



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	ZAPRACOVÁNÍ PŘÍPOMÍNEK	01/2015
02	-	-
03	-	-

<b>Objednatel:</b> 	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1  SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem
---	--

<b>Generální projektant:</b> 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> ING. MILOŠ KRAMEŠ  <b>Garant profese:</b>
---	--	--

<b>Středisko:</b> <b>ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ</b>			
<b>Vedoucí střediska:</b> ING. JIŘÍ SYROVÝ	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b> ING. MILOŠ KRAMEŠ	<b>Vypracoval:</b> ING. MILOŠ KRAMEŠ	<b>Kontroloval:</b> ING. JIŘÍ SYROVÝ

<b>Název akce:</b> <b>TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV,</b> <b>ÚSEK MOST – CHOMUTOV</b>	<b>Číslo smlouvy:</b> 14 394 201
	<b>Projektový stupeň:</b> PROJEKT
<b>Část:</b> PRŮVODNÍ ZPRÁVA	<b>Datum:</b> 01/2015
	<b>Číslo částí:</b> A

A. Průvodní zpráva

Stavby:

## **Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**

STUPEŇ DOKUMENTACE:

Projekt

01/2015

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Miloš Krameš



# Obsah

<b>1. Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
a) Identifikace stavby .....	3
b) Údaje o využití území .....	4
c) Údaje o průzkumech a napojení na infrastrukturu .....	5
d) Informace o splnění požadavků orgánů .....	6
e) Informace o dodržení obecných požadavků .....	6
f) Údaje o splnění podmínek územního rozhodnutí .....	6
g) Věcné a časové vazby stavby .....	7
h) Předpokládaná lhůta a postup výstavby .....	7
<b>2. Základní údaje o stavbě.....</b>	<b>8</b>
a) Údaje o umístění stavby .....	8
b) Stručný popis stavby .....	9
c) Projektované kapacity stavby .....	10
d) Charakteristika území stavby .....	13
Charakteristika dráhy .....	13
Geomorfologie .....	13
Klimatické poměry .....	14
Geologie .....	14
Předkvartérní podklad .....	14
Kvartérní pokryv .....	15
Hydrogeologie .....	15
Tektonika .....	15
Stabilita území, vliv poddolování, ložiska nerostných surovin .....	16
e) Požadavky na realizaci stavby .....	19
<b>3. Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>20</b>
a) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....	20
Provozní soubory .....	20
Stavební objekty .....	22
b) Změny v objektové skladbě .....	23
c) Zadávací dokumentace .....	24
d) Přípravná dokumentace .....	24
e) Posuzovací a schvalovací protokol dokumentace .....	25
f) EIA .....	25
g) Rozhodnutí o umístění stavby .....	25
h) Provedené průzkumy .....	25
i) Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí .....	26
j) Geodetické a mapové podklady .....	26
<b>4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....</b>	<b>27</b>
a) Zhodnocení dosavadního stavu .....	27
b) Údaje o kvalitativních parametrech stavby .....	28
c) Zdůvodnění stavby na základě předchozí přípravy .....	28
<b>5. Předčasné užívání staveb, zkušební provoz .....</b>	<b>28</b>
<b>6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce..</b>	<b>29</b>
<b>7. Přehled vlastníků, správců hmotných investičních prostředků .....</b>	<b>30</b>
<b>8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu .....</b>	<b>32</b>
<b>9. Členění projektové dokumentace .....</b>	<b>34</b>
<b>10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s vazbou na interoperabilitu .....</b>	<b>38</b>
a) Subsystém Řízení a zabezpečení .....	38
b) Subsystém Energie .....	38
c) Subsystém Infrastruktura .....	39
<b>11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....</b>	<b>41</b>
Stavby dráhy, respektive oprav dráhy: .....	41
Silniční stavby: .....	41
Stavby technické infrastruktury: .....	41
<b>12. Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby .....</b>	<b>41</b>





# 1. Identifikační údaje stavby

## a) Identifikace stavby

- Název stavby:

**Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**

- ISPROFOND:

**5423120001**

- Objednatel:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,**

se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00,

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

- Kontaktní adresa/adresa objednatele pro doručování písemností:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

- Nadřízený orgán objednatele:

**Ministerstvo dopravy**

Nábřeží L.Svobody 12

110 00 Praha 1

- Zhotovitel projektu:

**SUDOP PRAHA a. s.**

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 25793349 DIČ: CZ25793349

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088

- Kontaktní adresa/adresa zhotovitele pro doručování písemností:

**SUDOP PRAHA a. s.**

Olšanská 10, 130 80 Praha 3

- Charakteristika stavby:

Liniová železniční stavba, obnova a oprava železniční trati

- Místo stavby:

Železniční trať 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov, resp. Kyjice

- Účel stavby:

Zajištění komplexu staveb a technologických zařízení s cílem obnovy částí infrastruktury a uvedení vybraných prvků do standardního stavu při současném dosažení očekávaných užitných

A.



parametrů a zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, spolu s komfortem železniční trati. Hlavním přínosem je odstranění propadu rychlosti jízdy s dosažením očekávané rychlosti 120km/hod.

## b) Údaje o využití území

Navrhovaná stavba je umístěna do území:

- Kraj:  
Ústecký
- Obec:  
Most, Jirkov
- Katastrální území:  
Most II, Souš, Třebušice, Komořany u Mostu, Ervěnice, Nové Sedlo nad Bílinou, Kyjice
- Pověřené městské úřady:  
Most, Jirkov
- Obce s rozšířenou působností:  
Most, Chomutov

Stavba se nachází v převažujícím rozsahu na dosud zastavěném území. Prakticky sleduje dosavadní železniční trasu v úseku mezi stanicí Most a stanicí Kyjice a tudíž pro umístění využívá přednostně stávajících pozemků dráhy.

Stavba není v rozporu s platnými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR, vydanými 2. 12. 2011). Železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov je dle ZÚR veřejně prospěšnou stavbou.

S ohledem na návrh rozsahu technického řešení v předchozí dokumentaci Záměru projektu (zpracovatel SUDOP PRAHA a.s.), soulad s územně plánovací dokumentací a umístění stavby na drážní pozemky nebyla v rámci projekční přípravy zpracována Přípravná dokumentace stavby a nebylo tudíž vydáno ani Rozhodnutí o umístění stavby ve smyslu Stavebního zákona.

Všechny nezbytné pozemky pro nové umístění dráhy a dalších návazných součástí jsou řešeny na smluvní bázi s jejich vlastníky (viz. dokladová část projektu stavby H.3).

Soupis všech potřebných pozemků na nichž je stavba umístěna je definován v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, konkrétně pak v dílčí části I.2 Majetkoprávní část.



## c) Údaje o průzkumech a napojení na infrastrukturu

V rámci dosavadní projektové přípravy a zpracování projektu stavby bylo zajištěno provedení vícero průzkumných prací. Jedná se zvláště o tyto průzkumy:

- Předkategorizace materiálu železničního svršku, kterou zpracovala SŽDC s.o. TÚDC Hradec Králové v 11/2014 (část dokumentace B.11.1) Uvedená předkategorizace je rozdělena na část koleje a výhybky
- Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum, který zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v roce 2014 (část dokumentace B.11.2). Vlastní průzkum shrnuje informace z dosud provedených průzkumných prací do ucelené podoby. Sestává z následujících částí:
  - B.11.2.1 Souhrnná zpráva
  - B.11.2.2 Průzkum železničního spodku
  - B.11.2.3 SO 20-02 Železniční most v ev. km 48,735
  - B.11.2.4 SO 20-03 Železniční most v ev. km 49,861
  - B.11.2.5 SO 20-05 Železniční most v ev. km 56,239
  - B.11.2.6 Kontaminace štěrkového lože

Závěrečné zhodnocení geotechnických podmínek pro realizaci stavby bylo vypracováno i na základě výstupů z archivních průzkumů. Jedná se zvláště o tyto průzkumné práce:

- Verner J. (1976) Závěrečná zpráva o inženýrsko-geologickém průzkumu pro zdvojení PVN v úseku Sušany – Třebušice, Stavební geologie n.p. Praha, číslo posudku Geofond V74302
- Bureš V. (1978) Třebušice – Chomutov, Objekt 158 – prodloužení klenutého mostu v km 48,740, závěrečná zpráva, Stavební geologie n.p. Praha, číslo posudku Geofond V78046
- Bureš V. (1978) Třebušice – Chomutov, souhrnná závěrečná zpráva, Stavební geologie Praha, číslo posudku Geofond P26546
- Kamenický Z. (1981) Třebušice – stavební dvůr SSaŽ, inženýrsko-geologický průzkum, Keramoprojekt Praha, číslo posudku Geofond P36052
- Korozní měření provedená v rámci části B.6 Protikorozní ochrana, dokumentace zpracovaná fy. První korozní s.r.o. v roce 2014

V rámci návrhu řešení projektu stavby dojde k napojení na stávající infrastrukturu. Navržené řešení je možno rozdělit do vícero profesních rovin:

Napojení na dopravní infrastrukturu:

Stavba je součástí železniční trasy, která sleduje stávající železniční trať 504A Ústí nad Labem - Chomutov. Na tuto železniční trať bude v průběhu realizace zapojena.

Co se týká silniční dopravní infrastruktury je v rámci stavby využita síť obslužných komunikací, které jsou napojeny na veřejnou silniční síť. Stávající silniční napojení objektů a zařízení dráhy zůstává zachováno. Taktéž mimoúrovňové křížení silničních komunikací a dráhy jsou zachována ve stávajícím uspořádání.

A.



Sítě technické infrastruktury:

S ohledem na rozsah celé liniové stavby dochází k prostorovým kolizím se stávajícími rozvody technické infrastruktury. Na případné kolize je reagováno ochranou, úpravou, či přeložkou kolidujících úseků. Vlastní stavba je lokálně napojena na stávající síť. Jedná se převážně o rozvody elektro (vn, případně nn), sdělovacích vedení a dalších sítí. Dokumentace sítí je součástí projektu H.4, H.5, případně E.1.5, E.1.6 a E.3.6 projektu.

