov (včetně)“

Průvodní zpráva

Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.

Termín odevzdání: 09/2020

OBSAH

A.1	Identifikační údaje stavby.....	4
a)	Identifikační údaje stavby	4
a.I)	Údaje o stavbě.....	4
a.II)	Zadavatel projektové dokumentace	5
a.III)	Dodavatel projektové dokumentace.....	5
b)	Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích	5
c)	Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu	5
d)	Informace o splnění požadavků dotčených orgánů.....	6
e)	Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu	6
f)	Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadně 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.....	8
a)	Údaje o umístění stavby	8
a.I)	Kategorie dráhy.....	8
a.II)	Traťový úsek	8
a.III)	Místo stavby Železniční trať:	9
a.IV)	Kraj – vyšší územně správní celek.....	10
a.V)	Obce, města s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):	10
b)	Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce.....	11
c)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů	12
d)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	12
e)	Požadavky na realizaci stavby	12
A.3	Přehled výchozích podkladů.....	13
a)	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	13
a.I)	Provozní soubory.....	13
a.II)	Stavební objekty.....	13
b)	Seznam výchozích podkladů.....	14
A.4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	17
a)	Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku.....	17
b)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace	17
c)	Rozsah stavby	17
A.5	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu	18
a)	Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby.....	18
b)	Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání	18
c)	Seznam provizorních objektů	18
A.6	Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB.....	19
A.7	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	19



A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby.....	20
A.9 Členění projektové dokumentace stavby	20
A.10 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	21
Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)	21
Elektrizace trati Kadaň Pruněřov – Kadaň	21
Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov.....	25



A.1 Identifikační údaje stavby

a) Identifikační údaje stavby

a.I) Údaje o stavbě

Název stavby:	„Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň- Pruněrov (včetně)“
ISPROFOND:	500 352 0048/327 321 4901
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu
Druh/Charakter stavby:	Rekonstrukce-zajištění provozuschopnosti
Kraj:	Ústecký kraj
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železnic, státní organizace, České dráhy, a.s.,
Místo stavby:	Železniční trať: 534A Kadaň – Kadaň-Pruněrov Traťový úsek Kadaň – Kadaň-Pruněrov 533 Kadaň Pruněrov – Cheb Traťový úsek Kadaň Pruněrov 504A Ústí n.L.hl.n.os.n. - Kadaň-Pruněrov Traťový úsek Chomutov - Kadaň Pruněrov 531G Droužkovice - Odb. Dubina Traťový úsek Droužkovice - Odb. Dubina
Železniční stanice dotčené stavbou:	Kadaň-Pruněrov, Odb, Dubina.
Železniční zastávky dotčené stavbou:	Málkov
Dodavatel:	Bude určen ve veřejné hospodářské soutěži
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Raibr (martin.raibr@sudop.cz , tel. 267 094 146, 605 229 036)



a.II) Zadavatel projektové dokumentace

Investor: Správa železnic, státní organizace (SŽ 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 železnic, státní organizace Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha

a.III) Dodavatel projektové dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

b) 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 SŽ s.o. a ČD a.s., část kolejiště je umístěno na mostních objektech a estakádách, pro které je v současnosti zřízeno trpění těchto umělých staveb.

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

c) Údaje o provedených průzkumech a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu

V rámci projekčních prací na 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, 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
- Projektovou dokumentaci stavby „Elektrizace trati Kadaň Pruněrov – Kadaň“
- Fragmenty původní dokumentace železniční trati
- Místní šetření a průzkumy

d) Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

V současnosti nejsou k 08/2019 žádné známy.

e) 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:

- koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
Mezi tuto koordinaci lze zařadit i přechod na jednotnou napájecí soustavu, kterou rozsah stavby respektuje, stejně jako výhledový požadavek dálkového řízení a zřízení systému ETCS a GSM-R na této trati.
- stavba Elektrizace trati Kadaň Pruněrov – Kadaň
- Stavba Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov,



h) Předpokládaná lhůta výstavby, včetně popisu výstavby

Předpokládaný termín výstavby vychází ze současných předpokladů provozovatele.

- *Zahájení stavby (předpoklad)*11/2023
- *Dokončení stavby (předpoklad)*11/2023

Celková předpokládaná lhůta výstavby je 25 měsíců.



