



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 11/2015

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

kontaktní adresa:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Sdružení "METROPROJEKT + KTA technika", člen sdružení:



KTA technika spol. s r.o.
Klatovská 100, 301 00 Plzeň
tel. 378 023 411, e-mail: kta@kta-technika.cz
ID datové schránky: fw3g5xh



METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP: Ing. Petr Vyskočil tel.: 296 154 153 Stupeň: Projekt stavby / DSP	Podpis: 	Název a účel díla: PERONIZACE ŽST CHODOV
--	--	--

Zpracovatelský útvar: S60 - dopravních staveb 296 154 209	Název části díla: SOUHRNNÁ ČÁST	B
Vedoucí útvaru: Ing. Zbyněk Pěnka	Podpis: 	

Odpovědný projektant: Ing. Petr Vyskočil	Podpis: 	Název přílohy:	Složka:
Vypracoval: Ing. Petr Vyskočil	Podpis: 		Číslo příl.:
Skart. znak: V20/2036	Datum: 09/2015		000
Počet formátů: 98xA4	Měřítko: -	IČD: 15 6676 02 01 00 00	

1.	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	3
2.	PRŮZKUMY A PODKLADY	4
2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH	4
2.2	VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ	4
2.3	POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTÝČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ.....	8
3.	OCHRANNÁ PÁSMA	9
3.1	ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH	9
3.2	STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM	13
3.3	ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BĚŽNÝCH PODMÍNEK.....	13
3.4	ÚDAJE O ZELENÍ	14
3.5	ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU	14
4.	KONCEPCE STAVBY	14
4.1	ÚČEL STAVBY	14
4.2	PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	15
4.3	ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ....	17
4.4	STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHOŘEŠENÍ PS A SO	18
4.4.1	D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení	18
4.4.2	D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení.....	22
4.4.3	D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.....	23
4.4.4	D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů	24
4.4.5	D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení.....	31
4.4.6	D.2.3 Informační zařízení	33
4.4.7	D.2.4 Rádiové spojení	35
4.4.8	D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)	36
4.4.9	E.1.1 Železniční svršek a spodek.....	38
4.4.10	E.1.2 Nástupiště.....	42
4.4.11	E.1.4 Mosty, propustky	43
4.4.12	E.1.5 Ostatní inženýrské objekty	45
4.4.13	E1.6 Potrubní vedení	50
4.4.14	E.2.1 Pozemní objekty budov.....	51
4.4.15	E2.2 Zastřešení nástupišť.....	52
4.4.16	E.2.3 Orientační systém	53
4.4.17	Demolice	54
4.4.18	E.3.1 Trakční vedení.....	54
4.4.19	E.3.4 Ohřev výměn	59
4.4.20	E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	59
4.4.21	E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí.....	61
4.5	NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY	61
4.6	POŽADAVKY NA ZDROJE	65
4.7	ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI	67

4.7.1	Odvodnění	67
4.7.2	Zásady k havarijnímu plánu stavby	67
4.7.3	Zásady k povodňovému plánu stavby	67
4.8	NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY	67
4.9	ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ	67
4.10	BEZPEČNOST PRÁCE	68
4.11	POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	69
4.12	PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE	70
5.	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	73
5.1	PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	73
5.2	PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	73
5.3	DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ	73
6.	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	74
6.1	UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ	74
6.2	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	74
6.3	ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC	75
6.4	LIKVIDACE POROSTŮ	75
6.5	LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ	75
6.6	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTAVY	76
6.7	PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ	76
6.8	OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY	77
6.9	VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY	79
6.10	OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGÍÍ	86
7.	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	86
8.	VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	87
9.	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	88
10.	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	89
11.	POŽADAVKY BOZP, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	89
12.	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	90
13.	PROTIKOROZNÍ OCHRANA	91
14.	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	91
15.	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	92
16.	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL	93
17.	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	93
18.	OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	94
19.	OCHRANA OBYVATELSTVA	96
20.	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ	96

1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Staveniště se nachází na jižním okraji města Chodov v prostoru žst. Chodov. V rámci stavby se řeší mimo samotné žst. Chodov i sousední dopravní žst. Nové Sedlo u Lokte a traťový úsek mezi nimi. Východním směrem od Chodova stavba přesahuje na území obcí Mírová a Jenišov.

Staveniště se nachází na území obcí Jenišov, Mírová, Chodov, Nové Sedlo a prochází katastrálními území Jenišov, Mírová, Dolní Chodov, Chránišev, Loučky u Lokte, Nové Sedlo u Lokte.

Z hlediska obvodu **stavby**, který označuje území, na kterém budou umístěny trvalé povrchové drážní stavební objekty předmětné stavby nepřekračuje tato stavba vzhledem ke svému charakteru stávající hranici drážního pozemku.

Z hlediska obvodu **staveniště**, který označuje území, na kterém budou umístěny podpovrchové nebo nadzemní (např. mosty nad komunikacemi) drážní objekty, veškeré nedrážní objekty (např. přeložky sítí, chodníky) a též dočasné objekty a zařízení staveniště je pro potřebu stavby nutné zřídit několik časově omezených dočasných záborů.

Z hlediska přístupů na dopravní infrastrukturu je staveniště přístupné z veřejných komunikací případně z kolejí. Mimo možnosti těchto přístupů je pouze zařízení staveniště shora nadjezdu v km 197,472 na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo, ke kterému je přístup pouze přes neveřejné komunikace uvnitř Loketské výsypky.