#### **d) Informace o splnění požadavků orgánů**

Pro projekt stavby nebyly definovány žádné požadavky orgánů státní správy.

#### **e) Informace o dodržení obecných požadavků**

Projekt stavby akceptuje všechny obecně závazné normy a vyhlášky pro výstavbu.

#### **f) Údaje o splnění podmínek územního rozhodnutí**

S ohledem na rozsah a umístění stavby na drážní pozemky nebyla zpracována Přípravná dokumentace stavby a nebylo vydáno Rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí). Z tohoto důvodu nejsou pro projekt stavby definovány žádné podmínky územního rozhodnutí.

A.





## g) Věcné a časové vazby stavby

Z pohledu časové a věcné provázanosti jsou nejdůležitějšími koordinujícími prvky návaznosti stavby na připravované, případně již i realizované opravné a modernizační práce na železniční infrastrukturu v úseku Most (včetně) – Chomutov (včetně).

Mimo tyto drážní práce má projektant informace o přípravě mimodrážní stavby, konkrétně se jedná o přestavbu stávajícího silničního mostu 27-027-1 (silniční most v ev.km 49,134P), který pro investora ŘSD připravuje projekční firma PRAGOPROJEKT, a.s. (HIP Ing. Jiří Mikula, T:226066449, M:739327226, E-mail:mikula@pragoprojekt.cz).

V lokalitě ŽST Třebušice probíhá výstavba nového silničního mostu na silnici I/13 v ev.km 48,417. Investorem uvedené stavby je ŘSD. V místě křížení je třeba předpokládat možnost souběhu stavebních prací obou staveb.

Mimo uvedenou stavbu se řešení železničního spodku dotýká již dříve realizované stavby protlaku v km 45,810 trati Most-Chomutov, resp. km 3,310 trati Třebušice-Most n.n.. Uvedený protlak byl realizován již v roce 2006. Při jeho realizaci nebyla dodržena projektová dokumentace, ani schválený technologický postup a došlo k nesprávnému uložení železobetonové chráničky DN 1200 v hloubce pouze cca 0,8m pod ložnou plochou pražců.

Z pohledu časového průběhu realizace je nutno počítat s omezeními pro napojení vleček v ŽST Třebušice. Konkrétně se jedná o napojení, resp. možnost omezení provozu na vlečce fy. UNITED ENERGY a.s., teplárna Třebušice. Dalším omezujícím místem je zapojení vlečky Komořany.

## h) Předpokládaná lhůta a postup výstavby

S ohledem na dosavadní projektovou přípravu (zpracování Záměru projektu) a smluvní ujednání v rámci zpracování projektu stavby je možno očekávat následující průběh přípravy a realizace stavby:

- |   |              |
|---|--------------|
| • zpracování projektu:                              | 31. 1. 2015  |
| • zajištění vyjádření OSÚ dle §15 stavebního zákona | 14. 2. 2015  |
| • podání žádosti a začátek stavebního řízení:       | 15. 2. 2015  |
| • schválení kompletní dokumentace:                  | 15. 2. 2015  |
| • nabytí právní moci stavebního povolení:           | 15. 4. 2015  |
| • vypsání veřejné soutěže na dodavatele stavby:     | 16. 2. 2015  |
| • podepsání smlouvy s dodavatelem:                  | 30. 4. 2015  |
| • začátek stavby:                                   | 1. 6. 2015   |
| • konec stavby:                                     | 30. 11. 2015 |



## 2. Základní údaje o stavbě

Navržená stavba svým charakterem sleduje obnovu částí infrastruktury a uvedením vybraných prvků do standardního stavu, zamezuje jejich dalšímu nadměrnému opotřebení a degradaci. Náplň akce však byla stanovena i s ohledem na další připravované stavby a koncepční materiály. Z tohoto pohledu jsou podstatnými dokumenty:

- **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050** (schváleno vládou ČR 12. 6. 2013), požaduje například odstraňovat úzká hrdla na železniční infrastruktuře podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy,
- **Dopravní sektorové strategie, 2. fáze** (schváleno vládou ČR 13. 11. 2013), definuje mimo jiné nedostatečné parametry na síti TEN-T, například omezení traťové třídy zatížení (TTZ) v úseku Most – Chomutov na C4,
- **Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy** (pro období 2012–2016; materiál MD), definuje požadavek na zkrácení jízdních dob rychlíků o cca 12 minut na rameni Ústí nad Labem – Cheb pro zajištění přestupních vazeb v Chebu ve směru Karlovy Vary – Nürnberg,
- **Politika územního rozvoje ČR 2008** (schváleno vládou ČR 20. 7. 2009), uvádí potřebu zvýšení rychlosti na rameni Ústí nad Labem – Cheb,
- **Operační program Doprava 2007–2013** (schváleno Evropskou komisí 22. 12. 2011), stanovuje hlavní priority pro rozvoj železniční infrastruktury, mezi nimiž figuruje zlepšení údržby infrastruktury navýšením finančních prostředků na údržbu nebo zajištění doporučených parametrů na tratích sítě TEN-T.

Trať Ústí nad Labem – Chomutov je součástí globální sítě TEN-T pro smíšenou (osobní i nákladní) dopravu a investice do infrastruktury by měly směřovat ke splnění základních požadavků na parametry trati, zajištění interoperability a zřízení ERTMS, tj. GSM-R a ETCS. Realizace GSM-R na celém rameni Ústí nad Labem – Cheb je náplní samostatné stavby, pro kterou plánuje SŽDC SSZ v roce 2014 zadat vypracování záměru projektu. Realizace ETCS je uvažována až ve vzdálenějším časovém horizontu (není součástí Národního implementačního plánu ERTMS z roku 2007). Realizace řešené stavby není v kolizi s uvedenými investičními projekty.

### a) Údaje o umístění stavby

Stavba „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“ je umístěna na území Ústeckého kraje.

Konkrétně se nachází na území obcí Most a Jirkov.

Fyzicky se stavba nachází v prostoru katastrálních území Most II, Souš, Třebušice, Komořany u Mostu, Ervěnice, Nové Sedlo nad Bílinou, Kyjice.

V rámci začlenění do drážní železniční sítě se jedná o dráhu ve vlastnictví státu, tj. České republiky a správě SŽDC s.o.. Jedná se o železniční trať celostátní 504A Ústí nad Labem – Chomutov.

Dle knižního jízdního řádu se jedná o trať č.130.

Trať v širším záběru v rámci ramene Ústí nad Labem – Cheb propojuje tratě I. a III. tranzitního koridoru, v osobní dopravě zajišťuje obsluhu hlavních sídel Podkrušnohorské konurbace (cca 700 tisíc obyvatel) a v nákladní dopravě je páteří pro hnědouhelné doly v Sokolovské a Mostecké pánvi, přepravuje suroviny pro elektrárny a chemický průmysl, dále slouží jako odklonová trasa pro nákladní vlaky z I. i III. koridoru.

A.



## b) Stručný popis stavby

Stavba opravy a obnovy obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude uvedení vybraných prvků do standardního stavu při současném dosažení dílčích očekávaných užitných parametrů a zvýšení bezpečnosti provozu a komfortu stávající dvojkolejné železniční trati.

Rozhodujícím přínosem je v rekonstruovaných úsecích obnovení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a odstranění propadu traťové rychlosti na 120km/h.

Železniční stanice Most a navazující úsek v délce cca 2,2 km je součástí přeložky zprovozněné v roce 1979. Navazující část trati včetně ŽST Třebošice (cca 3,4 km) je ve stopě původní trati z roku 1870, avšak v 70. a 80. letech minulého století byla stanice, sloužící jako výchozí pro uhelné vlaky, rozsáhle přestavěna. Úsek Třebošice – Kyjice byl zprovozněn v roce 1984 jako rozsáhlá přeložka, z toho v délce 3 km vedená po náspu realizovaném na vnitřní výsypce velkolomu ČSA v souhrnné výšce až 170 metrů nade dnem lomu (tzv. Ervěnický koridor).

Jak je patrné z výše uvedeného, větší část úseku Most – Kyjice je de facto novostavbou ze 70. a hlavně 80. let minulého století a tomu odpovídá relativně vyhovující směrové řešení a prostorové uspořádání, solidní stav většiny umělých staveb a odpovídající zabezpečení.

Dílčí prvky železniční trati však již svým stavem neumožňují využití parametrů, které trať jinak stavebně umožňuje - tedy dosažení nejvyšší traťové rychlosti 120 km/h - a na které byly veškeré přeložky navrhovány a budovány - tedy traťové třídy zatížení D4. Navržený projekt prostřednictvím obnovy železničního svršku, oprav mostů a dílčích prací v dalších profesích zajistí dosažení výše uvedených očekávaných parametrů.

Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 47,378 u výměnového styku výhybky č. 46 v ŽST Most, což je **km 47,377707P nového staničení**. Konec stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 56,441, což odpovídá **km 56,448 155 nového staničení** za chomutovským zhlavím ŽST Kyjice.

Kolejové úpravy jsou ukončeny v km 57,100 za ŽST Kyjice napojením do stávajícího stavu na mostě ev.km 57,255.

Dle nového staničení navrženého v návaznosti na stávající stav je zachován skok staničení v úseku Most – Třebošice. Skok staničení je umístěn do stávajícího **km 49,766 = km 45,700**.

Jedná se o rozhraní mezi TUDU 0602 12 a TUDU 0602 02. Dle nového staničení je skok umístěn do **km 49,754 395P = km 45,706 628**.

Pro rozlišení (odstranění možné duplicity staničení) je v úseku od počátku stavby (tj. ŽST Most) po skok staničení použit **index kilometráže „P“**.

Začátek nového staničení v prostoru stanice Most je navázán na stávající zajištění prostorové polohy koleje, kterou projektant získal od správce trati. Konkrétně je staničení ztotožněno s definovanou polohou začátku výhybky č.46 (km 47,377 707).

Začátek nového staničení v prostoru za chomutovským zhlavím stanice Kyjice je vztaženo k poloze staničníku km 57,100, jehož poloha byla součástí geodetického zaměření stávajícího stavu, které zpracovala SŽG v roce 2014.