A.2 Základní údaje o stavbě

a) Údaje o umístění stavby

a.I) Kategorie dráhy

Stavba se bude provádět v traťovém úseku Chomutov - Kadaň Pruněrov, který se dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 44 932/08-OŘ) nachází na dráze celostátní. Železniční trať začíná v ŽST Ústí nad Labem hl.n. a konec trati je v ŽST Kadaň Pruněrov. Trať je dvoukolejná v celém úseku a elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3kV v úseku Ústí nad Labem hl.n. -Kadaň Pruněrov (včetně) a v úseku Kadaň Pruněrov (mimo) – Cheb je zřízena střídavá trakční soustava 25kV, 50Hz. Trať je v současnosti spojnici jak v regionální dopravě a to především v úseku Chomutov-Kadaň, tak rychlíkové dopravy v úseku Ústí nad Labem hl.n. - Cheb. Doprava na trati byla zahájena 27.9.1978 Chomutov St.2 – Verněrov po dokončení přeložky trati kvůli těžbě hnědého uhlí čímž zanikla původní trať z roku 1873.

a.II) Traťový úsek

Stavba se bude provádět v traťovém úseku:

Navazující železniční trať

Kadaň - Kadaň Pruněrov – po roce 2020

Žel. trať dle rozdělení v TTP:	534A Kadaň - Kadaň Pruněrov
Žel. trať dle rozdělení sešitového JŘ:	132 Kadaň-Pruněrov - Želina
Začátek trati:	Kaštice
Konec trati:	Kadaň-Pruněrov
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	Hradec u Kadaně - Kadaň 400 m
	Kadaň - Kadaň - Pruněrov 700 m
Trakční soustava:	Závislá, 25 kV AC
Kategorie dráhy:	Regionální
Začátek stavby:	Kadaň - Pruněrov - VB
Konec stavby:	Kadaň

Navazující železniční trať - hlavní

Kadaň Pruněrov

Žel. trať dle rozdělení v TTP:	533 Kadaň Pruněrov - Cheb
Žel. trať dle rozdělení sešitového JŘ:	130 Ústí nad Labem - Klášterec nad Ohří
Začátek trati:	Kadaň-Pruněrov
Konec trati:	Cheb
Typ trati:	dvoukolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	Kadaň-Pruněrov - Hájek 700 m
Trakční soustava:	Závislá
Kategorie dráhy:	Trať zařazená do systému TEN-T
Začátek stavby:	Kadaň - Pruněrov - VB
Konec stavby:	Vjezdové návěstidlo od Chebu.



Dotčená železniční trať

Chomutov - Kadaň Prunéřov

Žel. trať dle rozdělení v TTP:	504A Ústí n.L.hl.n.os.n. - Kadaň-Prunéřov
Žel. trať dle rozdělení sešitového JŘ:	130 Ústí nad Labem - Klášterec nad Ohří
Začátek trati:	Ústí n.L.hl.n.os.n.
Konec trati:	Kadaň-Prunéřov
Typ trati:	dvoukolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	Odb.Chomutov město - Kadaň-Prunéřov 700 m
Trakční soustava:	Závislá, 3 kV DC
Kategorie dráhy:	Trať zařazená do systému TEN-T
Začátek stavby:	Chomutov - VB
Konec stavby:	Kadaň - Prunéřov

Navazující železniční trať - odbočná

Droužkovice – Odb.Dubina

Žel. trať dle rozdělení v TTP:	531G Droužkovice – Odb.Dubina
Žel. trať dle rozdělení sešitového JŘ:	V JŘ neuvedena
Začátek trati:	Droužkovice
Konec trati:	Odb.Dubina
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakční soustava:	Nezávislá
Kategorie dráhy:	Trať zařazená do systému TEN-T
Začátek stavby:	Droužkovice - VB
Konec stavby:	Odb.Dubina

a.III) Místo stavby

Železniční trať:

- 534A Kadaň – Kadaň-Prunéřov
Traťový úsek Kadaň – Kadaň-Prunéřov
- 533 Kadaň Prunéřov – Cheb
Traťový úsek Kadaň Prunéřov
- 504A Ústí n.L.hl.n.os.n. - Kadaň-Prunéřov
Traťový úsek Chomutov - Kadaň Prunéřov
- 531G Droužkovice - Odb. Dubina
Traťový úsek Droužkovice - Odb. Dubina



a.IV) Kraj – vyšší územně správní celek

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku Ústeckého kraje.

