

SO 02-75-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,704

SO 02-75-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,674

SO 03-73-01 Žst. Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 197,350

SO 03-75-01 Žst. Nové Sedlo, úpravy drážní kanalizace SŽDC

SO 01-10-01 Žst. Chodov, železniční svršek

V uvedeném SO železničního svršku je řešena úprava kolejiště žst. Chodov, zahrnující úpravu karlovarského zhlaví v hlavních kolejích trati Chomutov – Cheb, úpravu staničních kolejí a novosedelského zhlaví.

Stávající stav:

Ve stanici je 6 dopravních kolejí (stáv. č. 1, 2a-2, 3, 4, 8b-8c-8d, 10) a 15 manipulačních kolejí (stáv. č. 3a, 5, 5a, 6a, 6b, 6c, 7, 8a, 9, 11, 12-12a, 13, 15, 106, 108). Ve stanici jsou úrovňová nástupiště s pevnou hranou u koleje stáv. č. 1 - jednostranné, 203 m, u koleje stáv. č. 2 - jednostranné, 223 m, mezi kolejemi stáv. č. 4 a 6 - oboustranné, 235 m, mezi kolejemi stáv. č. 8b a 10 - oboustranné, 29 m.

Kolejiště žst. Chodov je situováno mimo hl. trať Chomutov – Cheb. Stanice je celá v přímé. Ve stanici pravidelně zastavují všechny rychlíky, přičemž kvůli jejich zajištění do žst. Chodov dochází ke značnému prodloužení jízdní doby. Na karlovarském zhlaví stanice je dvoukolejné odbočení do stanice. Zhlaví je konstrukčně uspořádáno na 50 km/h, z důvodu návěštní je ale pojížděno max. 40 km/h.

V liché skupině jsou odstavné a seřaďovací koleje stáv. č. 5 až 13, VNVK kusá kolej stáv. č. 15, odvrtná kolej stáv. č. 3a, VNVK kusá kolej stáv. č. 5a t.č. z části nesjízdná. Kolej stáv. č. 12a je částečně v objektu garáže, který je využíván. V sudé skupině jsou VNVK kusé koleje stáv. č. 8a, 106, 108, odstavné koleje stáv. č. 12, 12a pro ST. Ostatní koleje jsou dopravní, vjezdové koleje stáv. č. 1, 2, 3, 4, 8b, 10, průjezdná kolej stáv. č. 8c, kusá úvratňová kolej stáv. č. 8d. U koleje stáv. č. 8a je rampa se skladištěm, v části u skladiště je nefunkční - částečně snesená. Do stanice je na karlovarském zhlaví zaústěna výhybkou stáv. č. 2 (ve vlastnictví vlečkaře) vlečka DAY-DEC. Dále je do koleje stáv. č. 6a zaústěna výhybkou stáv. č. 15 (ve vlastnictví vlečkaře) vlečka NEHYBACEMENT t.č. úředně zrušená.

Novosedelské zhlaví stanice je konstrukčně uspořádáno na 50 km/h, z důvodu návěštní je pojížděno max. 40 km/h. Do Nového Sedla navazuje za zhlavím jednokolejka pro rychlost 60 km/h. V Novém Sedle je pak realizováno propojení do hlavní trati spojkami rychlostí 40 km/h.

Materiál žel. svršku ve stanici a v přilehlých úsecích je převážně z dob stavby přeložky z r. 1974 – 1980. Následně proběhly dílčí rekonstrukce a opravy. Rekonstrukce karlovarského zhlaví v r. 1995, rekonstrukce několika výhybek novosedelského zhlaví v r. 1999.

Navržené řešení :

Objekt řeší kompletní nové uspořádání části kolejiště stanice, rekonstrukci kolejového roštu vč. realizace BK a zřízení kolejového lože a stezek.

Na karlovarském zhlaví stanice dojde k úpravě zhlaví pro odbočení vyšší rychlostí z hlavních kolejí Chomutov – Cheb do stanice. Navrhuje se odbočení pro vjezd do stanice na kolej č. 2a-2 pro rychlost 100 km/h, v opačném směru pro odjezd ze stanice po koleji č. 1 je rychlost 80 km/h. Konfigurace zhlaví zůstane dle stávajícího stavu tj. s jednoduchými výhybkami.

Odbočení bude realizováno výhybkou pro rychlost 100 km/h a výhybkami pro rychlost 80 km/h. Vzhledem k prodloužení zhlaví oproti stávajícímu stavu, z důvodu vložení štíhlých výhybek pro dosažení vyšších rychlostí pro odbočení do stanice, dochází k odsunu místa odbočení do koleje č. 1 směrem do stanice a na straně druhé k zásahu do vlečky DAY-DEC, jejíž přípojnou výhybku v hl. koleji je nutné odsunout. Dále dochází z důvodu navázání odbočení do koleje č. 1 do původních osnov kolejí ve stanici a zajištění odbočení do liché skupiny, bez nutnosti přestavby celého zhlaví, k příčnému posunu hlavních kolejí trati Chomutov – Cheb v místě zhlaví až cca o 3 m směrem do stanice. Tyto úpravy vyvolávají zásah do vlečkového kolejiště DAY-DEC, kde budou nově uspořádány výh. č. 1 a 3 a úpravy v navazujících částech pro navázání do stávajícího stavu. Další vyvolanou úpravou z nového uspořádání zhlaví je zrušení odvrtné koleje č. 3a. Za odbočením z hlavních kolejí navazuje spojka výh. č. 7 – 10 pro rychlost 50 km/h. Rozplet do liché sk. je od výh. č. 9 bez úprav. V sudé sk. dochází k odsunu odbočných výhybek oproti stávajícímu stavu. V souvislosti s pracemi ve zhlaví dojde ke zrušení výh. stáv. č. 15 bez náhrady, kterou je napojena vlečka NEHYBACEMENT t.č. již úředně zrušená. Odpojení vlečky bylo kladně projednáno s vlečkařem. Zbývající část vlečky za výhybkou si vlečkař snese na vlastní náklady v rámci výluk pro stavbu.

Staniční kolejiště bude upraveno pro vytvoření prostoru pro ostrovní nástupiště. Bude snesena stávající kolej stáv. č. 2, kde vznikne prostor pro nové ostrovní nástupiště pro vlaky relace Karlovy Vary – Sokolov. Nástupiště pro vlaky směr Nová Role / Loket bude nově situováno u koleje č. 4 v místě koleje stáv. č. 8b, která bude snesena. Pro zajištění lepšího přístupu od města budou obě nástupiště vysunuta do novosedelského zhlaví a bude upraven přístup k nástupištím z čela. Aby byla přístupová cesta co nejkratší a

komfortní, dojde ke snesení stávajících kolejí č. 10 a 12-12a a na uvolněném místě bude zřízen vstup do podchodu a upravený přístupový chodník. Uvolněná plocha je dostatečná pro výhledové rozvinutí dalších zájmů – nová VB, parkoviště, zastávky BUS s toučkou atd. Vazba ostrovního nástupiště na stávající VB je zachována podchodem mezi VB a budovou RZZ.

V souvislosti se změnami v kolejišti bylo nutné zdopravit další koleje pro zajištění všech prací ve stanici náhradou za zrušenou kolej stáv. č. 2. V souvislosti s umístěním nástupiště u koleje č. 4 dojde k jejímu zdopravnění, dle požadavku zástupců investora bude zdopravněna i část 4a pro případy mimořádností. Na novosedelském zhlaví došlo k úpravě zhlaví pro zrychlení odjezdu na Nové Sedlo rychlostí 60 km/h z koleje č. 2 na 50 km/h z koleje č. 4.

SO 01-11-01 Žst. Chodov, železniční spodek

Hlavní náplní tohoto objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a zesílených konstrukcí pražcového podloží v místě přechodů na mostní objekty a vybudování nového odvodňovacího systému tělesa železničního spodku. Dále je součástí příp. rozšíření stezek pro dosažení normového uspořádání drážního tělesa, zřízení chráničků pro kabelové přechody a demolice objektů v kolizi s pracemi na žel. spodku, pokud nejsou řešeny samostatným SO. Součástí objektu je koordinace stavebních konstrukcí a prací se souvisejícími objekty, které budou zřizovány souběžně, následně nebo v předstihu.

V rámci tohoto objektu jsou zařazena dopravní opatření během výstavby v prostoru prací na žel. svršku a spodku v žst. Chodov.

Současný stav :

Stanice se na karlovarském zhlaví nachází částečně v náspu a dále přechází do odřezu. Stanice byla v minulosti v souvislosti se stavbou přeložky částečně rekonstruována, byly zde realizovány konstrukční vrstvy a odvodnění systémem trativodů s napojením do kanalizace.

V archivních sondách bylo lokálně zastíženo v podloží hnědé uhlí ihned pod konstrukčními vrstvami stávající tratě. Dle těchto sond nelze vzhledem k mělkému výskytu uhlí pod terénem vyloučit jeho zastížení při zemních pracích spojených s pracemi na žel. spodku.

Pokud by bylo uhlí přece jen v úrovni zemní pláně zastíženo, bude nutné provést náhradu podloží. V těchto místech musí zemní práce probíhat obezřetně, s minimální časovou prodlevou, za klimaticky příznivých podmínek. V daných místech se zcela vylučuje používání otevřeného ohně (např. svařování, řezání plamenem atd.), dále bude nutné dbát zvýšených bezpečnostních opatření při práci s hořlavými a snadno zápalnými látkami.