Součástí stavby je rekonstrukce železničních stanic Třebošice a Kyjice. Rozsah se soustřeďuje pouze na hlavní průjezdné koleje. Dotčena bude dílčím způsobem i vlastní stanice Most v úseku mezi kolejovým rozvětvením, resp. výhybkou č.46 a vysunutou výhybkou č.48.

Zvýšení bezpečnosti provozu je dáno zřízením železničního svršku tvaru UIC 60 s lokální úpravou železničního spodku, spolu s opravnými pracemi na vybraných mostních objektech a dílčích prvků trakčního vedení. V rámci úprav bude převážně ve vnější části upraveno staniční a traťové

A.



zabezpečovací zařízení. V návaznosti na výměnu kolejového svršku bude řešena i úprava elektrického ohřevu výhybek, což přispěje k zajištění bezpečnosti a funkčnosti provozu zvláště v zimním období.

S ohledem na rozsah kolejového řešení bude upravena, či přeložena část drážních kabelových rozvodů, upraveny budou i všechny dotčené mimodrážní sítě.

Ochrana před hlukem je řešena v samostatné části B.3.6 – Hluková studie, měření hluku a vibrací.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb. Jeho součástí jsou i hygienické limity pro hluk z realizace stavby.

Na základě porovnání hlukové zátěže s rokem 2000 lze pro uvedenou stavbu použít hygienické limity pro „starou hlukovou zátěž“, tedy 70 dB pro den a 65 dB pro noc.

Ze zpracované hlukové studie vyplývá, že pro řešenou stavbu nejsou nutná žádná protihluková opatření.

Nový železniční svršek zlepší stav hlukového zatížení stávající obytné zástavby a s rezervou zajistí dodržení požadovaných hygienických limitů.

## c) Projektované kapacity stavby

Dále jsou uvedeny sledované kapacitní údaje s porovnáním údajů z předchozí projektové přípravy, tj. záměru projektu (ZP) a projektu stavby (P).

**Kapacitní údaje stavby dle záměru projektu (ZP):**

A.



Profese / položka	Množství dle ZP	Množství dle P
<b>Železniční svršek</b>		
Kolej 60E2 + B91 nový materiál	21 491 m	<b>21 471 m</b>
Výměna koleje 60E2	0 m	<b>2 571 m</b>
Kolej S49 + SB6 regenerovaná	100 m	<b>934 m</b>
Úprava GPK stávající koleje	2 940 m	<b>9 830 m</b>
Výhybka J60-1:12-500-I-b	8 ks	<b>8 ks</b>
Výhybka J60-1:11-300-b	8 ks	<b>8 ks</b>
Výhybka J60-1:9-300-b	9 ks	<b>9 ks</b>
Výhybka S49-1:9-300	0 ks	<b>1 ks</b>
Kolejová křižovatka	1 ks	<b>1 ks</b>
Střed DKS	1 ks	<b>1 ks</b>
Kolejové lože nové	33 219 m <sup>3</sup>	<b>30 217 m<sup>3</sup></b>
Recyklace kolejového lože	21 927 t	<b>30 318 t</b>
<b>Železniční spodek</b>		
Výkop zeminy s odvozem na skládku	17 883 m <sup>3</sup>	<b>10 554 m<sup>3</sup></b>
Konstrukční vrstva šterkodrti	15 283 m <sup>3</sup>	<b>4 779 m<sup>3</sup></b>
Zlepšená zemina	7 000 m <sup>2</sup>	<b>291 m<sup>2</sup></b>
Oprava trativodu včetně šachet	660 m	<b>5 340 m</b>
Pročištění nezpevněného příkopu	1 000 m	<b>3 186 m</b>
Obnova a zpevnění příkopu	750 m	<b>0 m</b>
Příkopové žlaby	450 m	<b>354 m</b>
<b>Mostní objekty</b>		
Oprava mostu	4 ks	<b>4 ks</b>
Oprava mostu novou konstrukcí	1 ks	<b>1 ks</b>
Oprava propustku	0 ks	<b>1 ks</b>
Oprava propustku novou konstrukcí	1 ks	<b>0 ks</b>
<b>Trakční vedení</b>		
Stavební část TV	3,2 km	<b>0,4 km</b>
Výměna závěsů TV	8,8 km	<b>1,5 km</b>
Zesilovací vedení	30,9 km	<b>25,4 km</b>
Odpojovače	12 ks	<b>15 ks</b>
Děliče	14 ks	<b>14 ks</b>
Izolátory	320 ks	<b>0 ks</b>
Ukolejnění	17,7 ks	<b>724 ks</b>
<b>Zabezpečovací zařízení</b>		
Přeložka kabelizace	6 180 m	<b>8 034 m</b>
Oprava reléových domků	2 ks	<b>3 ks</b>
Oprava reléových skříní	13 ks	<b>3 ks</b>
Výměna přestavníku včetně montáže a zapojení	25 výhybek	<b>32 výhybek</b>
<b>Sdělovací zařízení</b>		
Výměna traťového kabelu a částečně výměna DOK	6 180 m	<b>4 137 m</b>
Výměna místní kabelizace	2 600 m	<b>950 m</b>
<b>Silnoproudé rozvody</b>		
Výměna napájecího kabelu 6 kV, 75 Hz	6 210 m	<b>4 265 m</b>

A.



Výměna silového kabelu 22 kV	0 m	<b>2 x 705m</b>
Výměna souprav EOV za nové včetně kabelizace	24 výhybek	<b>29 výhybek</b>
Oprava rozvoden vn	3 ks	<b>2 ks</b>

A.



## d) Charakteristika území stavby

### Charakteristika dráhy

Trať Ústí nad Labem – Chomutov je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, nejvyšší traťová rychlost je 120 km/h. V řešeném úseku Most – Kyjice je dosud traťová rychlost omezena na 60–110 km/h. Traťová třída zatížení mezi Mostem a Chomutovem je C4 (20 t na nápravu; 8 t na běžný metr), ve zbytku trati D4 (22,5 t; 8 t) a na celém rameni Ústí nad Labem – Cheb jinak minimálně D3 (22,5 t; 7,2 t). V úseku Most – Chomutov město je v traťových úsecích obousměrný tříznakový autoblok s přenosem kódu vlakového zabezpečovače. V mezilehlých stanicích je reléové staniční zabezpečovací zařízení typu AŽD 71. Trať je vybavena radiovým systémem TRS.

Železniční stanice Most a navazující úsek v délce cca 2,2 km je součástí přeložky zprovozněné v roce 1979. Navazující část trati, včetně ŽST Třebušice (cca 3,4 km) je ve stopě původní trati z roku 1870, avšak v 70. a 80. letech minulého století byla stanice, sloužící jako výchozí pro uhelné vlaky, rozsáhle přestavěna. Úsek Třebušice – Kyjice byl zprovozněn v roce 1984 jako rozsáhlá přeložka, z toho v délce 3 km vedená po náspu realizovaném na vnitřní výsypce velkolomu ČSA v souhrnné výšce až 170 metrů nade dnem lomu (tzv. Ervěnický koridor).

Jak je patrné z výše uvedeného, větší část úseku Most – Kyjice je de facto novostavbou ze 70. a hlavně 80. let minulého století a tomu odpovídá relativně vyhovující směrové řešení a prostorové uspořádání, solidní stav většiny umělých staveb a odpovídající zabezpečení.

### Geomorfologie

Stávající trať leží na území Ústeckého kraje. Celé zájmové území stavby leží v členitém terénu, který byl významně dotčen povrchovou těžbou hnědého uhlí a který je dosud touto činností více, či méně stále utvářen. Po dotěžení dostupných zásob se očekává kompletní rekultivace uvedeného území.

Zájmové území je součástí Komořanské kotliny, která je součástí Chomutovsko-teplické pánve. Jedná se o plochu mírně zvlněnou okrajovou část sedimentační pánve, která je charakterizována sedimentací říčních, bahenních a jezerních sedimentů s uhelnými slojemi a ukládáním vulkanických výlevů a pyroklastik.

Zájmové území je dle Národního geoportálu ([geoportal.gov.cz](http://geoportal.gov.cz)) zařazeno následovně:

- Systém – Hercynský
- Provincie – Česká vysočina
- Subprovincie – Krušnohorská soustava
- Oblast – Podkrušnohorská oblast
- Celek – Mostecká pánev
- Podcelek – Chomutovsko-teplická pánev
- Okrsek – Komořanská kotlina

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v rozmezí kót cca 234 – 238 m n. m. Současný reliéf je v okolí výrazně dotvořen lidskou činností (povrchovou těžbou), a také vedením tělesa železniční tratě.

A.





Okolí stavby patří podle klimatického členění ČR do okrsku B1 mírně teplého, suchého, s mírnou zimou, s průměrnou roční teplotou 8 – 9 °C a ročním úhrnem srážek ve výši 400 – 450 mm.

## Klimatické poměry

Okolí stavby patří podle klimatického členění ČR do okrsku B1 mírně teplého, suchého, s mírnou zimou.

• Průměrná roční teplota	8 – 9 °C
• Průměrný počet mrazových dnů v roce	80 – 100
• Průměrný počet ledových dnů v roce	20 – 30
• Průměrné datum prvního mrazového dne	20. 10. – 30. 10.
• Průměrné datum posledního mrazového dne	11. 4. – 20. 4.
• Průměrný roční úhrn srážek	400 – 450 mm
• Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	30 – 40
• Průměrné maximum sněhové pokrývky	10 – 15
• Průměrné datum prvního dne se sněhovou pokrývkou	20. 11. – 30. 11.
• Průměrné datum posledního dne se sněhovou pokrývkou	10. 3. – 20. 3.