Dotčená katastrální území

Chomutov, Spořice, Černovice u Chomutova, Krbice, Ahnilov, Kralupy u Chomutova, Místo, Pruněrov, Verněřov, Mikulovice u Verněřova

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

Krajský úřad Ústeckého kraje
Městský úřad Kadaň
Stavební úřad
Mírové nám. 1
43201 Kadaň, Česká republika

Krajský úřad Ústeckého kraje
MÚ Klášterec nad Ohří
Odbor stavebního úřadu a územního
plánování
nám. Dr. Eduarda Beneše 85
431 51 Klášterec nad Ohří



b) Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Hlavním cílem stavby Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň- Pruněřov (včetně) je zajištění provozuschopnosti dráhy při zajištění řádné bezpečnosti. Cílem stavby je odstranění rychlostních propadů a zajištění možnosti zvýšení traťové rychlosti na maximální možnosti trati. Tím je snaha z atraktivit železniční dopravu jak v pojetí regionálním, tak i meziregionálním.

Dalším cílem stavby je zajištění plné bezpečnosti železniční dopravy a to jak nasazením moderního technologického zařízení, tak i odstranění jednotlivých úrovnových křížení v oblasti. Zároveň je snaha i odstranit úrovnová křížení z pohledu cestujících a to jak v ŽST tak i v zastávce Málkov.

V rámci stavby je i snaha zajistit atraktivnost železniční dopravy i z pohledu nákladních dopravců a v rámci této stavby se předpokládá změna napájecí soustavy na 25kV AC, která zajistí snížení energetických ztrát a eliminuje dopady na nedrážní zařízení.

V rámci stavby dojde k dalším technologickým a stavebním úpravám dle popisu dále:

ŽST Chomutov

V ŽST Chomutov nedojde ke stavebním úpravám. V rámci předešlé stavby dojde k přípravě nových technologických prostor, do kterých bude umístěno nové technologické zařízení z úseku Chomutov-Odb.Dubina. V nové dopravní kanceláři pak dojde ke zřízení dispečerských pracovišť pro celý úsek Chomutov-Kadaň.

Mezistaniční úsek Chomutov-Dubina

V mezistaničním úseku dojde ke kompletní obnově veškeré stavební a technologické části ve stávajícím rozsahu.

Odbočka Dubina

V dopravně bude ponechána stávající konfigurace kolejíště, která bude obnovena a to včetně odvrtné výhybky. V rámci stavební části dojde k obnově technologického zařízení v celém rozsahu, které bude umístěno do prefabrikovaných objektů.

Mezistaniční úsek Dubina - Kadaň Pruněřov

V mezistaničním úseku dojde ke kompletní obnově veškeré stavební a technologické části ve stávajícím rozsahu. Vzhledem k vhodnějšímu uspořádání mezi stavební a technologickou částí dojde k mírnému posunu zastávky Málkov do nové polohy. Stávající pěší přechod v km 130,672 u zastávky Málkov, bude nahrazen novým podchodem v místě nástupištních hran.

U přejezdu v km 132,465 se prověřuje jeho úplné zrušení, případně jeho náhrada nadjezdem.



ŽST Kadaň Prunéřov

V ŽST Kadaň Prunéřov dojde k redukci železniční infrastruktury a k částečné úpravě GPK. V ŽST dojde ke komplexní úpravě jednotlivých nástupištních hran a to včetně podchodu k němu.

V ŽST dojde ke kompletní obnově technologického zařízení, které bude umístěno do nových technologických prostor tvořených reléovými domky.

c) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacity trati. Zřízením nového technologického zařízení se mohou zkrátit provozní intervaly nutné pro křížování vlaků. Současně dojde úspoře pracovníků podílejících se na řízení železniční dopravy. Vzhledem k zavedení dálkového ovládání budou vlaky nově nabízeny mezi dispečerem v ŽST Chomutov a výpravčími sousedních stanic navazujících na řízenou oblast. Provoz bude nadále organizován dle předpisu SŽDC D1.

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.

Rozhodujícími stavebními objekty jsou objekty na stávající trati, rekonstrukce technologických objektů tj. zabezpečovacího zařízení (jak staničního, tak traťového), sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie.