Dle archivních podkladů je převážně celá stanice odvodněna systémem trativodů a kanalizačních stok s napojením do kanalizace. Odvodnění není v prostoru nástupiště a manipulačních kolejí. Dle místního šetření nebyly dohledány veškeré znaky odvodnění a není proto jasné, zda bylo realizováno v celém rozsahu nebo zda je funkční.

Vzhledem k neexistenci sanace v některých kolejích v kombinaci s neexistencí odvodnění příp. jeho nefunkčnosti se objevují v těchto problematických místech na povrchu závady GPK, blátivá místa ap. Pro zajištění stálosti a držebnosti parametrů GPK je nutné v těchto místech realizovat dostatečně únosný žel. spodek a odvodnění.

Navržené řešení :

Zemní těleso je v převážné části staničního kolejiště z hlediska prostorového uspořádání vyhovující. K rozšíření stezky dojde v souvislosti s budováním svodného potrubí pouze podél koleje č. 4b vlevo odřezem.

V celé oblasti rekonstruovaného kolejiště v oblasti stanice je navržena skloněná pláň tělesa železničního spodku se zapuštěným kolejovým ložem. Šířka pláně je určena osovou vzdáleností staničních kolejí.

Základní příčný sklon zemní pláně je 5% a je orientován k násypovým svahům nebo k odvodňovacímu zařízení. Snížený příčný sklon zemní pláně v hodnotě 4% lze použít v úsecích se stabilizacemi nebo se zlepšenými zeminami pojivy, v kolejovém rozvětvení nebo pro jednostranně ukloněnou zemní pláň pod dvěma kolejemi se zvětšenou šířkou zemní pláně na základě uděleného souhlasu SŽDC, OTH. Dále v místech překročení max. tloušťky kolejového lože 900 mm. Pokud i toto řešení nevyhoví danému kritériu, navrhuje se pláň tělesa železničního spodku vodorovná.

Stávající zemní těleso ve stanici je šířkově vyhovující pro nové kolejové uspořádání v převážné části rekonstruované oblasti. Rozšiřování tělesa se navrhuje pouze v koleji č. 4b vlevo v souvislosti s budováním svodného potrubí. Stávající odřez bude rozšířen podél výkopu svodu.

Plochy mezi stezkami sousedních kolejí budou upraveny. Po vyjmutí kolejových polí se stávající kolejové lože mezi okraji stezek plošně rozhrne a urovná. Chybějící materiál do úrovně povrchu mezi stezkami se vyrovná vytěženým štěrkem. V místě rozšíření zářezu podél kol. č. 4b bude ochráněn zářezový svah.

Předpokládá se rozprostření organické zeminy na svah a osetí travním semenem. Pro zamezení eroze svahu povrchovými vodami se použije dočasná plošná ochrana svahu z biodegradačních rohoží.

Návrh a posouzení konstrukčních vrstev pražcového podloží je zpracován v příloze č. 5 - Návrh pražcového podloží. Součástí objektu železničního spodku je i zesílená konstrukce pražcového podloží u mostních objektů. Návrh vychází z předpokladu přednostně zachovat historické sanace v podloží s vylepšením jejich vlastností a ochráněním bez nutnosti jejich odtěžení.

Ve staničních kolejích v prostoru nástupišť nejsou žádné sanace. Pro dosažení předepsaných hodnot únosností se zde navrhuje úprava zemní pláně zlepšením pojivy na místě strojní frézou.

V oblasti novosedelského zhlaví se v prostoru výhybek nalézají historické sanace dostatečné únosnosti. Ty se zde částečně zachovají a částečně budou odtěženy pro zajištění odvodnění pláně tělesa žel. spodku do nového odvodnění.

V celém rozsahu prací na žel. spodku se navrhuje odvodnění tělesa žel. spodku systémem trativodů, příčných a podélných svodů, které jsou zaústěny do stávající kanalizační sítě ve stanici, příp. jsou vyústěny na svah (km 195,362). Stávající kanalizace ve stanici se předpokládá funkční a v rozsahu sneseného kolejiště se provede její sanace v rámci samostatného SO 01-75-01. V místě náspu kolem mostu ev. km 195,665 je u krajní koleje u svahu navrženo odvodnění odřezem na svah.

Trativody se zřídí z plastového potrubí. Minimální spád trativodů je 0,5 %, výjimečně je ve stanici použit i trativod ve spádu 0,3 %. Výplň trativodu je z drceného kameniva. Trativodní trubka je uložena na vyrovnávací vrstvu ze štěrkopísku. Vyložení rýhy filtrační geotextilií se posoudí na stavbě, v návrhu se s ní uvažuje všude. U trativodů ve sklonu 0,3 % se provede jejich podbetonování. Při přechodu trativodu pod kolejí se provede jeho podbetonování a zřídí se po stranách potrubí betonové opěrky maximálně do výše okrajů perforace. V místech, kde je to účelné, jsou navrženy trativody do oblouku sledující osu kolejje.

Trativodní šachty vrcholové a kontrolní jsou navrženy plastové bez kalového prostoru. Vrcholové šachty na začátku svodu jsou navrženy rovněž plastové s kalovým prostorem. Šachty na svodech jsou navrženy betonové s kalovým prostorem. V prostoru mezi kolejemi jsou vybaveny revizním nástavcem. V místech vně kolejiště jsou šachty navrženy v takové vzdálenosti, aby nebylo nutné použít revizní nástavec a mají pouze betonový poklop a přechodový kónus. Příčné svody pod kolejí jsou navrženy plastové s uložením na betonovém podkladu a s obetonováním. Pro vyústění svodných potrubí na terén se zřídí monolitická betonová výust' s pohozením z lomového kamene až k patě svahu.

Případná kolize odvodnění se základy návěstidel bude řešena podle výškového vztahu trativodního potrubí k základové spáře. V případě průniku hmot bude navržen atypický základ návěstidla. Kolize odvodnění se základy trakčních stožárů bude navržena jako trubní obtoky.

Zemní práce objektu železničního spodku budou prováděny v hranicích stávajícího zemního tělesa. Převážně spočívají v provedení odkopávek do úrovně budoucí zemní pláně, zřízení konstrukčních vrstev, zřízení odvodnění. Tyto výkony nevyžadují trvalý ani dočasný zábor cizích pozemků.

V rámci prací na železničním spodku se odstraní části stávajících zpevněných ploch v místě překopů příčných svodů. Dále budou vybourány betonové a kamenné konstrukce viditelné nebo skryté, které byly součástí drážních objektů, technologií a zařízení.

Dále bude snesena v rámci SO spodku zbývající část dřevěné rampy podél skladiště u kol. č. 6. Kolej č. 6 se odsouvá z důvodu dosažení min. osové vzdálenosti 4,75 m od kol. č. 4a a rampa již nebude využívána. Snesení rampy je nutné pro dosažení volného a schůdného manipulačního prostoru 3,0 m.

SO 01-13-01 Žst. Chodov, výstroj trati

Obsahem stavebního objektu je demontáž stávající a instalace nové výstroje trati v celém zrekonstruovaném úseku v žst. Chodov v rámci tohoto SO. Rozsah objektu je shodný s SO svršku v žst. Chodov. V rámci stavby dojde, z důvodu rozsáhlých úprav železničního spodku a změně geometrie kolejje, ke snesení stávající výstroje trati. Jedná se zejména o prvky staničení tratě, tj. kilometrové a hektometrové kameny, dále značky pro zajištění geometrické polohy kolejje, sklonovníky a rychlostníky. O další možné využitelnosti se rozhodne po demontáži této výstroje a zjištění jejího skutečného stavu.

Objekt řeší rozmístění staničnicků, rychlostníků, předvěstníků, sklonovníků, tabulí pro označení konců nástupišť. Součástí je i osazení zajišťovacích značek prostorové polohy kolejje.

Instalace orientačního systému a tabulí s názvem stanice na nástupištech je součástí samostatného stavebního objektu SO 01-43-01.

V objektu je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav. Součástí objektu nejsou návěstí související s realizací jednotlivých stavebních postupů.

Součástí prací je také umístění zajišťovacích značek – lepených na stožáry TV dle předpisu SŽDC S3.

SO 01-10-02 Žst. Chodov, železniční svršek, vlečka DAY-DEC

V daném SO železničního svršku je řešena úprava napojení vlečky do hl. kolejí trati Chomutov – Cheb, vyvolaná změnou uspořádání karlovarského zhlaví v rámci SO 01-10-01.

Vlečka je ve stávajícím stavu zaústěna do celostátní trati Chomutov – Cheb na karlovarském zhlaví žst. Chodov výhybkou stáv. č. 2 v km 195,429. Vlastníkem vlečky je DAY-DEC s.r.o. Ve vlastnictví vlečkaře je i výhybka stáv. č. 2 v hlavních kolejích trati Chomutov – Cheb. Do této vlečky je výhybkou č. S3 v km 0,266 zaústěna vlečka – Montážní základna Chodov ve vlastnictví SŽDC s.o. V rámci areálu vlečkaře se pak kolejiště dále větví do několika kusých kolejí. Vlečka je aktivní, dochází zejména k pravidelnému využívání vlečky Montážní základna Chodov, ale je obrát i v areálu DAY-DEC. Stávající kolejové lože bude odtěženo v navrženém rozsahu a využito v rámci stavby s omezením plynoucím z výsledků zjištěné kontaminace.:

V souvislosti s úpravou karlovarského zhlaví pro zvýšení rychlosti odbočení do stanice dojde tím k vyvolané úpravě napojení vlečky DAY-DEC. Na karlovarském zhlaví stanice dojde k úpravě zhlaví pro odbočení rychlostí 100 km/h ve směru od Karlových Varů a rychlostí 80 km/h ve směru do Karlových Varů. Konfigurace zhlaví zůstane dle stávajícího stavu tj. s jednoduchými výhybkami. Odbočení bude realizováno výhybkou pro rychlost 100 km/h a výhybkami pro rychlost 80 km/h. Vzhledem k prodloužení zhlaví oproti stávajícímu stavu z důvodu vložení štíhlých výhybek pro dosažení vyšších rychlostí pro odbočení do stanice dochází k odsunu místa odbočení do kole. č. 1 směrem do stanice a na straně druhé k zásahu do vlečky DAY-DEC, jejíž přípojnou výhybku v hl. koleji je nutné odsunout. Dále dochází z důvodu navázání odbočení do koleje č. 1 do původních osnov kolejí ve stanici a zajištění odbočení do liché skupiny, bez nutnosti přestavby celého zhlaví, k příčnému posunu hlavních kolejí trati Chomutov – Cheb v místě zhlaví až cca o 3m směrem do stanice. Odbočení do vlečky v rozsahu úprav je celé navrženo pro rychlost 40 km/h.