## Geologie

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území součástí mostecké terciární pánve. Jedná se o sedimentační pánev založenou během staršího terciéru v tektonicky oslabené zóně v blízkosti staré variské sutury mezi tepelsko-barrandienskou oblastí a saxothuringikem. U báze sedimentačního prostoru se nacházejí předriftové převážně říční pestré barevné písky, jíly a splachové sedimenty starosedelského souvrství. Převážnou část sedimentačního sledu tvoří synriftové sedimenty uložené během oligocénu až spodního miocénu. Během této fáze vyvrcholila také vulkanická činnost uložením střezovského souvrství. Výlevy vulkanických hornin a pyroklastické sedimenty doprovázela sedimentace říčních, bažinných a jezerních sedimentů s uhelnými sloji, které dosahují mocnosti 10 – 30 m, výjimečně až 50 m. V nadloží hlavní hnědouhelné sloje se pak nachází souvrství jezerních sedimentů o mocnosti až 350 m. Do mostecké pánve v období sedimentace ústily dva velké vodní toky. V místě jejich ústí vznikly velké písčité nánosy bílinské a žatecké delty. Tyto delty zatlačovaly a přerušovaly uhelnou i jílovitou sedimentaci. Tvorba uhelných slojí se proto později omezila pouze na severní okraj. Terciární sedimenty jsou pak překryty kvartérními převážně fluvialními sedimenty, v omezené míře také eolickými sedimenty. Současný reliéf byl významně ovlivněn důlní činností.

## Předkvartérní podklad

Terciární souvrství je v místě zastoupeno miocenním mosteckým nadložním souvrstvím tvořeným převážně jílovci, které mohou obsahovat proměnlivou příměs prachovité složky. Zcela výjimečně se vyskytují písčité jílovce. Jeho mocnost je zpravidla okolo 20 m. Tyto horniny jsou v nezvětralém stavu málo pevné, rozpukané. Při zvětvávání se horniny střípkovitě rozpadají podél predisponovaných ploch (vrstevní plochy, resp. pukliny). Finálním produktem rozpadu jsou pak jílovitá eluvia s malou příměsí střípků matečné horniny.

A.





## Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny především fluviální sedimenty, méně pak eolickými sedimenty a navážkami.

Fluviální sedimenty jsou reprezentovány převážně jílovito-písčitymi sedimenty Komořanského jezera. Nejsvrchnější patro představují písčité a prachovité hlíny, které směrem k bázi přecházejí do jílovitých písků až štěrkopísků. Místy jsou pleistocenní sedimenty překryty eolickými sprašovými hlínami.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí a především v souvislosti s těžební činností. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu. Navážky jsou převážně středně ulehle. V rámci navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy železniční tratě a konstrukční vrstvy přilehlých obslužných komunikací.

## Hydrogeologie

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, hlavní povodí „1-14-01 – Bílina“. Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 21310 – Mostecká pánev – severní část, s napjatou hladinou, s celkovou mineralizací více než 1 g/l, se střední transmisivitou (10-4 – 10-3 m<sup>2</sup>/s) a s chemickým typem Ca-Mg-SO<sub>4</sub>.

Hydrogeologické poměry v blízkosti zájmového území značně ovlivňuje důlní a průmyslová činnost, v jejichž souvislosti dochází k trvalému snížení hladiny podzemní vody pro těžbu uhlí, či převedení řeky Bíliny podkrušnohorským přivodečem. Původní hydrologický režim území se díky těmto opatřením podstatně změnil.

V území se nacházejí dva horizonty podzemní vody. Svrchní horizont je vázaný na propustné fluviální sedimenty (písky a štěrkopísky). Hluběji se nachází horizont v hnědouhelné sloji s puklinovým vodním režimem. Oba horizonty jsou místy propojeny a voda v nich vzájemně komunikuje.

Železniční trať v úseku od seřaďovacího nádraží v Třebušicích po Vrbenský rybník probíhá v blízkosti evropsky významné lokality s vazbou na vodu – Kopitská výsypka (ID CZ0423216).

## Tektonika

Zájmové území se vyznačuje větším výskytem význačnějších zlomů. Nejdůležitějším strukturním prvkem určujícím tektonický a návazně i vulkanický vývoj širšího okolí je zlom generálního VSV-ZJZ směru omezující na severu sedimenty mostecké pánve, označovaný jako krušnohorský zlom, a s ním paralelní systém zlomů, označovaný jako centrální riftový zlom. Jeho průběh není spojitý, přičemž prostupuje hlubokým podložím a omezuje na jihu sedimenty mostecké pánve. Zlomy krušnohorského směru se rovněž uplatňují v pooháreckém zlomovém území, s poklesovým charakterem.

Zlomová tektonika rovněž vytvořila systém diagonálních poruch převážně SZ – JV směru. Tyto příčné zlomy většinou rozrušují struktury krušnohorského směru. Zlomová tektonika nebude mít vliv na danou stavbu. Blízkost zlomové poruchy se v dané lokalitě projevuje převážně v podložních horninách, které jsou však překryté terciárními a kvartérními sedimenty.



## Stabilita území, vliv poddolování, ložiska nerostných surovin

S ohledem na historický vývoj se v území nachází řada poddolovaných území a důlních děl. Trasa železniční tratě v úseku cca km 47,800P – 50,100 prochází v blízkosti nebo kříží poddolovaná území uvedená níže v tabulce.

Tabulka č. 1: Poddolovaná území

ID	Název	Surovina	Stáří	Rozsah	Rok aktualizace
1389	Most I-Hněvín	hnědé uhlí	neznámé	systém	1993
1380	Most I-Souš	hnědé uhlí	neznámé	systém	1993
1369	Souš	hnědé uhlí	před i po 1945	systém	1995
1317	Třebušice	hnědé uhlí	před i po 1945	systém	1995
1223	Kyjice	hnědé uhlí	do 18. stol.	ojedinělá	1997

Tabulka č. 2: Důlní díla v blízkosti tratě

Staničení (km)	Vzdálenost od koleje č.1 (m)	ID	Název	Lokalita	Druh díla	Uzavření
49,650P	35	3759	Jáma Betlém Julius III	Souš	šachta	do 19. st. včetně
46,000	80	3251	Vrbenský Anna	Souš	šachta	po roce 1945
46,775	40	3250	Matylda - Benst	Souš	šachta	do 19. st. včetně
46,900	25	3249	Vrbenský Větrná jáma	Souš	šachta	neznámé
47,250	75	18084	Souš – MUS-DTS Vrbenský	Souš	jiné	po roce 1945
47,300	90	3247	Matylda – v.j. Saxonia	Komořany	šachta	do 19. st. včetně
47,600	180	3174	Julius větrná VII.	Souš	šachta	po roce 1945
48,400	35	3762	Jáma Saxonia	Třebušice	šachta	do 19. st. včetně
48,400	35	3555	Saxonia – výdušná jáma	Třebušice	šachta	do 19. st. včetně
48,550	125	3578	Saxonia II.	Třebušice	šachta	20. st. do 1945
48,775	50	3577	Saxonia – výdušná jáma	Třebušice	šachta	20. st. do 1945
49,450	15	3579	Washington UTD	Třebušice	šachta	po roce 1945
49,700	30	3580	Washington – těžní jáma	Třebušice	šachta	po roce 1945
49,750	30	3581	Washington II.	Třebušice	šachta	po roce 1945
56,500	200	28474	Jirkov – silnice I/13	Jirkov	jiné	neznámé

A.



V registru svahových nestabilit České geologické služby jsou dále registrovány tyto prvky svahových nestabilit, které se nacházejí v blízkosti železniční tratě:

Tabulka č. 3: Sesuvná území v blízkosti tratě

Staničení (km)	Lokalita	Klíč ČGS	Aktivita	Klasifikace	Ovlivnění stavby
47,500-48,300	Souš	6029	aktivní	plošný sesuv	ne
53,100-53,400	Nové Sedlo nad Bílinou	6022	odstraněný	plošný sesuv	ne
54,550-56,441	Kyjice <sup>1)</sup>	7739	stabilizovaný	plošný sesuv	ano

V archivu ČGS jsou k této lokalitě evidovány následující posudky:

P41659: Pilný, Šilhán (1983)

P45133: Bureš V. (1984)

P44142: Bureš V. (1984)

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – ložisek nerostných surovin se v blízkosti zájmového území nachází níže uvedená chráněná ložisková území a dobývací prostory.

Tabulka č. 4: Chráněná ložisková území

Staničení (km)	Název	ID ČGS	Surovina	Poznámka
<i>chráněné ložiskové území</i>				
47,378P-49,150P	Most	22740000	uhlí hnědé	Palivový kombinát Ústí, s.p.
54,500-55,400	Nové Sedlo nad Bílinou	16090000	uhlí hnědé	Česká geologická služba
54,500-56,441	Otvice	07970000	uhlí hnědé	Česká geologická služba
<i>dobývací prostor těžený</i>				
53,550-54,100	Ervěnice	30082	uhlí hnědé	Severní energetická a.s.
<i>dobývací prostor netěžený</i>				
48,700P-49,150P	Most	30056	bentonit, jíly, stavební kámen, uhlí hnědé	Palivový kombinát Ústí, s.p.
49,500P-47,500	Souš III.	30079	uhlí hnědé	Severní energetická a.s.
47,500-48,700	Souš II.	30077	uhlí hnědé	Severní energetická a.s.

A.



Staničení (km)	Název	ID ČGS	Surovina	Poznámka
<i>výhradní ložisková plocha</i>				
48,700P-49,150P	Most	3227400	uhlí hnědé	Palivový kombinát Ústí, s.p.
49,500P-47,500	Souš- Vrbenský- hlubina	3078100	uhlí hnědé	Severní energetická a.s.
47,500-48,700	Souš	3077600	uhlí hnědé	Severní energetická a.s.
53,550-54,100	Ervěnice- Lom ČSA	3075800	uhlí hnědé Uhlí hnědé	Severní energetická a.s.
54,500-56,441	Pohlody- Otvice	3079700	uhlí hnědé	Česká geologická služba

A.



## e) Požadavky na realizaci stavby

V zadávacích podkladech jsou orientačně definovány lhůty zahájení a realizace stavby. Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a časů definovaných projektem, respektive správními lhůtami, spolu s odborným odhadem projektanta ve vztahu k obdobně rozsáhlým stavbám.