Provozní a stavební objekty budou rozděleny dle směrnice po výběru příslušné varianty na

a.I) Provozní soubory

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská a řídicí technika

a.II) Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.2 Pozemní stavební objekty (vč. přístřešků, demolic, technol. objektů ...)

E.3 Trakční a energetická zařízení



b) Seznam výchozích podkladů

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

Základní podklady:

Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel SŽ s.o., Stavební správa západ);

Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.

Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace

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 ŠŽDC č.11-Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;

Směrnice GR ŠŽDC 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 přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektu, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn. / předpisy D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, ON 34 2620 aj./;

Směrnice č. 11/2006 „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 OŘ;



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 OŘ SŽ s.o..

Mapových podkladů 1:10 000; 1:50 000.

Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven.

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 spravující majetek v rozsahu stavby:

SŽ s.o. OŘ Ústí n.L.

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
- stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽ s.o.
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽ 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

Stávající technologické zařízení odpovídá technické úrovni době jeho zřízení. V současné době je již za mezí technické i morální životnosti a nelze uvažovat s jeho modernizací. Bezpečnost železniční dopravy je zde z velké části ponechána na lidském faktoru. Současně toto zařízení neumožňuje aplikaci moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy a tak zvýšení efektivity provozu.

ŽST Kadaň Pruněrov je zejména zatížená tranzitní dopravou jak osobní, tak i nákladní. Po dokončení této stavby se nepředpokládá ani ponechání stávajících přestupních vazeb, které budou nahrazeny přímým zajištěním jednotlivých vlaků do místa určení bez nutnosti přestupů.

Stávající nástupištní hrany zároveň neodpovídají současným požadavkům na bezpečnost železniční dopravy, a proto dojde k jejich celkové rekonstrukci.

V rámci stavby dochází ke zřízení nového nadjezdu, kterým se odstraní stávající úrovňové křížení a tím dojde i ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy v úseku.

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

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravních byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je zřízení nového technologického zařízení a zajištění bezpečnosti cestujících a železniční dopravy při možnosti řízení trati pomocí DOZ.

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.

Při projekčních pracích byly provedeny místní šetření v jednotlivých dopravních a železničních stanicích za účasti dotčených složek provozovatele OŘ, TÚDC, ČD-T a SS západ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravních, umístění zařízení a stavebních částí v kolejišti včetně návrhu vedení nových kabelových tras sítí silnoproudu a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Rozsah stavby bude prováděn především na drážních pozemcích (pozemky v majetku SŽ s.o. a ČD a.s.). Významné části trati však nejsou na pozemku dráhy (např. v odb. Dubina, v prostoru Málkova a v k.ú. Kralupy u Chomutova)

c) Rozsah stavby

Rozsah stavby je definován stávajícím technickým řešením. Z tohoto technického řešení je patrné, že lze definovat stavební a technologický rozsah stavby.



Z pohledu technologického rozsahu stavby je stavba definována jako stavební práce mezi technologickými prostory v TM Chomutov a TNS Kadaň v ose hlavní trati.

Do vedlejších traťových úseku bude zasáhnuo v celém rozsahu trato Droužkovice – Odb. Dubina a Chomutov- Droužkovice. Další lokální zásah bude v ŽST Kadaň při přepojení dálkového řízení do ŽST Chomutov.

Kolejový rozsah je definován následujícími kilometrickými polohami:

- Úprava GPK od km 126,149 po km 126,653 v délce 504m
- Výstavba nového GPK od km 126,653 po km 138,793 v délce 12 140m
- Úprava GPK od km 138,793 po km 138,947 v délce 154m
- Celková délka úprava GPK 12 798m

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 zkušebního 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 předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozoschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavy a členění IZ do jednotlivých celků.

c) Seznam provizorních objektů

V rámci stavby nevzniká provizorní SZZ a stavba bude do provozu předávána jako celek s následnými drobnými územními úpravami.



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 zkušebního 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) SŽ, s.o. a ČD, a.s. spravují :

SŽ s.o. ORÚstí n.L.

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽ s.o.,
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽ 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.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

V rámci stavby dojde k výstavbě nových nástupištích hran a to v zastávce Málkov a ŽST Kadaň Pruněrov. Nově vzniklá nástupiště budou zřízena s výškou 550mm nad TK pro zajištění bezpečného a bezbariérového přístupu s možností urychlení výstupu a nástupu cestujících.