SO 01-11-02 Žst. Chodov, železniční spodek, vlečka DAY-DEC

Hlavní náplní objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a vybudování nového odvodňovacího systému tělesa železničního spodku v souvislosti s vyvolaným zahloubením koleje. Dále je součástí zřízení chrániček pro kabelové přechody a demolice objektů v kolizi s pracemi na žel. spodku, pokud nejsou řešeny samostatným SO. Součástí objektu je koordinace stavebních konstrukcí a prací se souvisejícími objekty, které budou zřizovány souběžně, následně nebo v předstihu.

Ve stávajícím stavu vlečka stoupá od místa napojení na karlovarském zhlaví k areálu vlečkaře. Nachází se v mírném náspu. V km 0,179 se nachází přejezd na vjezdu do areálu montážní základny. V km 0,155 se nachází trubicí propustek, tvořený třemi rourami vedle sebe.

Navržené řešení vychází zejména z důvodu výrazného zahloubení nivelety oproti současnému stavu. Zemní těleso je z hlediska prostorového uspořádání vyhovující. V oblasti rekonstruovaných kolejí je navržena skloněná pláň tělesa železničního spodku se zapuštěným kolejovým ložem. Šířka pláně je určena osovou vzdáleností staničních kolejí.

Základní příčný sklon zemní pláně je 5% a je orientován k odvodňovacímu zařízení.

Konstrukční vrstvy pražcového podloží budou zřizovány technologií se snášením kolejových polí. Vzhledem k zahloubení koleje vlečky se navrhuje zřízení jejího odvodnění. Odvodnění bude zřízeno v úseku od propustku až k hlavním kolejím. Odvodnění se navrhuje trativodem. V rámci tohoto objektu se zřídí pouze trativod podél koleje č. 1vl. Sklon trativodu bude ve sklonu nivelety koleje, trativod bude zaústěn do příčného svodu v km 195,362, který je součástí SO 01-11-01. Odvodnění koleje č. 1avl bude do trativodu mezi kolejemi, ten je taktéž součástí SO 01-11-01.

Zemní práce objektu železničního spodku budou prováděny v hranicích stávajícího zemního tělesa. Převážně spočívají v provedení odkopávek do úrovně budoucí zemní pláně, zřízení konstrukčních vrstev, zřízení odvodnění a další. Tyto výkony nevyžadují trvalý ani dočasný zábor cizích pozemků. V rámci prací na železničním spodku budou vybourány betonové a kamenné konstrukce viditelné nebo skryté, které byly součástí drážních objektů, technologií a zařízení. Z důvodu realizace úprav v žel. svršku bude rozebrána přejezdová konstrukce v km 0,179. Po úpravě koleje proběhne zpětná montáž přejezdové konstrukce. Použije se stávající konstrukce přejezdu.

SO 01-13-02 Žst. Chodov, výstroj trati, vlečka DAY-DEC

Obsahem stavebního objektu je demontáž stávajících a instalace nové výstroje trati v celém zrekonstruovaném úseku vlečky. V rámci stavby dojde, z důvodu úprav železničního spodku a změně geometrie koleje, ke snesení stávající výstroje trati. Jedná se zejména o prvky staničení tratě a značky pro zajištění geometrické polohy koleje. Objekt řeší nové rozmístění staničníků a osazení nové tabule posun zakázán za nové zarážedlo. Součástí je i osazení zajišťovacích značek prostorové polohy koleje.

SO 02-10-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, železniční svršek

V daném SO železničního svršku je řešena úprava GPK traťového úseku mezi krajními výhybkami na novosedelském zhlaví žst. Chodov a chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo. Cílem úprav je dosažení maximální rychlosti ve stávající stopě koleje, rekonstrukce kolejového roštu a reprofílace kol. lože.

Ve stávajícím stavu je mezistaniční úsek součástí jednokolejné trati Krásný Jez – Chodov. Úsek je vymezen krajní výhybkou stáv. č. 37 v žst. Chodov a krajní výhybkou stáv. č. 3 v žst. Nové Sedlo. Od km 20,085 (ZP) až do žst. Nové Sedlo vede kolej v souběhu s kolejí vlečky Sokolovská uhelná. Původně byla večka napojena i z žst. Chodov, dnes již toto napojení ale neexistuje. Rychlost v koleji je max. 60 km/h což je dáno směrovými poměry.

Materiál žel. svršku je převážně z dob stavby přeložky z r. 1977. Následně proběhly dílčí rekonstrukce a opravy. V roce 2005 zde proběhla rekonstrukce úseku km cca 20,5 – 20,9 v souvislosti s rekonstrukcí mostu ev. km 20,678. Vzhledem ke stáří a stavu kolejového roštu je nutná jeho rekonstrukce.

Pro maximální zrychlení úseku mezi Chodovem a Novým Sedlem budou na jednokolejné spojení upraveny GPK pro dosažení maximální rychlosti ve stávající stopě koleje. V rámci úprav jsou navrženy minimální příčné posuny z důvodu respektování stávajících zařízení na trati – trakce, most, odvodnění a dodržení předepsané šířky stezek bez nutnosti jejich rozšiřování.

Navrženým řešením je v úseku od Chodova do km 20,086 rychlost $V_{100}/V_{130} = 65/70$ km/h a v km 19,705 – 20,086 rychlost $V_{100}/V_{130} = 70/75$ km/h. Od tohoto km dále je všech kolejí 80 km/h.

SO 02-11-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, železniční spodek

Vzhledem ke stávajícímu vyhovujícímu stavu žel. spodku a z hlediska únosnosti, nebudou zde dle požadavku investora prováděny žádné sanace. Jsou zde historické sanace z doby přeložky nevykazující žádné problémy. Zřízení chráničků pro kabelové přechody bude součástí příslušných SO/PS, protože zde nebudou probíhat zemní práce spojené se sanací žel. spodku.

Hlavní náplní objektu je tedy pouze reprofilace stávajícího odvodnění. Rozšiřování stezek se nenavrhuje.

V rámci žel. spodku se provede rekonstrukce stávajícího systému odvodnění. Provede se reprofilace stávajících zpevněných příkopů s příp. doplněním chybějících příkop. tvárnic. Dále se provede sanace monolitického příkop. žlabu v km 20,172 – 20,282. Stávající místa vyústění odvodnění budou rekonstruována. Pro zajištění spolehlivého odvedení vody z příkopů se v rámci žel. spodku provede reprofilace navazujících propustků v ev. km 20,454 a 20,391.

SO 02-13-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, výstroj trati

Obsahem stavebního objektu je úprava stávající a doplnění nové výstroje trati v celém rekonstruovaném úseku loketské koleje. Vzhledem k rozsahu prací v řešeném úseku, bude výstroj ponechána, snesou se pouze stávající rychlostníky a staničníky, které budou v kolizi s profilem čistění kolejového lože. Objekt řeší úpravu polohy staničnicků a sklonovníků a osazení nových rychlostníků. Součástí je i osazení zajišťovacích značek prostorové polohy koleje pro novou GPK.

SO 03-10-01 Žst. Nové Sedlo, železniční svršek

V daném SO železničního svršku je řešeno vložení dvou paralelních spojek pro rychlost 80 km/h v chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo mezi koleje č. 1, 2 a 4 s zvýšení rychlosti v kol. č. 4 na 80 km/h. Tím bude dosaženo maximální využití zvýšení rychlosti v jednokolejné spojení mezi Chodovem a Novým Sedlem rychlým odbočením do hlavních kolejí trati Chomutov - Cheb. Chodovské zhlaví žst. Nové Sedlo bylo rekonstruováno v roce 2003.

Objekt řeší vložení dvou nových spojek v chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo. Vzhledem k tomu, že stav zhlaví je vyhovující a z důvodu minimalizace stavebních nákladů příp. zásahem do zhlaví bylo zvoleno řešení s vložení dvou nových spojek mimo stávající výhybky. V souvislosti s vložení nových spojek dojde k nutnému zvýšení rychlosti v kol. č. 4 z dnešních 60 km/h na 80 km/h z důvodu návěštění vjezdu do stanice z loketské koleje. Pro vjezd do odbočky i do přímé bude použita jednosvětlová návěst a jízda podle rychlostníků. Důvodem k tomuto řešení je skutečnost, že vjezdové návěstidlo na loketské koleji se nachází v oblouku před stanicí, kde je traťová rychlost $V_{100}/V_{130} = 70/75$ km/h. Číslování a druh kolejí budou dle stávajícího stavu beze změny. Směrové poměry v dotčených kolejích č. 1, 2 a 4 zůstanou bez úprav.