• Dokončení projektu, včetně dokladové části	31.1.2015
• Podání žádosti a zahájení stavebních řízení	15.2.2015
• Vypsání výběrového řízení na zhotovitele	16.2.2015
• Nabytí právní moci stavebního povolení	15.4.2015
• Podpis smlouvy na realizaci stavby	30.4.2015
• Zahájení realizace stavby	1.6.2015
• Ukončení realizace stavby	30.11.2015

V případě významného zásahu do časového průběhu přípravy realizace stavby je nutno přehodnotit návrh vlastního harmonogramu s ohledem na celkovou dobu výstavby a načasování realizace s ohledem na roční období.

Při přípravě a realizaci stavby by měla být zohledněna obecná podmínka Odborů životního prostředí na odstraňování stávající vegetace v období vegetačního klidu.



### 3. Přehled výchozích podkladů

#### a) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Technická část projektové dokumentace se dělí na technologickou, tj. provozní soubory (PS) a stavební část, tj. stavební objekty (SO). Dále je uvedeno členění dokumentace dle těchto základních skupin a dalších podskupin, dle profesního začlenění.

#### Provozní soubory

Část P	Číslo dle P	Název PS, SO
<b>D.1</b>		<b>ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.1.1</b>		<b>STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
D.1.1	PS 01-01	ŽST Most, úprava staničního zab. zař.
D.1.1	PS 01-03	ŽST Třebušice, staniční zab. zař.
D.1.1	PS 01-05	ŽST Kyjice, staniční zab. zař.
<b>D.1.2</b>		<b>TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
D.1.2	PS 01-02	Most-Třebušice, traťové zab. zař.
D.1.2	PS 01-04	Třebušice-Kyjice, traťové zab. zař.
<b>D.2</b>		<b>ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.1</b>		<b>Místní kabelizace</b>
D.2.1	PS 02-21	ŽST Třebušice, úprava místní kabelizace
D.2.1	PS 02-22	ŽST Kyjice, úprava místní kabelizace
<b>D.2.2</b>		<b>Rozhlasové zařízení</b>
Neobsazeno		
<b>D.2.3</b>		<b>Integrované telekomunikační zařízení</b>
Neobsazeno		
<b>D.2.4</b>		<b>Elektrická požární a zabezpečovací signalizace</b>
Neobsazeno		
<b>D.2.5</b>		<b>Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel</b>
D.2.5	PS 02-11	Most-Chomutov, úpravy DOK, DK ČD Telematika
D.2.5	PS 02-12	Most - Chomutov, POK SŽDC
<b>D.2.7</b>		<b>Informační systém pro cestující</b>
Neobsazeno		
<b>D.2.8</b>		<b>Traťové radiové spojení</b>
Neobsazeno		
<b>D.2.9</b>		<b>Přenosový systém</b>
D.2.9	PS 02-32	Most-Chomutov, úprava přenosového systému SŽDC

A.



**D.2.10**

Neobsazeno

**Sdělovací zařízení****D.3****D.3.1**

D.3.1 PS 06-11

D.3.1 PS 06-12

D.3.1 PS 06-13

**SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT****Dispečerská řídicí technika**

ŽST Třebušice, DŘT

ŽST Kyjice, DŘT

ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT

**D.3.2**

D.3.2 PS 06-01

D.3.2 PS 06-02

**Dálková diagnostika technologického systému ŽDC**

Most-Chomutov, DDTS ŽDC

ED Ústí nad Labem, doplnění serveru DDTS ŽDC

**D.3.4**

Neobsazeno

**Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic****D.3.5**

D.3.5 PS 03-01

D.3.5 PS 03-02

**Technologie transformačních stanic vn/nn**

ŽST Třebušice, TS1 22/0,4 kV

ŽST Třebušice, TS2 22/0,4 kV

**D.4**

Neobsazeno

**OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ**

## Stavební objekty

Část P Nové číslo dle P Název PS, SO

### E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

#### E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SPODEK A SVRŠEK

E.1.1	SO 10-01	ŽST Most, železniční svršek
E.1.1	SO 11-01	ŽST Most, železniční spodek
E.1.1	SO 10-02	Most-Třebušice, železniční svršek
E.1.1	SO 11-02	Most-Třebušice, železniční spodek
E.1.1	SO 10-03	ŽST Třebušice, železniční svršek
E.1.1	SO 11-03	ŽST Třebušice, železniční spodek
E.1.1	SO 10-04	Třebušice-Kyjice, železniční svršek
E.1.1	SO 10-05	ŽST Kyjice, železniční svršek
E.1.1	SO 15-01	Most-Chomutov, výstroj trati

#### E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

E.1.2	SO 14-03	ŽST Třebušice, nástupiště
E.1.2	SO 14-05	ŽST Kyjice, nástupiště

#### E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY A ZDI

##### Železniční mosty

E.1.4	SO 20-01	Železniční most v ev. km 48,670
E.1.4	SO 20-02	Železniční most v ev. km 48,735
E.1.4	SO 20-03	Železniční most v ev. km 49,861
E.1.4	SO 20-04	Železniční most v ev. km 55,650
E.1.4	SO 20-05	Železniční most v ev. km 56,239

##### Železniční propustky

E.1.4	SO 21-01	Propustek v ev. km 48,920
-------	----------	---------------------------

##### Silniční mosty

##### Opěrné a zárubní zdi

##### Návěstní lávky

Neobsazeno

#### E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.5	SO 83-01	Most-Chomutov, kácení mimolesní zeleně
-------	----------	--

#### E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ

#### E.1.7 ŽELEZNIČNÍ TUNELY

#### E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE

E.1.8	SO 32-01	Most-Chomutov, dopravní opatření
-------	----------	----------------------------------

#### E.1.9 KABELOVODY, KOLEKTORY

Neobsazeno

#### E.1.10 PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

Neobsazeno

### E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH OBJEKTŮ

#### E.2.1 POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Neobsazeno

A.





**E.2.2**  
**NÁSTUPIŠTÍCH**  
Neobsazeno

**ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA**

**E.2.3**  
Neobsazeno

**INDIVIDUÁLNÍ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ**

**E.2.4**  
Neobsazeno

**ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

**E.2.5**  
Neobsazeno

**DEMOLICE**

**E.3**

**TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**

**E.3.1**

**TRAKČNÍ VEDENÍ**

E.3.1 SO 60-02

Most-Třebošice, TV

E.3.1 SO 60-03

ŽST Třebošice, TV

E.3.1 SO 60-04

Třebošice-Kyjice, TV

E.3.1 SO 60-05

ŽST Kyjice, TV

**E.3.4**

**OHŘEV VÝMĚN**

E.3.4 SO 64-02

ŽST Most, EO V

E.3.4 SO 64-03

ŽST Třebošice, EO V

E.3.4 SO 64-05

ŽST Kyjice, EO V

**E.3.6**

**ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ**

**ODPOJOVAČŮ**

E.3.6 SO 62-03

ŽST Třebošice, venkovní osvětlení a rozvody nn

E.3.6 SO 62-04

ŽST Třebošice, DOUO

E.3.6 SO 62-05

ŽST Třebošice, propojení TS1 a TS2 kabelem 22kV

E.3.6 SO 62-06

Třebošice-Kyjice, úprava rozvodu 6kV

E.3.6 SO 62-07

ŽST Kyjice, venkovní osvětlení a rozvody nn

E.3.6 SO 62-08

ŽST Kyjice, DOUO

E.3.6 SO 62-09

ŽST Kyjice, úprava rozvodu 6kV

**E.3.7**

**UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ**

E.3.7 SO 61-02

Most-Třebošice, ukolejnění vodivých konstrukcí

E.3.7 SO 61-03

ŽST Třebošice, ukolejnění vodivých konstrukcí

E.3.7 SO 61-04

Třebošice-Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí

E.3.7 SO 61-05

ŽST Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí

## b) Změny v objektové skladbě

Vzhledem k situaci, že projekt stavby (dále jen **P**) byl zpracován pouze na základě dokumentace záměru projektu (dále jen **ZP**) bylo třeba v rámci rozpracování technického řešení navrhnout prakticky znovu objektovou skladbu celého projektu. Nově definovaná skladba vychází z dílčího návrhu v rámci ZP a zároveň koresponduje s projednáním řešení na jednotlivých výrobních poradách.

A.



## c) Zadávací dokumentace

Součástí veřejné obchodní soutěže na zpracování projektu stavby Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov a výkon autorského dozoru byly zadávací požadavky a podmínky. Zadávací dokumentace byla rozčleněna do více částí. Pro vlastní zpracování projektu jsou nejdůležitější následující:

### Příloha č. 2 Obchodní podmínky Zhotovení projektu

### Příloha č. 3 b) Všeobecné technické podmínky

- Část Zvláštní technické podmínky

### Výchozí podklady předané zadavatelem

Uvedený díl sestával z částí:

- Záměr projektu: Kompletní ZP v listinné formě, digitální verze formát .pdf na CD
- Geodetické zaměření stávajícího stavu, zpracované SŽDC s.o., SŽG v prosinci 2014
- Předkategorizace materiálu železničního svršku, zpracovaná SŽDC s.o., TÚDC Hradec Králové v listopadu 2014
- Informace o stávajících sítích ve správě SŽDC s.o., OŘ Ústí nad Labem a ČD Telekomunikace
- Pokyny k předání digitální dokumentace: Na přiloženém CD
- Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002, v platném znění: Na přiloženém CD
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty Novela2011: Na přiloženém CD
- Platné a účinné dokumenty a předpisy: na přiloženém CD

## d) Přípravná dokumentace

Vzhledem k rozsahu a obsahu stavby nebyl na základě rozhodnutí zadavatele zpracován projekční stupeň „Přípravná dokumentace“.

Projekt stavby tedy přímo projekčně navazuje na předchozí přípravu, kterou je dokumentace „Záměr projektu“, kterou zpracovala fy. SUDOP PRAHA a.s. v roce 2014.



## e) Posuzovací a schvalovací protokol dokumentace

Na základě zpracované dokumentace Záměr projektu nebyly vydány dokumenty, které by definovaly rámec pro další projektovou přípravu stavby, tj. zpracování projektu, respektive je projektant neměl k dispozici.