Veškeré nástupištní hrany a přístupy na ně, budou vybaveny trojmadlovým zábradlím výšky 0,90m a varovnými a signálními prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

V rámci stavby bude provedena i výstavba orientačního systému v rozsahu této stavby a drážních pozemků.

Stavbou nedochází k žádné úpravě mimodrážních prostor, které je nutné vybavit potřebnými systémy.

A.9 Členění projektové dokumentace stavby

Obsah respektuje směrnici č.V-2/2012 – Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu. Tato dokumentace byla po dohodě s investorem rozšířena o další části prokazující možnost technického řešení definovaného v textu.

Záměr projektu – textová část

příloha A: Formuláře VZOR 80 - 83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3



- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: K1: MOPIN
K2: Průvodní zpráva
K3: Souhrnná technická zpráva
K4: Provozní dopravní technologie
K5: Přílohy

A.10 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.

Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)

V roce 2009 byla pro SŽ s.o zpracována studie „Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí n.L.hl.n.-Most-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb (mimo)“. Studie řeší ucelenou rekonstrukci celé trati v jednotlivých stanicích s definováním minimálních rychlostí, které je nutné v tomto úseku dosáhnout pro zajištění předpokládaného rozsahu dopravy.

Z této dokumentace vychází i stavba „Elektrizace trati Kadaň Pruněřov – Kadaň“, ve které je dodržen dopravní program pro jednotlivé vlakové cesty v rozsahu této studie.

Studie nebyla však nikdy schválena a proto je brána touto stavbou jako doporučující, nikoliv podmiňující dokumentací.

Elektrizace trati Kadaň Pruněřov – Kadaň

Hlavním cílem stavby Elektrizace trati Kadaň Pruněřov (mimo) - Kadaň, je zajištění provozování linky osobní dopravy Děčín – Kadaň v závislé trakci, v souladu s dopravní politikou Ústeckého kraje. Tohoto cíle je dosaženo elektrizací úseku Kadaň – Kadaň



Pruněrov, doplněné o stavební úpravu stávající TT Kadaň Pruněrov, která byla realizována v předchozí stavbě zajišťující elektrizaci trati v úseku Kadaň Pruněrov-Karlovy Vary.

Úpravou stávající TT Kadaň Pruněrov dojde k zajištění napájení nového úseku do Kadaně ve střídavém trakčním systému 25kV/50Hz a připravuje napájení i pro úsek Kadaň Pruněrov – Chomutov (Most).

V rámci stavby dojde k dalším technologickým a stavebním úpravám dle popisu dále:

Rozsah stavby

Kadaň Předměstí

Ve stávající zastávce jsou ukončeny stávající dálkové kabely a v této lokalitě jsou umístěny předvésti do ŽST Kadaň. Tyto části stavby budou v rámci této stavby upravovány pro spolehlivý provoz technologického zařízení. V této lokalitě se předpokládá především realizace technologické části této stavby.

ŽST Kadaň

V ŽST Kadaň bude rekonstruována a elektrizována kolej č. 1 a kolej č.3, které budou umožňovat jízdy elektrických jednotek do těchto kolejí. U koleje č.1, bude vybudováno boční nástupiště o výšce nástupištní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupiště je zvolena dle požadavků dopravní technologie, která byla projednána s objednatelem dopravy a předpokládá se cca 122m.

Stávající kolej č.3 bude jednosměrně napojena do lichého zhlaví a bude zkrácena na potřebnou délku tak, aby mohlo dojít u této koleje k vybudování bočního nástupiště s výškou nástupištní hrany 550mm nad TK a délce 90m.

Z obou nástupišť bude zřízen přístupový chodník do prostoru autobusového nádraží.

V ŽST Kadaň budou provedeny pouze stavební úpravy dopravní kanceláře, potřebné pro ovládání nového SZZ a úprava technologických prostor.

Následně bude nad kolejemi č.1 a 3 zřízeno trakční vedení, pro zajištění provozu závislé trakce.

V celém rozsahu stanice pak dojde k výstavbě nového technologického zařízení včetně staničního zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení.