Jako výchozí stav ve výškovém řešení se uvažuje stav po realizaci stavby "Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. – Cheb, úsek Nové Sedlo - Sokolov" a v rozsahu úprav je do něho návrh napojen. Zachovávají se stávající osové vzdálenosti ve stanici. Všechny výhybky budou vybaveny žlabovými pražci. Vzhledem k odsunu odjezdových návěstidel v hl. kolejích č. 1 a 2 budou stávající izol. styky odstraněny. Rušení izolované styky budou vyřezány a nahrazeny vevařeným kusem kolejnice. Nově vkládané úseky budou vevařeny do stávající BK v navazujících kolejích.

Kolejové lože bude v celém rozsahu prací zapuštěné, min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce s betonovými pražci. Kolejové lože bude částečně nové a částečně se uvažuje s využitím recyklovaného kolejového lože ze stavby. Drážní stezky nebudou zřizovány mezi hlavními kolejemi. U všech ostatní kolejí budou stezky všude. V místech sbíhajících se kolejí u výhybek bude provedena stezka do místa její min. šířky příp. k námezníku. Stávající kolejové lože bude odtěženo. Spodní vrstva kolejového lože mimo rozsah

těžení je uvažována jako znečištěná – nevhodná k recyklaci, a bude odtěžena v rámci odkopávek žel. spodku a odvezena na skládku jako odpad. Další část kolejového lože se zřetelným znečištěním ropnými látkami z výhybek, míst stání lokomotiv je navrženo přednostně odtěžit před zahájením odtěžování kolejového lože a uložit na skládce jako nebezpečný odpad bez dalších úprav.

SO 03-11-01 Žst. Nové Sedlo, železniční spodek

Hlavní náplní objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a vybudování nového odvodňovacího systému tělesa železničního spodku. Součástí objektu je koordinace stavebních konstrukcí a prací se souvisejícími objekty, které budou zřizovány souběžně, následně nebo v předstihu. Dle archivní dokumentace ze stavby přeložky jsou v celé stanici provedeny sanace. V rámci rekonstrukce zhlaví byly v části kolejiště realizovány sanace a v části ponechány stávající. To bylo potvrzeno i GTP. Celá stanice je odvodněna systémem trativodů a kanalizačních stok s napojením do kanalizace a do vodoteče nebo na svah. Železniční svršek a spodek v zájmovém území stavby je ve vyhovujícím stavu po proběhlé rekonstrukci zhlaví v roce 2003. Úpravy v kolejišti jsou vyvolané doplněním spojek v rámci stavby.

Plán tělesa železničního spodku je z hlediska prostorového uspořádání vyhovující. Plán tělesa žel. spodku bude řádně přehutněna. Při provádění zemních prací na odkopávkách musí být počínáno zvláště obezřetně, aby nedošlo k poškození pláň tělesa žel. spodku. Konstrukční vrstvy pražcového podloží budou zřizovány technologií se snášením kolejových polí.

V celém rozsahu prací na žel. spodku se navrhuje realizace nového odvodnění tělesa žel. spodku systémem trativodů, které jsou zaústěny do stávající kanalizační sítě ve stanici. Polohy nových trativodů jsou ve stopách stávajících pro zachování sklonu stávajících plání. Stávající kanalizace ve stanici se předpokládá funkční a v rozsahu sneseného kolejiště se provede její sanace v rámci samostatného SO 03-75-01. Na kanalizaci se ponechají šachty stávající betonové.

SO 03-13-01 Žst. Nové Sedlo, výstroj trati

Stávající výstroj trati bude zachována, nebude v rozsahu prací dotčena. V rámci tohoto SO budou doplněny rychlostníky „120/105“ za výhybky č. 9XA a 9XB pro směr jízdy na Sokolov. Vzhledem k jejich umístění mezi kolejemi budou atypického rozměru osazeny na povrchu kolejového lože.

SO 01-14-01 Žst. Chodov, 1. nástupiště

V žst. Chodov se nachází nástupiště u koleje č. 8b a 10, situováno mezi kolejemi v přímé. Nástupiště je délky cca 26 m. Nástupištní hrana je umístěná cca 0,3 m nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přístupovou komunikací vedenou úrovně od stávající VB. Nástupiště je vybaveno osvětlením bez přístřešků.

Nové nástupiště bude délky 90 m a šířky 3,0 m. Nástupiště je umístěno v přímé koleji. V úseku od km 21,120 do km 21,210. Konstrukce nástupiště bude z nástupištních prefabrikovaných zídek tvaru „L“ bez konzolových desek. Hrana nástupiště bude ve vzdálenosti 1,67 m od osy přilehlé koleje s výškou 550 mm nad TK. Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným spádem 2% od kolejí. Voda odtéká z nástupiště na terén, kde dochází k její vsakování. Součástí nástupiště je i zpevněná plocha pro umístění přístřešku, která bude ze zámkové dlažby. Přístřešek je součástí samostatného SO 01-41-01 – přístřešky pro cestující. Je zde dodržena podmínka zasahování konstrukce (překážky) na nástupišti dle ČSN 73 4959, konstrukce přístřešku je vzdálena 4,67 m od osy koleje. Přístup na nástupiště bude řešen přístupovým chodníkem od ulice Nádražní s vazbou na podchod na zhlaví. Tento přístupový chodník je součástí samostatného SO 01-14-01.1. V rámci objektu nástupiště bude upravena zpevněná plocha mezi VB a nástupištěm, pro zajištění vazby na VB.

SO 01-14-01.1 Žst. Chodov, přístupový chodník

V současné době je přístup na nástupiště v žst. Chodov řešen pouze z ulice Nádražní od stávající VB.

Nový přístupový chodník šířky 2,5 m je navržen tak, aby co nejvíce zkrátil přístupovou trasu cestujícím, kteří jdou směrem od centra na nová nástupiště.

Chodník je navržený v zářezu od ul. Nádražní až k napojení na podchod (SO 01-20-01) k 2. nástupišti (SO 01-14-02), odtud přechází částečně do násypu a napojuje se na 1. nástupiště (SO 01-14_01).

SO 01-14-02 Žst. Chodov, 2. nástupiště

V žst. Chodov se nachází tři úrovně nástupiště s výškou nástupištní hrany cca 0,3 m. Délka 1. nástupiště je 235 m, 2. nástupiště je 223 m a 3. nástupiště je 219 m. Přístup na nástupiště je úrovně od VB. Nástupiště je vybaveno osvětlením a přístřeškem, který je součástí VB.

Nové nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2 bude ostrovní, délky 250 m a šířky 6,16 m. Nástupiště je umístěno v přímé bez převýšení. Konstrukce nástupiště bude z nástupištních prefabrikovaných zídek tvaru „L“ bez konzolových desek. Hrana nástupiště bude ve vzdálenosti 1,67 m od osy přilehlé koleje s výškou 550 mm nad TK. Nástupiště ve směru na Karlovy Vary bude ukončeno zábradlím. Ukončení nástupiště ve směru na Nové Sedlo bude chodníkem z podchodu. Přístup na nástupiště bude řešen dvěma podchody. Podchod z čela nástupiště od loketského zhlaví bude řešen bezbariérovým přístupem pomocí přístupových chodníků a druhý podchod umístěný cca ve středu nástupiště určený především pro krátké přestupy řešený schodišťovým přístupem v úrovni stávající VB. Na ploše nástupiště bude umístěn přístřešek. Konstrukce přístřešku je řešená samostatným objektem SO 01-41-01 – přístřešky pro cestující.

SO 01-20-01 Železniční most v st. km 21,065 - podchod na zhlaví

V současné době se v místě podchodu žádný objekt nenachází. Poloha nového podchodu je ve vzdálenosti asi 185 m od VB směr N. Sedlo – novosedelské zhlaví.

Novostavba podchodu je navržena jako doplňující celek k nově navrženému podchodu u VB SO 01-20-02, který nebude opatřen bezbariérovými přístupy. Řešený objekt je situován ve vzd. asi 185 m od VB směr N. Sedlo a zajistí bezbariérové propojení nově navrženého nást. č. 2 a komunikační spojky mezi ulicí Nádražní (přístup z města) a nástupištěm č. 1 vlevo trati. Poloha vychází z celkové koncepce nového řešení stanice.

Tubus podchodu je uzavřené rámové žlb. monolitické konstrukce. Přístupový chodník vlevo je tvořený úhlovou žlb. monol. konstrukcí. Přístupový chodník k nástupišti č. 2 je tvořený úhlovou žlabovou monolitickou konstrukcí. Část tubusu vpravo od výstupu k 2. nástupišti je v čele zaslepený betonovou stěnou tl. 340 mm. V tomto místě se do budoucna počítá s napojením na výstup do ulice Hrnčířská, který bude ve správě města Chodov a výstavba jím bude také financována. Slepá část bude prozatím v místě výstupu k 2. nástupišti zazděna lehkou příčkou s uzamykatelnými dveřmi pro možnost revizních a kontrolních prací.

Byla prověřena možnost gravitačního odvodnění podchodu. Gravitační odvodnění není možné navrhnout z důvodu výškového rozdílu mezi dnem podchodu a úrovní kanalizačního řádu – dno podchodu je asi o 2 m niž. Z tohoto důvodu je podchod opatřen vnitřní čerpací jímkou pro případné zachycení zaháněné dešťové vody přes výstupy podchodu. Bude použito mobilní čerpací techniky.