## f) EIA

Projektová příprava vychází – navazuje na zpracovanou dokumentaci Záměru projektu, kde byly uvedeny informace o posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Na základě uvedené dokumentace projektant požádal svým dopisem č.j. 201/1154/14 Ministerstvo životního prostředí ČR o vyjádření k problematice procedury posouzení.

Ministerstvo životního prostředí na tuto žádost reagovalo svým vyjádřením č.j.50102/ENV/14 ze dne 12.8.2014 s výsledkem:

*Na základě výše uvedeného a výkladů Ministerstva životního prostředí Vám sdělujeme, že záměr „Trať č. 504A Ústí nad Labem – Chomutov, úsek Most – Chomutov“ není významnou změnou stávajícího záměru, a proto v případě zachování výše uvedených parametrů a činností a v případě, že příslušný orgán ochrany přírody (Krajský úřad Ústeckého kraje) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve svém stanovisku vyloučí možnost ovlivnění evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti záměrem samostatně nebo ve spojení s jinými záměry, nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle tohoto zákona.*

Uvedené vyjádření v plném znění je součástí dokladové části projektu H.2.

Ve smyslu uvedeného vyjádření požádal o potvrzení stanoviska i výše uvedený orgán ochrany přírody – Krajský úřad Ústeckého kraje.

## g) Rozhodnutí o umístění stavby

Dosavadní projektová příprava (zpracování Záměru projektu) nebyla potvrzena vydáním územního rozhodnutí.

Dle stanovisek příslušných obecných stavebních úřadů, tj. Magistrátu města Mostu a Městského úřadu Jirkov není s ohledem na rozsah a obsah stavby nutno podstoupit proceduru Územního řízení, tedy vydání rozhodnutí o umístění stavby.

Uvedená vyjádření dle §15 stavebního zákona jsou doložena v dokladové části projektu H.2.

## h) Provedené průzkumy

Součástí zpracování projektu stavby bylo zajištění doplňujících průzkumů, které navázaly na archivní dokumentaci a dříve realizované průzkumy a posouzení v dané lokalitě.

Jedná se zvláště o tyto průzkumy a posouzení:

A.



- Most Ležáky – protlak, posudek zpracovaný v lednu 2007 fy. Stavební geologie GEOTECHNIKA a.s. pod zak.č. 06 1119-011. Jednalo se o zprávu o vlivu protlačeného betonového potrubí na chování podloží železniční trati Ústí nad Labem – Chomutov a Třebošice - Most

Doplnění (a zhodnocení všech dosud provedených průzkumných prací v lokalitě stavby) je součástí projektové dokumentace (B.11.2) a člení se na následující složky:

- B.11.2.1 Souhrnná zpráva
- B.11.2.2 Průzkum pražcového podloží
- B.11.2.3 SO 20-02 Železniční most v ev.km 48,735
- B.11.2.4 SO 20-03 Železniční most v ev.km 49,861
- B.11.2.5 SO 20-05 Železniční most v ev.km 56,239
- B.11.2.6 Kontaminace štěrkového lože

## i) Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí

V průběhu zpracování projektu stavby byly zjišťovány a ověřovány průběhy stávajících inženýrských sítí v zájmovém území stavby.

Při zjišťování, respektive ověřování bylo vycházeno z údajů uvedených v záměru projektu, respektive ověřováno na dotčených obecních úřadech, respektive stavebních úřadech.

Mimo to byli obesláni správci (vlastních) technické infrastruktury k vyjádření a poskytnutí informací o jejich sítích v zájmovém území.

Obdržené podklady, informace byly zakresleny do situačního zákresu celé stavby. Poloha sítí je zřejmá z výkresové části projektu stavby, konkrétně koordinačních situací (přílohy C.2), respektive situace stávajícího stavu se zákresem sítí v dokladové části projektu (část H.4). Průběh některých sítí byl v některých případech dolaďován na základě místních šetření a dodatečného vytyčení správců.

Doklady, informace obdržené v průběhu zjišťování stávajících inženýrských sítí jsou uvedeny opět v dokladové části projektu stavby (část H.5).

Přes maximální snahu zjistit a identifikovat všechny inženýrské sítě v dané oblasti stavby je nutno konstatovat, že díky urbanizovanému území, které v uplynulé době prošlo vývojem jak výstavby, tak i následného útlumu je možno lokálně dohledat stopy po dalších stávajících inženýrských sítích, které nemají jasný účel, či jsou nezařaditelné ke konkrétnímu správci, či majiteli.

Další ověřování a dohledávání možných majitelů a správců těchto náhodně nacházených sítí je již mimo reálné možnosti projektanta.

## j) Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektu stavby využil projektant následující geodetické a mapové podklady:

- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby, které zpracovalo SŽDC s.o., SŽG v prosinci 2014 (výstupy z uvedeného zaměření obdržel projektant od zpracovatele elektronickou cestou v rozmezí mezi 29.9.2014 a 3.12.2014)

A.



- Geodetické doměření stávajícího stavu, které návazně provedla geodetická skupina zpracovatele projektu, tj. firmy SUDOP PRAHA a.s. v průběhu zpracování projektové dokumentace, tj. v období prosince 2014

Vlastní geodetické doměření stávajícího stavu provedla geodetická skupina zpracovatele projektu, tj. firmy SUDOP PRAHA a.s. dle zadávacích podmínek, konkrétně dle „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty Novela 2011“. Jednalo se zvláště o lokalitu kolejové vlečky fy. United Energy v Třebušicích pro řešení provizorního napojení a dále polohové zaměření dohledaných stávajících šachet odvodnění v lokalitě ŽST Třebušice.

## 4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Realizace stavby vyplývá z požadavku na odstranění propadu rychlosti, zvýšení bezpečnosti a celkového komfortu železniční dopravy ve sledovaném úseku trati Most – Chomutov a to s ohledem na celkovou ekonomickou efektivitu.

Očekávaná rychlost 120 km/hod odstraňuje dosavadní rychlostní omezení, které je zapříčiněno technickým stavem železničního svršku (kolejového roštu) a dále poruchami na železničním spodku, resp. odezníváním důsledků rozsáhlé těžby hnědého uhlí v dotčeném území. Navržená obnova je třeba z důvodu odstranění propadu traťové rychlosti nejen pro jednotky s naklápací technikou, ale i pro klasické jízdní soupravy. Po realizaci stavby bude na převážné délce úseku dosaženo limitní hodnoty rychlosti jízdy 120 km/hod, při současném technickém průkazu jejího možného budoucího zvýšení.

Návazně na výměnu železničního svršku přednostně v hlavních průjezdných kolejích je třeba upravit i další navazující součásti železniční dopravní cesty. Jedná se o technologické prvky zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, spolu se silnoproudou technologií a elektrickým ohřevem výhybek, úpravami trakčního vedení a v neposlední řadě i stavebními úpravami, resp. výměnou dílčích částí vybraných mostních objektů.

### a) Zhodnocení dosavadního stavu

Železniční trať v úseku Most – Chomutov o délce cca 22,5 km je součástí celostátní železniční trati Ústí nad Labem – Chomutov (č. 504A dle SJŘ, resp. 130 dle KJŘ) a v širším měřítku i ramene Ústí nad Labem – Cheb, které propojuje tratě I. a III. tranzitního koridoru, v osobní dopravě zajišťuje obsluhu hlavních sídel Podkrušnohorské konurbace (cca 700 tisíc obyvatel) a v nákladní dopravě je páteří pro hnědouhelné doly v Sokolovské a Mostecké pánvi, přepravuje suroviny pro elektrárny a chemický průmysl, dále slouží jako odklonová trasa pro nákladní vlaky z I. i III. koridoru.

Železniční stanice Most a navazující úsek v délce cca 2,2 km je součástí přeložky zprovozněné v roce 1979. Navazující část trati včetně ŽST Třebušice (cca 3,4 km) je ve stopě původní trati z roku 1870, avšak v 70. a 80. letech minulého století byla stanice, sloužící jako výchozí pro uhelné vlaky, rozsáhle přestavěna. Úsek Třebušice – Kyjice – odbočka Dolní Rybník (cca 11,5 km) byl zprovozněn v roce 1984 jako rozsáhlá přeložka, v délce 3 km vedená po náspu realizovaném na vnitřní výsypce velkolomu ČSA v souhrnné výšce až 170 metrů nade dnem lomu (tzv. Ervěnický koridor). Zbývající úsek odbočka Dolní Rybník – odbočka Chomutov město – Chomutov (cca 3,8 km) je v původní stopě z roku 1870.

Trať Ústí nad Labem – Chomutov je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, nejvyšší traťová rychlost je 120 km/h. V řešeném úseku Most – Chomutov je traťová rychlost 60–110 km/h. Traťová třída zatížení mezi Mostem a Chomutovem je C4 (20 t na nápravu; 8 t na běžný

A.



metr), ve zbytku trati D4 (22,5 t; 8 t) a na celém rameni Ústí nad Labem – Cheb jinak minimálně D3 (22,5 t; 7,2 t). V úseku Most – Chomutov město je v traťových úsecích obousměrný tříznakový autoblok s přenosem kódu vlakového zabezpečovače, v úsecích Chomutov město – Chomutov osobní/seřadovací nádraží je reléový poloaublok s kontrolou volnosti tratě. V mezilehlých stanicích je reléové staniční zabezpečovací zařízení typu AŽD 71. Trať je vybavena radiovým systémem TRS.

## b) Údaje o kvalitativních parametrech stavby

Základní kvalitativní parametry stavby jsou definovány zadávací dokumentací stavby a je možno je shrnout do dosažení očekávané rychlosti jízdy  $V=120$  km/hod, prostorové průchodnosti UIC-GC, resp. Z-GC a přechodnosti vozidel D4, tj. 22,5t na nápravu.

Obecně se dá konstatovat, že stavba je v dotčených částech železniční infrastruktury navržena s přihlédnutím k požadavkům kladeným na shodu s technickými požadavky Interoperability, definovanými pro tři základní subsystémy:

- TSI CCS – řízení
- TSI ENE - energetika
- TSI INS - infrastruktura

## c) Zdůvodnění stavby na základě předchozí přípravy

Větší část úseku Most – Chomutov je možno považovat za novostavbu ze 70. a hlavně 80. let minulého století. Této charakteristice odpovídá v porovnání s jinými tratěmi relativně vyhovující směrové a prostorové uspořádání, solidní stav většiny umělých staveb a odpovídající zabezpečení.