Kadaň - Kadaň Pruněrov

V km cca 28,900 – 28,990 bude zřízena nová zastávka Kadaň sídliště. Zastávka bude vybavena vnějším nástupištěm výšky 550 mm nad TK, s délkou 90m a bude zde zřízen prefabrikovaný železobetonový přístřešek o velikosti 6x2m. Zastávka bude vybavena rozhlasem pro cestující a novým osvětlením včetně přístupové cesty.

V celém úseku bude položena nová kabelizace a zřízeno trakční vedení včetně zabezpečovacího zařízení.



ŽST Kadaň Pruněrov

ŽST Kadaň Pruněrov bude ponechána bez stavebních úprav. V ŽST bude zřízena řídicí technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení pro ŽST Kadaň a ve stávající DK bude zřízeno dispečerské pracoviště pro celý traťový úsek.

V této lokalitě se předpokládá především realizace technologické části této stavby.

TT Kadaň Pruněrov

Ve stávající trakční transformovně bude upravena technologie vnitřního zařízení umožňující rozšíření pro napájení nového traťového úseku.

Stavba je v současnosti v realizaci.

Rekonstrukce ŽST Chomutov

Hlavním cílem stavby Rekonstrukce ŽST Chomutov, je komplexní rekonstrukce ŽST a to včetně zajištění výstavby nástupištních hran v nových polohách.

Součástí stavby dojde k zajištění přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25kV v úseku Málkov-Kyjice. V rámci stavby dojde k dalším technologickým a stavebním úpravám dle popisu dále:

- Dosažení bezpečnosti cestujících výstavbou nových nástupištních hran o výšce 550mm nad TK.
- Vzhledem k tomu, že ŽST Chomutov je v současnosti stanicí, kde jsou ukončeny jednotlivé vlaky osobní dopravy, musí být zajištěno jejich odstavení bez omezení tranzitní dopravy.
- Stavba musí zajistit vazbu nového nádraží na stávající městskou infrastrukturu.

Dosažení ekonomické efektivity stavby, bude rozhodujícím kritériem pro její zařazení do realizace. Proto byly hledány jednotlivé možnosti pro její dosažení, a to v následujících směrech:

- Zajištění bezpečnosti cestujících – dochází k výstavbě nástupištních hran s mimoúrovňovým přístupem včetně zajištění bezbariérovosti.
- Snížení rozsahu infrastruktury na potřebný rozsah a zajištění jejího využití
- Odstranění bezpečnostních rizik, jako například železniční přejezdy
- Zkrácení přestupních vazeb
- Snížení rozsahu udržovacích prací v průběhu životnosti investice



- Zvýšení traťových rychlostí a to včetně zvýšení rychlosti do odbočných směrů (Droužkovice, Vejprty)

Výhody nové varianty (poloha ŽST Chomutov v oblasti uhelných skladů):

- Vysunutí nové ŽST Chomutov do polohy bývalých uhelných skladů, kdy vzdálenost mezi ŽST Chomutov a odb. Chomutov-město je cca 1100 m při zachování polohy odb. Chomutov-město. Současně je nová poloha ŽST Chomutov mimo aktivní zónu záplavového území řeky Chomutovky.
- Nově uvažovaná poloha ŽST Chomutov v oblasti uhelných skladů by byla pouze cca 350-400 m od dnešního autobusového nádraží – je tu možnost zachování jeho polohy bez přesunu do polohy dle Transferia. Přístup mezi novou ŽST Chomutov a stávajícím autobusovým nádražím by byl přes pozemky ČD, Města Chomutov, FI Okna, pí. Stanislavy Kramlové (přestupová vzdálenost cca 350 m) nebo pouze přes pozemky ČD a Města Chomutov (přestupová vzdálenost cca 400 m).
- Dochází ke krátkým, rychlým, přestupovým vazbám mezi nástupišti na hlavním rameni trati a vejprtskou tratí (cca 55 m).
- Varianta umožňuje zrušení postradatelné propojovací koleje odb. Chomutov-město – seřaďovací nádraží. Toto dále umožní zrušení 3 železničních přejezdů v ul. Nádražní, Rokycanova a za obch. domem Lidl. Těleso zrušené propojovací koleje by se pak dalo využít např. pro pruh pro cyklisty sdružený s pruhem pro chodce – propojení s cyklostezkou ze sídliště Za Zborovskou v ul. Škroupova, napojení na chodník z ul. Bezručova, atd.
- Varianta dále zahrnuje návrh zahloubení Vejprtské trati a tím ke zrušení dalších 2 železničních přejezdů a jednoho přechodu v ul. Černovická a v ul. Kadaňská a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením mostními konstrukcemi. Tím by odpadlo blokování území pro novou spořickou spojku, se kterou je stále uvažováno v územním plánu.
- Vytvoření volné plochy pro zřízení rozsáhlého P+R – např. stávající plocha za místem uhelného skladiště.
- Další výhodou je uvolnění velkých ploch s možností dalšího rozvoje s potenciálem pro novou městskou zástavbu, průmyslové oblasti nebo zřízení nové infrastruktury pro potřeby města - oblast seřaďovacího nádraží a velkých ploch za stávající výpravní budovou ŽST Chomutov.