Veškeré konstrukce (kromě zastropení podchodu a zídek nástupiště) budou z důvodu vysoké hladiny podzemní vody opatřeny izolací proti tlakové vodě a vnitřními těsnícími pásy pracovních a dilatačních spár. Pro případ průniku vody do konstrukce především v oblasti pracovních a dilatačních spár jsou tyto doplněny systémem injekčních hadiček pro dodatečné utěsnění průniku vody do konstrukce.

Zastřešení je součástí SO 01-41-02. Osvětlení podchodu je součástí SO 01-63-03. Podchod bude opatřen rozhlasem a informačním a kamerovým systémem. Objekt splňuje požadavky pro bezbariérové užívání osobami se sníženou schopností pohybu.

SO 01-20-01 Železniční most v st. km 21,232 - podchod u VB

V současné době se v místě podchodu žádný objekt nenachází. Poloha nového podchodu je ve vzdálenosti asi 185 m od VB směr N. Sedlo – novosedelské zhlaví. Novostavba podchodu je navržena jako doplňující celek k nově navrženému podchodu na zhlaví SO 01-20-01, který bude opatřen bezbariérovými přístupy. Tubus podchodu je uzavřené rámové žlb. monolitické konstrukce. Schodišťový přístup vlevo bude dvouramenným schodištěm s mezipodestou. Schodišťový přístup vpravo je tvořený úhlovou žlb. monol. kčí. tvaru U. Byla prověřena možnost gravitačního odvodnění podchodu. Gravitační odvodnění není možné navrhnout z důvodu výškového rozdílu mezi dnem podchodu a úrovní kanalizačního řádu – dno podchodu je asi o 2 m niž. Z tohoto důvodu je podchod opatřen vnitřní čerpací jímkou pro případné zachycení zaháněné dešťové vody přes výstupy podchodu. Bude použito mobilní čerpací techniky. Veškeré konstrukce. (kromě zastropení podchodu) budou z důvodu vysoké hladiny podzemní vody opatřeny izolací proti tlakové vodě a vnitřními těsnícími pásy pracovních a dilatačních spár. Pro případ průniku vody do konstrukce především v oblasti pracovních a dilatačních spár jsou tyto doplněny systémem injekčních hadiček pro dodatečné utěsnění průniku vody do konstrukce. Osvětlení podchodu je součástí SO 01-63-04. Podchod bude opatřen rozhlasem a informačním a kamerovým systémem. Zastřešení je součástí SO 01-41-02.

SO 01-20-03 Železniční most v ev. km 2,316

Most je ve staničním obvodu žst. Chodov směrem na Karlovy Vary. Jako nosné konstrukce je použito 7 desek se zabetonovanými nosníky s průběžným kolejovým ložem. V současném stavu most na všech svých částech silně teče. Dochází k průsakům vody ve spárách mezi díly nosné konstrukce a k degradaci betonu v místech spár. Nátěr dolních přírub zabetonovaných nosníků je většinou poškozen. Průsak vody je patrný i ve spárách opěr. Krytí výztuže na částech konstrukce mostu je porušené, celkově omítka povrchové úpravy je v plochách poškozena.

Současné vyložené monolitické římsy a zábradlí budou nahrazeny novými monolitickými římsami s okapničkou), na kterých bude osazeno nová úhelníková zábradlí ve standardním provedení kotvené šrouby. Římsy budou kotveny do původní konstrukce. Vyložení římsy není nutné vzhledem k redukci počtu kolejí a jejich upravené poloze i při dodržení VMP 3,0. Systém vodotěsné izolace na nosné konstrukci bude z nové vodotěsné vrstvy z asfaltových pásů a tvrdé ochranné vrstvy. Přejechod mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou bude řešen kombinací natávaného a volně položeného pásu. Nová izolace na úl. prazích bude zatažena za opěry mostu pod nově zřízenou konstrukci ZKPP, která je součástí SO železničního spodku, kde je navržena nová drenáž ve střechovitém sklonu 5%, Drenáž vyústí na nově upravené zemní svahy a po žlabových tvárnících se voda svede do vsakovacích prvků.

Bude provedena sanace všech pohledových betonových částí konstrukce. Protikorozi ochrana spodních pásnic zabetonovaných nosníků bude provedena dle ČD S 5/4 pro hlavní nosnou konstrukci.

SO 03-20-04 Demolice mostu v km 197,472

Most (pro pův. vlečku) se nachází v km 197,472 a není v současné době využíván. Pod mostem podchází železniční trať. Z důvodu dodržení normové výšky pro trakční vedení této tratě se rozhodlo pro snesení nepotřebného mostu. V místě sneseného mostu bude okolní terén rekultivován. Most má dvě pole o délce 24 m. Délka mostu je 48 m, rozpětí jednotlivých polí je 23 m.

Při demolici mostu dojde ke snesení nosné konstrukce mostu bez náhrady, pod mostem není dodržena normová výška pro trakční vedení. Bude demolován i střední pilíř, který nesplňuje požadavky na odolnost pro mimořádné zatížení nárazem. Stávající opěry mostu zůstanou ponechány.

SO 01-70-01 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 22,070 - křížení kolejiště, křížení vlečky - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,900 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,750 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,750 - rekonstrukce železničního nadjezdu, ochrany místních kabelů uložených ve žlabové trase po mostě vč. optochráničky Chodov-Dvory Provizorní vyvěšení kabelů mimo mostní konstrukci s využitím kabelových rezerv. Po dokončení rekonstrukce mostního objektu - uložení kabelů v definitivní žlabové trase na mostě
- km 195,788 - křížení kolejiště, vjezd. náv. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,490-21,630 - křížení kolejiště, kabely na zhlaví Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,335 - křížení kolejiště - místní kabelizace Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,210 - křížení kolejiště u budovy RZZ - místní kabelizace. Křížení kabelů s kolejištěm se navrhuje vyřešit naspojkováním (za kolejištěm od budovy RZZ) kabelem a uložení v náhradní kabelové trase v chráničkách až do budovy RZZ
- km 21,120 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 21,036-21,076 - místní kabelizace dotčena výstavbou nového podchodu kolejiště a vstupu do podchodu - naspojkování a přeložky do nové trasy.
- km 21,000 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 20,820-20,900 - souběh místních kabelů - naspojkování a přeložka do nové trasy mimo oblast dotčenou stavebními pracemi.

SO 01-70-02 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)

Z důvodu výstavby nást.1 bude zasažena stávající trasa DK 38a a místních kabelů před budovou RZZ Chodov km cca 21,210. Pro ochranu místních kabelů ječ navrženo a přeložení bez nutnosti výluky provozu na kabelech. Bude provedeno odkrytí stávající kabelové trasy a její přeložení do nové polohy mimo oblast dotčenou stavebními pracemi. Rovněž bude stavebními pracemi v kolejišti dotčeno křížení hlavní trasy DK 38a (km 21,138). Křížení kabelu DK s kolejištěm se navrhuje vyřešit naspojkováním kabelu (za kolejištěm od budovy RZZ) kabelem stejného typu a uložení v náhradní kabelové trase v chráničkách až do budovy RZZ.

- km 21,036-21,076 - místní kabely dotčeny výstavbou nového podchodu kolejiště a vstupu do podchodu - naspojkování a přeložky do nové trasy
- km 21,000 - křížení kolejiště - místní kabel. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 01-70-03 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)

Před započítím prací na trakčních stožárech budou provedeny provizorní přeložky ZOK. Stávající kabely 36f a 96f budou dotčeny v žst Chodov překládkou portálů 45, 47, 49. Pro ochránění kabelu v průběhu provádění demontáží a výstavby nových portálů je navrženo rozpojení ZOK ve stávající spojce na stožáru č. 44. Bude provedeno prodloužení ZOK vložním provizorní vložky kabelů 36f a 96f, která umožní snesení kabelů mezi stožáry 43 až 51 a jeho uložení v provizorní kabelové trase z betonových žlabů, které zajistí jeho ochranu po dobu provádění stavebních prací. Přejechod kolejiště zůstane stávající – po portálu 43-44. Po provedení výstavby bude provizorní kabelová vložka demontována a ZOK bude znovu uchycen a konzolách na nových trakčních portálech. Na optickém kabelu budou provedena měření útlumu optických vláken na bubnu, závěrečné oboustranné měření metodou OTDR a přímou metodou, měření útlumu na optickém kabelu a komplexní vyzkoušení OK. Po položení náhrady závěsného kabelu v rámci PS 01-02-03, které musí předcházet montážním pracím na trakčních stožárech a kolejišti, bude provedeno snesení ZOK od spojky S1-8 do S1-5 bude provedeno snesení ZOK z trakčních podpěr (č.44 až č.353) včetně úchytů a konzol.

SO 01-70-04 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 21,750 - rekonstrukce železničního nadjezdu, křížení kabelové trasy pod rekonstruovaným mostem. Kabel bude v bezpečné vzdálenosti naspojován na obou stranách křížení. Bude vložena kabelová vložka kabelu stejného typu, která bude v místě rekonstruovaného mostu uložena v chráničkách s dostatečným krytím.
- km 20,678 – křížení kabelové trasy pod mostem – ochrana bez přerušení kabelu. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 01-70-05 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (CATR)

Z důvodu výstavby nást. č.1 bude zasažena stávající trasa optického kabelu CATR před budovou RZZ Chodov km cca 21,210. Jedná se o krátký úsek. Navrhuje se ochrana a přeložení bez nutnosti výluky provozu na kabelu. Bude provedeno odkrytí stávající kabelové trasy a její přeložení do nové polohy mimo oblast dotčenou stavebními pracemi. Kabel bude umístěn v novém výkopu v kabelovém žlabu pro zvýšení krytí.