Jak je uvedeno výše dílčí prvky železniční trati však již svým stavem neumožňují využití parametrů na které byla trať navržena a realizována - tedy dosažení nejvyšší traťové rychlosti 120 km/h a traťové třídy zatížení D4. Navržený projekt prostřednictvím obnovy železničního svršku, oprav mostů a dílčích prací v dalších profesích zajistí dosažení výše uvedených parametrů, i když ne v celém úseku Most – Chomutov.

Zvýšení traťové rychlosti zajistí zkrácení jízdních dob regionálních i dálkových osobních vlaků o 1,5 až 2,5 minuty (v závislosti na nasazených vozidlech) směřující kromě časové úspory v řešeném úseku též (spolu s dalšími opatřeními v provozu a infrastruktuře) k zajištění přestupních vazeb v širším měřítku (viz kapitulu 2). Odstranění propadu svislé přechodnosti v úseku Most – Kyjice umožní provoz do ŽST Třebušice v traťové třídě D4, ale především vytvoří předpoklad pro dokončení nutných úprav na mostech a v železničním spodku v navazujícím úseku Kyjice – Chomutov (v případné další stavbě), po jejichž dokončení bude možné využít celého ramene Ústí nad Labem – Cheb pro vozy ložené na 22,5 tun na nápravu, čímž budou zlepšeny podmínky pro nákladní dopravce, zajištěna odklonová trasa za úseky III. a I. koridoru a splněny požadavky strategických dokumentů (viz kapitulu 2) a dalších interních směrnic SŽDC. Realizace řešeného projektu také zamezí dalšímu nadměrnému opotřebení a degradaci prvků železniční trati a souvisejícímu nárůstu nezbytných finančních prostředků pro údržbu.

## 5. Předčasné užívání staveb, zkušební provoz

Charakteristickým rysem celé stavby je její výstavba za výluk provozu železniční dopravy.

A.





Stavba je časově podmíněna realizací v průběhu roku 2015 s jasným limitem ukončení prací do konce listopadu 2015.

S ohledem na toto očekávání se předpokládá vlastní realizace v období 1.6.2015 – 30.11.2015.

Stavba je podmíněna předáváním PS a SO a jejich částí do provozu v závislosti na stavebních postupech, navržených v části projektu F.- Organizace výstavby. Činnost na hlavním staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a nezbytných výluk kolejí, zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení.

Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO.

Při realizaci stavby budou využita zařízení technologické i stavební povahy, která budou využita dočasně po dobu realizace stavby, respektive do doby napojení na stávající stav.

Provizorní stavy jsou patrné z dokumentace jednotlivých PS, SO a dále z dokumentace POV (část F projektu stavby).

## 6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce

Postup realizace stavby je rozdělen na jednotlivé stavební postupy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. Příslušné stavební objekty a provozní soubory podléhající přezkoušení jsou stanoveny v základních a profesních předpisech a normách.

Jedná-li se o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 226/1994 Sb., která podléhají dozoru podle tohoto zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č.100/1995 Sb. Zhotovitel stavby může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Tato zařízení podléhají dozoru podle zákona. Taxativní výčet těchto zařízení určuje vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení.

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO charakteru:

- zabezpečovací zařízení
- sdělovací zařízení
- silnoprůdové vedení
- slaboprůdové vedení
- trakční vedení

Podle zákona č. 226/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby, provede technicko-bezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb. (hlava třetí).



## 7. Přehled vlastníků, správců hmotných investičních prostředků

Nové číslo dle P	Vlastník provozovatel	Název PS, SO
<b>ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>		
<b>STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>		
PS 01-01	SŽDC	ŽST Most, úprava staničního zab. zař.
PS 01-03	SŽDC	ŽST Třebušice, staniční zab. zař.
PS 01-05	SŽDC	ŽST Kyjice, staniční zab. zař.
<b>TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>		
PS 01-02	SŽDC	Most - Třebušice, traťové zab. zař.
PS 01-04	SŽDC	Třebušice-Kyjice, traťové zab. zař.
<b>ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>		
<b>Místní kabelizace</b>		
PS 02-21	SŽDC	ŽST Třebušice, úprava místní kabelizace
PS 02-22	SŽDC	ŽST Kyjice, úprava místní kabelizace
<b>Rozhlasové zařízení</b>		
<b>Integrované telekomunikační zařízení</b>		
<b>Elektrická požární a zabezpečovací signalizace</b>		
<b>Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel</b>		
PS 02-11	ČD	Most - Chomutov, úpravy DOK, DK ČD Telematika
PS 02-12	SŽDC	Most - Chomutov, POK SŽDC
<b>Informační systém pro cestující</b>		
<b>Traťové radiové spojení</b>		
<b>Přenosový systém</b>		
PS 02-31	SŽDC	MOst - Chomutov, úprava přenosového systému SŽDC
<b>Sdělovací zařízení</b>		
<b>SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT</b>		
<b>Dispečerská řídicí technika</b>		
PS 06-11	SŽDC	ŽST Třebušice, DŘT
PS 06-12	SŽDC	ŽST Kyjice, DŘT
PS 06-13	SŽDC	ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT
<b>Dálková diagnostika technologického systému ŽDC</b>		
PS 06-01	SŽDC	Most - Chomutov, DDTS ŽDC

A.





PS 06-02	SŽDC	ED Ústí nad Labem, doplnění serveru DDTS ŽDC
<b>Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic</b>		
<b>Technologie transformačních stanic vn/nn</b>		
PS 03-01	SŽDC	ŽST Třebošice, TS1 22/0,4 kV
PS 03-02	SŽDC	ŽST Třebošice, TS2 22/0,4 kV
<b>OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>		
<b>Osobní výtahy, schodišťové výtahy</b>		
<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>		
<b>ŽELEZNIČNÍ SPODEK A SVRŠEK</b>		
SO 10-01	SŽDC	ŽST Most, železniční svršek
SO 11-01	SŽDC	ŽST Most, železniční spodek
SO 10-02	SŽDC	Most - Třebošice, železniční svršek
SO 11-02	SŽDC	Most - Třebošice, železniční spodek
SO 10-03	SŽDC	ŽST Třebošice, železniční svršek
SO 11-03	SŽDC	ŽST Třebošice, železniční spodek
SO 10-04	SŽDC	Třebošice - Kyjice, železniční svršek
SO 11-05	SŽDC	ŽST Kyjice, železniční svršek
SO 15-01	SŽDC	Most-Chomutov, výstroj trati
<b>NÁSTUPIŠTĚ</b>		
SO 14-03	SŽDC	ŽST Třebošice, nástupiště
SO 14-05	SŽDC	ŽST Kyjice, nástupiště
<b>MOSTY, PROPUSTKY A ZDI</b>		
<b>Železniční mosty</b>		
SO 20-01	SŽDC	Železniční most v ev. km 48,670
SO 20-02	SŽDC	Železniční most v ev. km 48,735
SO 20-03	SŽDC	Železniční most v ev. km 49,861
SO 20-04	SŽDC	Železniční most v ev. km 55,650
SO 20-05	SŽDC	Železniční most v ev. km 56,239
<b>Železniční propustky</b>		
SO 21-01	SŽDC	Propustek v ev. km 48,920
<b>Silniční mosty</b>		
<b>Opěrné a zárubní zdi</b>		
<b>Návěstní lávky a krakorce</b>		
<b>OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>		
SO 83-01	SŽDC	Most - Chomutov, kácení mimolesní zeleně
<b>POTRUBNÍ VEDENÍ</b>		
<b>ŽELEZNIČNÍ TUNELY</b>		

A.



POZEMNÍ KOMUNIKACE		
SO 32-01	SŽDC	Most - Chomutov, dopravní opatření
PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY		
POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH OBJEKTŮ		
POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV		
ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH		
INDIVIDUÁLNÍ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ		
DEMOLICE		
TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ		
TRAKČNÍ VEDENÍ		
SO 60-02	SŽDC	Most - Třebušice, TV
SO 60-03	SŽDC	ŽST Třebušice, TV
SO 60-04	SŽDC	Třebušice - Kyjice, TV
SO 60-05	SŽDC	ŽST - Kyjice, TV
OHŘEV VÝMĚN		
SO 64-02	SŽDC	ŽST Most, EO V
SO 64-03	SŽDC	ŽST Třebušice, EO V
SO 64-05	SŽDC	ŽST Kyjice, EO V
ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ		
SO 62-03	SŽDC	ŽST Třebušice, venkovní osvětlení a rozvody nn
SO 62-04	SŽDC	ŽST Třebušice, DOUO
SO 62-05	SŽDC	ŽST Třebušice, propojení TS1 a TS2 kabelem 22kV
SO 62-06	SŽDC	Třebušice - Kyjice, úprava rozvodu 6kV
SO 62-07	SŽDC	ŽST Kyjice, venkovní osvětlení a rozvody nn
SO 62-08	SŽDC	ŽST Kyjice, DOUO
SO 62-09	SŽDC	ŽST Kyjice, úprava rozvodu 6kV
UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ		
SO 61-02	SŽDC	Most - Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 61-03	SŽDC	ŽST Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 61-04	SŽDC	Třebušice - Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 61-05	SŽDC	ŽST Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí

## 8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

Technické požadavky na výstavbu jsou definovány na základě Vyhlášky č.268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ze dne 12.8.2009, která má platnost od 26.8.2009.

A.



Vyhláškou se mj. ruší vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, a vyhláška č. 191/2002 Sb., o technických požadavcích na stavby pro zemědělství.

Stavebně technické požadavky se odvíjejí od šesti základních požadavků na vlastnosti staveb podle Směrnice Rady ES č. 89/106/EHS, a to mechanické odolnosti a stability, požární bezpečnosti, hygieny, ochrany zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, bezpečnosti při užívání, úspory energie a tepelné ochrany.