Stavba je v současnosti v přípravě ve fázi Záměr projektu.



Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov

Hlavním cílem stavby je provedení celkové rekonstrukce jak stavební, tak technologické části v potřebách pro budoucí provoz železniční dopravy.

Součástí stavby je:

Kompletní technologická rekonstrukce stávající ŽST Kyjice, v rámci které dojde k modernizaci technologické části a ke zrušení nástupištních hran, čímž se stanice změní na výhybnu.

Rekonstrukce stavební části v úseku Kyjice (mimo) – Odb.Chomutov město (mimo) při níž dojde k obnově jednotlivých mostních objektů a rekonstrukci železničního spodku a svršku včetně technologického zařízení.

Technologická rekonstrukce ŽST Jirkov se zajištěním provedení postradatelnosti železniční infrastruktury.

Technologická obnova odbočky Chomutov město se začleněním do ŽST Chomutov

Výstavba centrální části ve VB v ŽST Chomutov se zajištěním rekonstrukce příslušné části VB pro nové technologické zařízení a pro výhledový stav dopravní kanceláře.

Stavba je v současnosti v projektové přípravě.

Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb

Jedná se o úpravy v rozsahu výše uvedeného rozsahu. Dokumentace má dodefinovat jednotlivé vazby mezi stavbami a zajistit odpovídající energetické bilance.

Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení

V roce 2004 byla pro SŽ s.o zpracována studie „Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení“. Studie řeší dálkové ovládání a řízení na tratích železniční sítě v České republice mimo tranzitních železničních koridorů. Studie řeší způsob ovládání na přípojných tratích I a II. TŽK včetně situování regionálních center řízení provozu. V budoucnu je nutné při přípravě investic zohlednit závěry této studie, aby vložené investiční prostředky byly účelně využívány.

ETCS

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS90).



Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS 90) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na trať zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

GSM-R – stavba „GSM-R Ústí nad Labem - Oldřichov u Duchcova/Úpořiny - Most - Karlovy Vary – Cheb“

Účelem stavby je zajistit jediný rádiový komunikační prostředek splňující podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém řízení a zabezpečení (CCS).

Náplní stavby je výstavba rádiového systému GSM-R a doprovodných sdělovacích zařízení nezbytných k zajištění přenosu a ovládání tohoto systému. Součástí stavby je i doplnění dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače na jednotlivá pracoviště výpravčích a dispečerů v dopravnách. Stavbou se navrhuje realizovat následující rozsah prací a dodávek

- výstavba základnových BTS systému GSM-R
- doplnění stávajících BTS postavených v rámci pilotního projektu o další technologické zařízení – doplnění sektoru vč. anténního systému
- osazení technologického domku BTS v rámci výstavby nových BTS a u vybraných stávajících BTS vč. demontáže stávající venkovní technologie
- výstavba nového DOK vč. metalického propojení TK
- výstavba přenosového systému SDH a v navazujících tratích
- náhrada stávajícího přenosového systému PDH 3ř. systémem SDH STM4
- výstavba dispečerských terminálů s integrovanou funkcí zapojovače v ŽST a dopravnách budovaného traťového úseku a úseků přilehlých tratí (netýká se tratí již vybavených systémem GSM-R)
- doplnění řídicího centra BSC systému GSM-R v souvislosti s rozšířením sítě BTS
- doplnění nahrávání systému GSM-R a zařízení ITZ