SO 01-70-06 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Sokolovská uhelná)

Z důvodu výstavby nást. č.1 a podchodu pro cestující bude zasažena stávající trasa sdělovacího metalického kabelu společnosti Sokolovská uhelná a.s. Dotčený kabel se vede podél vlečky výše zmíněného majitele a dále ze sokolovského zhlaví přes budoucí staveniště vchodu do podchodu do budovy RZZ. Je navržena náhrada stávajícího kabelu v oblasti dotčené stavbou. Na stávající sdělovací kabel bude v km cca 20,810 naspojován nový kabel. Ten bude přiložen do společné trasy s ostatními sdělovacími kabely až do budovy RZZ (km cca 21,237) v žst Chodov, kde bude zářezovou technologií ukončen ve sdělovací místnosti.

SO 02-70-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 20,550 - křížení žel. trati - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 19,970 - křížení žel. trati - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 02-70-02 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 19,970 - křížení žel. trati - místní kabel. . Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 02-70-03 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 20,615 – křížení kabelové s žel trati – ochrana bez přerušení kabelu. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 03-70-01 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 19,928 – souběh s tratí pod silničním mostem – místní kabely - ochrana uložením v chráničce bez přerušení provozu.
- km 19,815 - křížení žel. trati - místní kabel. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 19,710 - křížení žel. trati- místní kabel. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 197,495 – souběh s tratí pod rušeným vlečkovým nadjezdem – odkrytí trasy a uložení do žlabové trasy bez přerušení kabelů
- km 197,500-197,620 – souběh s tratí a křížení – místním kabely Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.

SO 03-70-02 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 19,881 - křížení žel. trati DK38a - ochrana a přeložení bez nutnosti výluky provozu na kabelu. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu.
- km 197,495 – souběh s tratí pod rušeným vlečkovým nadjezdem – odkrytí trasy a uložení do žlabové trasy bez přerušení kabelů

SO 03-70-03 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)

Před započítím prací na trakčních stožárech budou provedeny provizorní přeložky ZOK. Stávající kabely 36f a 96f budou dotčeny:

- v žst N. Sedlo snášením vlečkového nadjezdu v km 197,479 (st. č. 19, 19A, 21)

Pro ochránění kabelu v průběhu snášení vlečkového mostu je navrženo rozpojení ZOK ve stávající spojení, která se nachází na stožáru 19A. Dále bude provedeno snesení kabelu mezi stožáry č.17 až 23 a prodloužení ZOK vložím provizorní kabelové vložky 36 a 96 vláknového optického kabelu. V oblasti prováděných stavebních prací bude takto prodloužený kabel uložen do provizorní žlabové trasy. Po snesení mostu a případných úpravách mezilehlých trakčních stožárů (17A, 19, 19A, 21) bude provizorní kabelová vložka demontována a ZOK bude vrácen na trakční stožáry.

- v žst N.Sedlo překládkou stožáru č.5 (km km cca 19,880)

Stavební práce spojené s výměnou nakloněného stožáru č.5 by měly následující postup: Zřízení základu, montáž nového stožáru v blízkosti stávajícího stožáru, převěšení trakčního vedení, demontáž stávajícího nakloněného stožáru. Vzhledem k malému rozsahu je navrženo ve fázi, kdy bude prováděno převěšení trakčního vedení provést rovněž převěšení kabelů (36f a 96f) ZOK bez nutnosti jeho přerušování a spojování. Bude provedena pouze demontáž uchycení a konzoly a na nový stožár bude ZOK uchycen na novou konzolu. Demontáž ZOK bude ze stožárů provedena vč. konzolí a úchytů závěsného kabelu. Při montážích je nutno zajistit minimální výluky na provozu kabelu nutné pouze na spojování provizorních kabelových vložek. Na optickém kabelu budou provedena měření útlumu optických vláken na bubnu, závěrečné oboustranné měření metodou OTDR a přímou metodou, měření útlumu na optickém kabelu a komplexní vyzkoušení OK.

SO 03-70-04 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Telefonica)

Dotčená místa a způsoby provedení ochrany:

- km 19,928 - křížení žel. trati silniční most – místní kabely - ochrana uložením v chráničce na mostě bez přerušení provozu.

SO 01-71-01 žst. Chodov, přeložky a úpravy vzdušných kabelových vedení nn v km 21,740

V žst Chodov je železniční most evid.km 195,665. Pod mostem je v km 21,740 zavěšeno kabelové vedení firmy Dey Dec a také o vedení TE Chodov. V případě TE se jedná se o kabel osvětlení, který je k mostu veden v zemi, u piliře vystupuje a je v ocelové trubce připevněn k mostovce. Na straně přeložky je kabel Dey Dec opět v ocelové trubce veden souběžně s kolejemi. Zde je trubka připevněna pomocí konzol na zábradlí mostu. Současné s kabelem TE vede ještě paralelní kabel, z kterého jsou napájena tři svítidla, pro osvětlení chodníku vedle komunikace.

Mostovka bude rekonstruována a proto je potřeba kabelová vedení vč. svítidel z mostu odstranit, ochránit a provizorně zavěsit tak, aby bylo funkční a nebránilo rekonstrukci mostu. Kabelové vedení bude zavěšeno na provizorní konstrukce a po dokončení opravy mostu opět na nových konzolách připevněno zpět. Pro zajištění kvality osvětlení po dokončení rekonstrukce je navrhována instalace nových svítidel.

SO 01-74-01 Žst. Chodov, ochrana plynovodu km 21,744 - provozovatel Day-Dec s.r.o

Plynovodní potrubí STL DN150 kříží trať v komunikaci v ulici Nádražní pod železničním mostem (ev. km 195,665). Správcem plynovodu je Day-Dec s.r.o.

Nad potrubím budou probíhat stavební úpravy stávajícího mostu. Předpokládá se zvýšený provoz staveništní techniky v prostorách podjezdu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 39 m.

SO 01-75-01 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace SŽDC

Ve stanici se nachází systém kanalizace pro odvodnění plochy kolejiště a přilehlých zpevněných ploch. Voda z trativodního systému a vpustí je svedena příčnými kanalizačními sběrači pod kolejemi do hlavní sběrné kanalizace. Kanalizace je z betonových trub DN200, hlavní sběrač DN500. Na kanalizaci jsou pro kontrolu a čištění umístěny šachty DN1000, v prostoru kolejiště pak osazeny revizním nástavcem.

Objekt navrhuje rekonstrukci sběrné kanalizace v místě napojení nových trativodů z objektu žel. spodku vč. vybudování nových šachtic. Rozsah rekonstrukce bude upřesněn po provedení průzkumu stávajícího stavu kanalizace. Součástí objektu bude i zprůchodnění stávajících poškozených úseků.

SO 01-75-02 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace ČD

Jednotná kanalizace neznámého průměru je vedena okolo nádražní budovy. Do kanalizace jsou napojeny přípojky vpustí z nástupiště a z okolních zpevněných ploch a vody z objektu nádražní budovy. Správcem kanalizace jsou České dráhy, a.s., regionální správa majetku Ústí nad Labem.

Nad kanalizací v okolí nádražní budovy jsou navrženy terénní úpravy a úpravy zpevněných ploch. Navrhuje se úprava nivelety poklopů, které budou dotčeny stavbou. Předpokládá se nové napojení ze zpevněných ploch v okolí budovy.

SO 01-75-03 Žst. Chodov, ochrana kanalizace km 21,746 (195,665) – provozovatel Day-Dec s.r.o.

Stoka neznámého DN kříží trať. Stoka je vedena v komunikaci pod mostem (ev.km. 195,665). Provozovatelem je Day-Dec s.r.o..

Nad stokou budou probíhat stavební úpravy stávajícího mostu. Předpokládá se zvýšený provoz staveništní techniky v prostorách komunikace nad stokou. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 39 m.

SO 01-75-04 Žst. Chodov, odvodnění přístřešků km 21,163

Kolejiště ve stanici má vybudováno systém odvodnění. Objekty nástupišť nejsou zastřešeny, voda stéká povrchově do kolejiště.

Nové objekty nástupišť a podchodů na nástupiště jsou navrženy s částečným zastřešením. Dešťové vody z přístřešků zastřešení jsou svedeny okapovým systémem a kanalizační dešťovou přípojkou připojeny na sběrnou kanalizaci ve správě SŽDC. Dešťové přípojky z PP DN200 v celkové délce 119 m jsou vedeny v objektu nástupiště a zaústěny do nově budované šachty, která je součástí sběrného systému odvodnění železničního spodku. Na přípojkách jsou umístěny celkem 2 revizní šachty. Revizní šachty jsou navrženy plastové DN425 s litinovým teleskopickým poklopem.

SO 02-73-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 19,717

Vodovod OC DN200 v ulici kříží čtyřkolejnou trať. Provozovatelem vodovodu je Vodohospodářská společnost Sokolov, s.r.o.

Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění šterkového lože. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 20 m.

SO 02-74-01 Spojka Chodov – Nové sedlo, ochrana plynovodu km 20,582

STL plynovod PE80 d.110 kříží jednokolejnou trať. Provozovatelem plynovodu je RWE GasNet, s.r.o.

Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění šterkového lože. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana během výstavby v délce 25 m.

SO 02-74-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana plynovodu km 19,975

Plynovod PE80 d.90 kříží dvoukolejnou trať. Provozovatelem plynovodu je RWE GasNet, s.r.o.