Požární bezpečnost staveb je řešena v rámci požadavků Vyhlášky č.23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb.

V rámci zpracování projektu stavby byly zohledněny legislativní požadavky na výstavbu.



## 9. Členění projektové dokumentace

Základní členění projektu stavby je uvedeno v části 3 dokumentace A. Průvodní zpráva.

### A. Průvodní zpráva

### B. Souhrnná část

#### B.1 Souhrnná technická zpráva

#### B.2 Provozní a dopravní technologie

#### B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Technická zpráva vlivu stavby na životní prostředí

B.3.2 Situace faktorů životního prostředí

B.3.6 Akustická studie, měření hluku a vibrací

B.3.7 Odpadové hospodářství

#### B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.2.1 Plán BOZP

B.4.2.2 Manuál údržby

#### B.5 Energetické výpočty

#### B.6 Protikorozní ochrana

#### B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.7.1 Graf dynamického průběhu rychlostí, stav po stavbě

B.7.2 Graf dynamického průběhu rychlostí, výhledový stav

#### B.8 Dopravní opatření

#### B.11 Doplnkové měření a průzkumy

B.11.1 Předkategorizace materiálu železničního svršku

B.11.2 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum

#### B.12 Vodohospodářské řešení

### C. Situace stavby

#### C.1 Přehledná situace oblasti stavby

C.1.1 Přehledná situace stavby 1:50 000

C.1.2 Celková situace stavby 1:10 000

#### C.2 Koordinační situace stavby 1:500, 1:1000

### D. Technologická část

A.



**D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

**D.2 Železniční sdělovací zařízení**

D.2.1 Místní kabelizace

D.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

D.2.9 Přenosový systém

D.2.10 Sdělovací zařízení

**D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

D.3.2 Dálková diagnostika technologického systému ŽDC

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

**E. Stavební část****E.1 Inženýrské objekty**

E.1.1 Železniční spodek a svršek

E.1.2 Nástupiště

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.8 Pozemní komunikace

**E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

Neobsazeno

**E.3 Trakční a energetická zařízení**

E.3.1 Trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

**F. Organizace výstavby****F.1 Technická zpráva****F.2 Výkresy****F.3 Časový postup prací**

A.



**F.4 Schéma stavebních postupů****F.5 Bilance zemních hmot****F.7 Havarijní plán****G. Náklady stavby****G.1 Celkové náklady stavby**

## G.1.1 Celkové náklady stavby

## G.1.2 Náklady PS, SO stavby

**G.3 Technické specifikace****G.4 Výkazy výměr****H. Doklady****H.1 Vstupní podklady, záznamy z výrobních porad**

## H.1.1 Vstupní podklady

## H.1.2 Záznamy z výrobních porad

## H.1.3 Záznam z projednání připomínek drážních složek

**H.2 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy****H.3 Vyjádření vlastníků pozemků****H.4 Situace stávajícího stavu inženýrských sítí****H.5 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí****I. Geodetická dokumentace****I.1 Technická zpráva****I.2 Majetkoprávní část**

## I.2.1 Informace z katastru nemovitostí

## I.2.2 Pozemky dotčené stavbou

## I.2.3 Přehledka kladů listů map KN

## I.2.4 Předběžný výkres výkupu pozemků

**I.3 Návrh vytyčovací sítě**

## I.3.1 Část písemná

## I.3.2 Část grafická

**I.4 Koordinační vytyčovací výkresy**

## I.4.1 Seznam souřadnic projektovaných PS a SO

## I.4.2 Koordinační vytyčovací výkres

A.



**I.5 Obvod stavby**

I.5.1 Seznam souřadnic lomových bodů

I.5.2 Část grafická

**I.6 Geodetické a mapové podklady**

A.



## 10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s vazbou na interoperabilitu

### a) Subsystem Řízení a zabezpečení

<b>D.1</b>		<b>ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
<b>D.1.1</b>		<b>STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
D.1.1	PS 01-01	Subsystem řízení a zabezpečení	ŽST Most, úprava staničního zab. zař.
D.1.1	PS 01-05	Subsystem řízení a zabezpečení	ŽST Třebušice, staniční zab. zař.
D.1.1	PS 01-05	Subsystem řízení a zabezpečení	ŽST Kyjice, staniční zab. zař.
<b>D.1.2</b>		<b>TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
D.1.2	PS 01-02	Subsystem řízení a zabezpečení	Most - Třebušice, traťové zab. zař.
D.1.2	PS 01-04	Subsystem řízení a zabezpečení	Třebušice-Kyjice, traťové zab. zař.
<b>D.2</b>		<b>ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
<b>D.2.1</b>		<b>Místní kabelizace</b>	
D.2.1	PS 02-21	Subsystem řízení a zabezpečení	ŽST Třebušice, úprava místní kabelizace
D.2.1	PS 02-22	Subsystem řízení a zabezpečení	ŽST Kyjice, úprava místní kabelizace
<b>D.2.5</b>		<b>Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel</b>	
D.2.5	PS 02-11	Subsystem řízení a zabezpečení	Most - Chomutov, úpravy DOK, DK ČD Telematika
D.2.5	PS 02-12	Subsystem řízení a zabezpečení	Most - Chomutov, POK SŽDC
<b>D.2.9</b>		<b>Přenosový systém</b>	
D.2.9	PS 02-32	Subsystem řízení a zabezpečení	Most - Chomutov, úprava přenosového systému SŽDC
<b>D.2.10</b>		<b>Sdělovací zařízení</b>	

### b) Subsystem Energie

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>	
<b>E.3.1</b>		<b>TRAKČNÍ VEDENÍ</b>	
E.3.1	SO 60-02	Subsystem energie	Most - Třebušice, TV
E.3.1	SO 60-03	Subsystem energie	ŽST Třebušice, TV
E.3.1	SO 60-04	Subsystem energie	Třebušice - Kyjice, TV
E.3.1	SO 60-05	Subsystem energie	ŽST - Kyjice, TV

A.





energie

<b>E.3.7</b>		<b>UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ</b>	
E.3.7	SO 61-02	Subsystém energie	Most - Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
E.3.7	SO 61-03	Subsystém energie	ŽST Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
E.3.7	SO 61-04	Subsystém energie	Třebušice - Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí
E.3.7	SO 61-05	Subsystém energie	ŽST Kyjice, ukolejnění vodivých konstrukcí

## c) Subsystém Infrastruktura

<b>E.1</b>		<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>	
<b>E.1.1</b>		<b>ŽELEZNIČNÍ SPODEK A SVRŠEK</b>	
E.1.1	SO 10-01	Subsystém infrastruktura	ŽST Most, železniční svršek
E.1.1	SO 11-01	Subsystém infrastruktura	ŽST Most, železniční spodek
E.1.1	SO 10-02	Subsystém infrastruktura	Most - Třebušice, železniční svršek
E.1.1	SO 11-02	Subsystém infrastruktura	Most - Třebušice, železniční spodek
E.1.1	SO 10-03	Subsystém infrastruktura	ŽST Třebušice, železniční svršek
E.1.1	SO 11-03	Subsystém infrastruktura	ŽST Třebušice, železniční spodek
E.1.1	SO 10-04	Subsystém infrastruktura	Třebušice - Kyjice, železniční svršek
E.1.1	SO 10-05	Subsystém infrastruktura	ŽST Kyjice, železniční svršek
E.1.1	SO 15-01	Subsystém infrastruktura	Most - Chomutov, výstroj trati
<b>E.1.2</b>		<b>NÁSTUPIŠTĚ</b>	
E.1.2	SO 14-03	Subsystém infrastruktura	ŽST Třebušice, úprava nástupiště
E.1.2	SO 14-05	Subsystém infrastruktura	ŽST Kyjice, úprava nástupiště
<b>E.1.4</b>		<b>MOSTY, PROPUSTKY A ZDI</b>	
		<b>Železniční mosty</b>	
E.1.4	SO 20-01	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 48,670
E.1.4	SO 20-02	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 48,735
E.1.4	SO 20-03	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 49,861
E.1.4	SO 20-04	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 55,650
E.1.4	SO 20-05	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 56,239
		<b>Železniční propustky</b>	

A.



.....

E.1.4 SO 21-01 Subsystem  
infrastruktura Propustek v ev. km 48,920

.....

A.



## 11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Koordinace s navazujícími a souvisejícími stavbami je možno rozdělit do několika kategorií.

### Stavby dráhy, respektive oprav dráhy:

- Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Most
- Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Chomutov

Investorem obou staveb je SŽDC s.o., Stavební správa západ. Je zpracována přípravná dokumentace (SUDOP PRAHA a.s.) a v současnosti se zpracovává realizační dokumentace pro zhotovitele. V návaznosti na průběh stavebních řízení bude zahájena vlastní realizace, která by měla proběhnout v roce 2015 a 2016.

### Silniční stavby:

Jako nejvýznamnější připravovanou silniční stavbou v dotčené lokalitě je jednoznačně budoucí přestavba stávajícího silničního mostu na komunikaci I/27 (ev.km 49,134P).

Projektant předpokládá, že realizace uvedené stavby bude probíhat až po dokončení stavby dráhy.

Další návaznou stavbou je probíhající stavba přestavby silničního mostu v Třebušicích na komunikaci I/13 (ev.km 48,417).

### Stavby technické infrastruktury:

V návaznosti na vlastní stavbu „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“ bude probíhat vícero relativně omezených staveb přeložek sítě technické infrastruktury. Jedná se zvláště o přeložky kolidujících sítí fy. ČEZ, resp. E-ON. Tyto přeložky musí probíhat v předstihu, respektive v časové koordinaci s vlastní stavbou.

## 12. Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Celková projektem předpokládaná doba výstavby činí 6 měsíců, což odpovídá očekávanému času dle zadávací dokumentace projektu stavby. Uvedená lhůta pro realizaci je z pohledu projektanta minimální a nezbytná pro reálné provedení s ohledem na časovou náročnost a věcnou provázanost jednotlivých postupů.

Projekt uvažuje s reálným termínem realizace stavby v období 1.6.2015 – 30.11.2015.

Aktualizace k 30.1.2015

Ing. Krameš

A.