Nad plynovodem je plánovaná výměna kolejového roštu, pročištění štěrkového lože a čištění příkopů. Nepředpokládá se zásah do konstrukce plynovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 15 m.

SO 02-75-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,704

Stoka HDPE DN400 kříží dvoukolejnou trať v ulici Horní. Trať je vedena po mostě. Kanalizace je uložena v náspu za mostními křídly. Provozovatelem vodovodu jsou Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

Nad kanalizací je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění štěrkového lože. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 13 m.

SO 02-75-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana kanalizace km 20,674

Stoka KT DN200 kříží dvoukolejnou trať v ulici Horní. Trať je vedena po mostě. Kanalizace je uložena v náspu za mostními křídly. Provozovatelem vodovodu je Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

Nad kanalizací je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění štěrkového lože. Nepředpokládá se zásah do konstrukce kanalizace. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 13 m.

SO 03-73-01 Žst. Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 197,350

Vodovod neznámého DN kříží čtyřkolejnou trať před stanicí Nové Sedlo. Provozovatelem vodovodu je Sokolovská uhelná, s.r.o.

Nad vodovodem proběhne pokládka nové kabeláže. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 2 m.

SO 03-75-01 Žst. Nové Sedlo, úpravy drážní kanalizace SŽDC

Odvodnění kolejiště ve stanici Nové Sedlo je řešeno systémem trativodů. Trativody jsou vyústěny do jednotlivých kanalizačních sběračů v šachtách. Kanalizační sběrače jsou betonové trouby DN300.

Nad kanalizací je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění štěrkového lože a obnova trativodního systému mezi kolejemi 1-4. Navrhuje se rekonstrukce sběrné kanalizace v místě napojení nových trativodů z objektu žel. spodku vč. vybudování nových šachtic. Šachty mezi kolejemi budou opatřeny revizními nástavci, aby bylo umožněno čištění štěrkového lože čističkou štěrku. Rozsah rekonstrukce bude upřesněn po provedení průzkumu stávajícího stavu kanalizace. Součástí objektu bude i zprůchodnění stávajících poškozených úseků.

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 01-60-01 Žst. Chodov, úprava TV

SO 02-60-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TV

SO 03-60-01 Žst. Nové Sedlo, úprava TVSO 00-34-01

SO 01-60-01 Žst. Chodov, úprava TV

Trakční vedení 25 kV 50Hz AC žst. Chodov bylo vybudováno v roce 1982 dle typové sestavy „S“. Je uchyceno na samostatných stožárech typu T a AP a na trakčních branách se směrovými lany. Hlavním systémem jsou zatrolejované koleje č.1 a 2, vedlejším systémem koleje ostatní.

V rámci stavby byly pro žst. Chodov navrženy kolejové úpravy, které zvýší rychlost v dané stanici, zvýší bezpečnost provozu a zkrátí jízdní doby s ohledem na efektivitu dané investice. Tomuto kolejovému řešení je nutné upravit stávající trakční vedení. Nové stožáry TV jsou navrženy na nové kolejové řešení vč. nových výhybek. Zároveň je v návrhu zohledněna výstavba nových nástupišť, podchodů a nové přístupové cesty. Konzoly jsou navrženy jako trubkové izolované otočné, pro trolejové svislé řetězčkové vedení s nosným lanem sledujícím klikatost trolejového drátu. Brány jsou se spodní výškou břevna 8,00m od TK koleje. Závěsy na branách jsou navrženy na směrových lanech. Na stávajících branách, které nejsou rekonstrukcí dotčeny se vymění směrové lano včetně závěsů a vložených izolací. Dle nového kolejového řešení dojde ke zrušení kolejí č.2, 6, 8, 10 z důvodu výstavby nových nástupišť a nové přístupové cesty. Stávající trakční stožáry č. 2, 6, 8, 10, sp.1 (část koleje č.5) nad těmito kolejemi budou demontovány. Zrušením koleje č. 2 dojde k posunu číslování kolejí. Stávající systém č. 4 se provede hlavním systémem 100Cu + 50Bz a nahradí původní systém č.2. Ostatní systémy se nastaví neb zkrátí dle nového kolejového řešení. Kotvení jednotlivých systémů budou navržena nová s převodem 1:2. V dokumentaci je navrženo kompletní použití a montáž izolátorů plastového provedení.

Zrušením stožáru č.18, na kterém je umístěn odpojovač č.412 (kolize s novou polohou koleje) je nutné vysunout stávající elektrické dělení do dvoukolejné trati ve směru Nové Sedlo vč. nových odpojovačů. Situováním nové výhybky č. 3 dojde k posunutí elektrického dělení směrem na Karlovy Vary z důvodu umístění izolace ve výměnném poli. Odpojovače zůstanou stávající. Po dohodě s provozovatelem je v dokumentaci navržena rekonstrukce napájecího převěsu. Dojde k výměně stávajících odpojovačů za nové typu QAD s motorovým pohonem v plastové skříni. Připojení na TV pomocí svodů bude navrženo měděnými vodiči.

Přes celou stanici je na stožárech TV zavěšen ZOK. Dle nového kolejového řešení dojde k rušení některých podpěr TV. Proto bude optický kabel veden zemí. Provizorní úpravy ZOK a jeho definitivní poloha je řešena v PS 01-02-03 této stavby.

Velká část osvětlovacích těles je ve stanici umístěna na stožárech TV. Protože část podpěr TV bude demontována musí dojít i k úpravě osvětlení stanice. Tato problematika je řešena samostatným objektem SO 01-63-03 této stavby.

Na jednáních bylo rozhodnuto, že napájení EOv bude z trakčního vedení. Bylo dohodnuto připojení EOv1 navrhnout z uzlu napájecího portálu hlavního převěsu a EOv2 napojit ze sekce kol. č.1. Odpojovače vč. připojení na TV jsou součástí tohoto trakčního objektu. Vn pojistka, kabelové vedení a kiosky EOv jsou součástí samostatného objektu SO 01-60-01.

SO 02-60-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TV

Jednokolejná spojka mezi Chodovem a Novým Sedlem je zatrolejována střídavou soustavou 25 kV, 50Hz AC. TV je uchyceno na samostatných stožárech typu T,P pomocí závěsných konzol. Na stožárech TV je podél trati je zavěšen optický kabel.

V celém úseku spojky dojde k směrové a výškové úpravě stávající koleje. V příčném směru je navržen posun cca 20 cm a v obloucích dojde ke zvýšení převýšení koleje. Z tohoto důvodu je v daném úseku navržena výměna stávajících konzol dle typové sestavy "S". U stožárů č. 5 až 15 u nichž je abnormální přední hrana od osy stávající koleje 5,00m se navrhne uchycení konzol pomocí kozlíku.

Dle požadavku provozovatele TV je v dokumentaci navržena výměna stávajícího stožáru č.5. Stožár je nakloněn a je v nevyhovujícím technickém stavu. Nový stožár bude podélně situován 3m od stávajícího ve směru na Nové Sedlo za stávající odvodnění. Základ bude navržen hranolového provedení se svorníkovým košem. Nový stožár bude trubkový ocelový se svorníky typu TS.

V úseku celé spojky Chodov – Nové Sedlo je na stožárech TV zavěšen optický kabel, který pokračuje do obou žst. Optický kabel nebude úpravou TV nijak dotčen, pouze dojde k převěšení na nově budovaný stožár č. 5. Práce na TV budou pouze montážního charakteru v blízkosti trasy ZOK. Při pracích nesmí dojít k porušení kabelu a v jeho blízkosti je třeba zajistit kabel proti poškození. Při zahájení prací je nutné upozornit vlastníka a v nutných případech vejít do kontaktu se zástupcem ČD Telematika a.s.

Na stožárech TV č. 30, 29, 28 jsou namontována svítidla – zůstávají ponechána.

Na nový stožár č.5 se namontuje tabulka s číslem stožáru dle typových sestavení.

Ukolejnění nového stožáru i ostatních stávajících je řešeno samostatným objektem SO 02-65-01 této stavby.

SO 03-60-01 Žst. Nové Sedlo, úprava TVSO 00-34-01

Trakční vedení 25 kV 50Hz AC žst. Nové Sedlo bylo vybudováno v roce 1982 dle typové sestavy „S“. Je uchyceno na samostatných stožárech typu T a AP a na trakčních branách se směrovými lany. Hlavním systémem jsou zatrolejovány koleje č.1 a 2, vedlejším systémem koleje ostatní. Na branách sousedících s nadejzdem jsou závěsy sníženou výškou sestavy.

V rámci stavby byly pro žst. Nové Sedlo navrženy dvě nové kolejové spojky mezi kolejemi č.1-2, 2-4 v návaznosti na kolejové řešení v žst. Chodov pro zkrácení jízdní doby. Spojka mezi kolejemi 2-4 byla situována pod stávající šikmý nadejzd v km 197,475, který má nedostatečnou výšku pro umístění typového děliče pro oddělení elektrických sekcí. Trakční vedení na branách v okolí nadejzdu je namontováno s velmi nízkou výškou sestavy na minimální hodnoty od tělesa nadejzdu. Proto byl na jednáních byl posouzen technický stav nadejzdu a bylo rozhodnuto zahrnout do stavby i jeho demolici a následnou úpravu TV.

Postup výstavby:

Po dokončení demolice mostu se v TV odstraní snížené výšky systému v jednotlivých závěsech.

V dokumentaci TV je ke každé etapě vykreslena situace trakčního vedení v okolí rušeného nadejzdu. Jednotlivé postupy včetně orientačních výluk jsou též vyznačeny ve schématech v provozní a dopravní technologii.

Nové stožáry TV jsou navrženy dle požadavku na úpravy TV z hlediska demolice mostu a pro zatrolejování nových kolejových spojek. Přední hrany nových stožárů budou navrženy dle ČSN 34 1530 ed.2. Nové základy budou navrženy hloubené dle typového provedení. Konzoly jsou navrženy jako trubkové, izolované otočné pro trolejové svislé řetězčkové vedení s nosným lanem sledujícím klikatost

trolejového drátu. Brány jsou navrženy typu 23 se spodní výškou břevna 8,00m od TK koleje. Závěsy na nových branách jsou navrženy na směrových lanec s typovou výškou systémů. Na stávající bráně č. 103-104 se po demolici mostu namontuje nové směrové lano s novými závěsy s typovou výškou systémů. Nové konzoly se namontují na stožáry č. 22, 105, 106.

Zatrolejování nových kolejových spojek se provede hlavním systémem. Ostatní systémy se přeruší a znovu nastaví dle jednotlivých etap demolice mostu. Kotvení spojky se provede s převodem 1:2, provizorní zakotvení budou pevná. V dokumentaci je navrženo kompletní použití a montáž izolátorů plastového provedení.

Demolicí mostu a s tím souvisejících úprav TV se nezasahuje do stávajícího způsobu napájení stanice (mimo provizorních stavů). Do nového trakčního systému pro nové kolejové spojky budou namontovány dva nové děliče dle jednotlivých sekcí č. 7A, 10A. V dalším stupni projektu budou vypracována schémata napájení pro jednotlivé etapy demolice nadjezdu, po schválení způsobu demoličních prací.

Na jednáních bylo rozhodnuto, že napájení EOv bude z trakčního vedení. Pro napájení EOv3 bude využit stávající stožár TV č. 104, na kterém bude osazen ruční odpojovač se zkratovačem Z 108. Napájení bude provedeno napájecím převěsem z obcházecího vedení. Odpojovač vč. připojení na TV je součástí tohoto trakčního objektu. Vn pojistka, kabelové vedení a kiosek EOv jsou součástí samostatného objektu SO 03-60-01.

Přes celou stanici je na stožárech TV zavěšen ZOK. Podle etap demolice mostu dojde k zrušení podpěr TV č. 19-20, 21, na kterých je optický zavěšen. Provizorní úpravy ZOK a jeho definitivní poloha je řešena samostatným objektem této stavby.

Základní výška trolejového drátu podle ČSN 34 1530 ed.2 je 5,50 nad TK. Projektovaná normální výška v závěsech bude 5,60 nad TK. Snížené výšky systémů závěsů po demolici mostu budou na nových branách č. 19-20, 21-22 odstraněny.

Demontáž stávajících základů se provede do hloubky 1m pod terén.

VI. Organizace výstavby

Rozsah a obsah navrženého řešení vychází z požadavku zadání, které bylo dále upřesněno v rámci projednání se zadavatelem a jeho odbornými složkami. Dále zohledňuje požadavky dopravní technologie pro dosažení požadovaných cílů a zajištění všech požadavků dopravy.

Začátek stavby je v km 195,357 před karlovarským zhlaví žst. Chodov a konec stavby je v km 197,701 v žst. Nové Sedlo. Stavba zahrnuje žst. Chodov, úsek jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem a žst. Nové Sedlo. Před začátek, resp. za konec stavby zasahují směrové a výškové úpravy kolejí, kabelové trasy, úpravy návěstidel a dalších zařízení nutné pro napojení na současný stav. Směrem na Karlovy Vary se jedná o výběh úpravy zabezpečovacího zařízení, vyvolané úpravou poloh návěstidel, až do km 192,950. Směrem na Sokolov se jedná o výběh směrových a výškových úprav v kol. č. 4 v žst. Nové Sedlo do km 198,471.

V žst. Chodov dojde k úpravě karlovarského zhlaví pro odbočení rychlostí 80, resp. 100 km/h do stanice. Staniční kolejiště bude upraveno pro vytvoření prostoru pro ostrovní nástupiště, které se umísťuje mezi koleje č. 1 a 2. Do nové polohy se umísťuje i novorolské nástupiště. Novosedelské zhlaví bude upraveno pro rychlost 60 km/h. Ve stanici dojde v souvislosti s rušením koleje č. stáv. 2 ke zdoprnění koleje č. 4. Na spojkce mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo budou upraveny GPK pro dosažení rychlosti V/V130 = 65/70, resp. 70/75 km/h. Pro odstranění propadu rychlosti v chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo budou do zhlaví mezi koleje č. 1, 2 a 4 doplněny dvě paralelní spojky pro rychlost 80 km/h. Součástí stavby je snesení nevyužívaných kolejí v sudé skupině v žst. Chodov. V žst. Chodov vzniknou nově dvě nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem. Jedno vnější nástupiště délky 90 m pro novorolskou trať s přístupem z přednádraží a jedno ostrovní nástupiště délky 250 m pro relaci Karlovy Vary – Sokolov s mimoúrovňovým přístupem podchody. Ve stanici bude rekonstruován stávající most ev. km 195,665 a vzniknou dva nové podchody k ostrovnímu nástupišti – jeden u stávající výpravní budovy a druhý z čela na novosedelském zhlaví.

Z důvodu kolejových úprav v žst. Nové Sedlo bude snesen bývalý vlečkový nadjezd na chodovském zhlaví v km 197,472, kde je nedostatečná podjezdová výška pro umístění normové sestavy TV. Na nástupištích budou umístěny přístřešky pro cestující, výstupy z podchodů budou zastřešeny. Pro zlepšení orientace cestujících bude stanice nově vybavena novým informačním a orientačním systémem. Nástupiště budou nově osvětlena včetně přístupových chodníků k nim. Podle výsledků hlukové studie a měření hluku v referenčních bodech jsou navržena protihluková opatření. V rozsahu úprav bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku. V nezbytném rozsahu se provede úprava trakčního vedení vč. stožárů, doplní se dispečerská řídicí technika. Stávající sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení ve stanici a traťovém úseku bude rekonstruováno, provede se rekonstrukce silnoproudých zařízení a rozvodů. Stanice bude nově dálkově ovládána z dispečerského stanoviště v Karlových Varech.

Výstavba bude probíhat v několika etapách postupně po dílčích úsecích tak, aby byl po celou dobu výstavby zachován železniční provoz nákladní i osobní dopravy s příp. omezením na nezbytně nutnou dobu. K nutnému omezení po dobu stavby dojde i v napojených kolejištích vlečkařů.

Činnost na hlavním staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí a trolejí. Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO. Při stavební činnosti bude docházet k omezení železniční a částečně i silniční dopravy v souvislosti s prováděním výše uvedeného rozsahu prací. Převážná část prací bude prováděna při vyloučení železničního provozu, ve stanici Chodov při střídavém vyloučení karlovarského a novosedelského zhlaví s částečným, nebo úplným vyloučením dopravy od Nové Role. Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu.

Doba trvání jednotlivých výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. V nepřetržitých výlukách kolejí jsou zahrnuty také práce na rekonstrukci dalších objektů a zařízení, zejména mostů a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v příslušném úseku. Úplné přerušení provozu (nickolejný provoz) bude také potřebný při zkouškách zabezpečovacích zařízení před zahájením provozu po nepřetržité výluce. Navržené stavební postupy vyvolají omezení činnosti vlečkařů na minimum.

VII. Připomínky

Na základě projednané přípravné dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013.
- 3) Dodržení, kromě jiného, příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění.
- 4) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.
- 5) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který je uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 6) Zhotovitel zajistí členění projektu stavby podle směrnice SŽDC č.11/2006zm.č.1 ze dne 1.4.2012 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů se nebude měnit.
- 7) Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby byla kompletním podkladem pro stavební řízení. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby.
- 8) V dalším stupni dokumentace projektant zohlední kromě jiného připomínky útvarů SŽDC, s.o. a ČD, a.s. k přípravné dokumentaci v souladu s řešením, které navrhl projektant PD ve svém vyjádření z 15.4.2014.
- 9) V dalším stupni dokumentace projektant upřesní vliv stavby na železniční a silniční provoz.
- 10) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky ostatních právních norem, týkajících se bezpečnosti práce a práce na drahách.
- 11) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.
- 12) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování a schválení KSU POTV a závěrových tabulek.
- 13) Zhotovitel bude respektovat současné majetkoprávní vztahy na železnici a bude rozlišovat práci na zařízení v majetku státu, spravovaných SŽDC s.o. a práci na zařízení, pozemcích a v prostorách v majetku ČD, a.s.
- 14) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná a upřesní POV a organizaci výluk.
- 15) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace zpracuje všechny připomínky z čistopisu „Závěrečné projednání přípravné dokumentace“, ze dne 9.5.2014.

VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

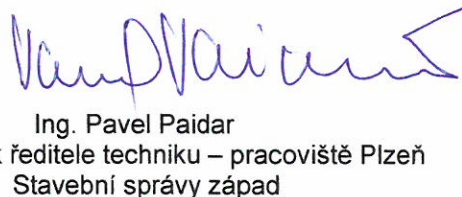
Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje** schválit přípravnou dokumentaci stavby
„Peronizace ŽST Chodov“
- b) **doporučuje** stanovit závazné ukazatele stavby:
 - celkové limitní náklady stavby
 - kapacitní údaje
- c) **doporučuje** uložit splnění připomínek,
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Vlastimil Spiegl, tel.: 972 524 477

V Plzni dne 11. 06. 2014



Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(57)