V žst. Chodov se nalézá několik veřejných vykládkových a nakládkových kolejí stáv. č. 5a, 8, 15, 106, 108 u zpevněných ploch s napojením na veřejné komunikace, které budou využity pro potřeby stavby. Dále se zde nalézá rozlehlý areál montážní základny Správy tratí oblastního ředitelství Ústí nad Labem SŽDC, který je nepojen jako vlečka a rovněž přístupný z veřejné komunikace. Ten bude rovněž využit pro prostorově náročnější práce - demontáže kolejového roštu a pro mobilní recyklační základnu pro potřeby stavby. Do žst. Chodov jsou zapojeny vlečky Day – Dec, s.r.o. a bývalá vlečka NEHYBACEMENT, s.r.o.

V žst. Nové Sedlo nejsou žádné veřejné nakládkové koleje ani zpevněné plochy. Do stanice je zapojena vlečková kolej Sokolovská uhelná, která zde má rozsáhlé vlečkové kolejíště. Ve stanici je dostatek kolejí o velkých užitečných délkách pro příp. odstavování mechanizace stavby.

Vzhledem k tomu, že celý obvod stavby se nalézá pouze na stávajícím pozemku dráhy a trvalé záборы nedrážních pozemků zde nejsou nutné, je zde soulad s územně plánovací dokumentací jak na úrovni jednotlivých dotčených měst a obcí, tak z pohledu ÚP vyššího celku ZÚR KVK.

Veškeré stavbou dotčené inženýrské sítě jsou řešeny v rámci samostatných SO jejich ochranou, úpravou nebo přeložkou.

Ve vztahu k životnímu prostředí záměr není v kolizi se žádným chráněným územím, ÚSES ani žádné VKP.

Obvod stavby a obvod staveniště jsou zakresleny v části dokumentace C.2 - Koordinační situace stavby. Dotčené pozemky jsou tabulkově zpracovány a zakresleny v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část.

2. PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl realizován geotechnický průzkum pro žel. spodek a mostní objekty, který je obsahem této dokumentace viz část Y - Průzkumy.

- Geotechnický průzkum železničního spodku, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Geotechnický pasport pro podchod st. km 21,232, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Geotechnický a stavebnětechnický pasport pro mostní ev. km 195,665, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Průzkum kontaminace štěrkového lože, SUDOP PRAHA a.s., 04/2014
- Doplnující geotechnický průzkum, 4G consite s.r.o., 01/2015
 - Souhrnná zpráva
 - Průzkum železničního spodku
 - SO 01-20-01 Železniční most v st. Km 21,065 – podchod na zhlaví
 - SO 01-20-02 Železniční most v st. Km 21,232 – podchod u VB
 - Průzkum stávajícího odvodnění

Stavba zasahuje do šesti katastrálních území: Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Mírová, Chranišov a Jenišov je platná digitální katastrální mapa DKM, v katastrálním území Dolní Chodov je dosud platná analogová mapa THM v měřítku 1:2000.

Katastrální mapy DKM byly staženy ze serveru ČÚZK ve formátu vfk. Mapa k.ú. Dolní Chodov byla převzata od investora (SŽDC – SŽG Plzeň).

V k.ú. s platnou DKM byla hranice drážních pozemků převzata z aktuálních katastrálních map. V k.ú. Dolní Chodov hranice drážních pozemků vychází z digitalizované mapy investorem.

Geodetické zaměření skutečného stavu dráhy (podklady předané investorem prostřednictvím SŽG Praha):

- TÚ 0112, km 197,176 – 198,804
- TÚ 0112, km 196,1 – 197,2
- TÚ 0112, km 195,3 – 196,6
- TÚ 0252, km 20,9 – 21,8

Pro projekční práce byly využity následující mapové podklady:

- digitální katastrální mapa (k.ú. Nové Sedlo u Lokte, Loučky u Lokte, Mírová, Chranišov, Jenišov)
- katastrální mapa digitalizovaná (k.ú. Dolní Chodov)

2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ

Geologické poměry

Úsek železniční trati Chodov – Nové Sedlo je z regionálně geologického hlediska součástí Sokolovské pánve. Předkvartérní podklad je v zájmovém území zastoupen terciérními fluvio-lakustrinními uloženinami starosedelského souvrství (eocén) a vulkanogenními uloženinami novosedelského souvrství (oligocén). Z petrografického hlediska se v případě starosedelského

souvrství jedná o sedimenty charakteru převážně vysoce plastických jíílů a písků s uhelnými slojkami. Uložení Novosedelského souvrství jsou v zájmovém území zastoupeny převážně pestrými pyroklastickými horninami charakteru popelových tufů a tufitů s příměsí úlomků vulkanických hornin. Spodní část souvrství je tvořena uhelnou slojí. Zrnitostní složení je v rámci souvrství značně proměnlivé.

Podloží terciérních uloženin je budováno granity a granodiority karlovarského plutonu, které v zájmovém území vystupují k povrchu v několika ostrůvcích. Směrem do nadloží tyto horniny silně kaolinizují.

Kvartérní pokryv tvoří v zájmovém území zvětraliny podložních terciérních hornin. V severovýchodní části zájmového území je kvartérní pokryv tvořen sprašovými hlínami.

Povrch území je lokálně překryt navážkami charakteru místního výkopku smíšeného s odpadním stavebním materiálem.

Sokolovská pánev, jejíž součástí je zájmové území, je nápadná, stupňovitě uspořádaná, oboustranně tektonicky omezená, příčně asymetrická deprese protažená sv - jz směrem. Hlavní směr tektonického porušení sleduje směr oherského ritu a je dále omezena mladšími poruchami krušnohorského zlomu (na severu) a oherského zlomu (na jihu). Ve východní části sokolovské pánve je výška skoku až 800 m. V jeho nepřímém pokračování jsou lipnický a habartovský zlom. Na jv pánve je významný zlom řeky Ohře (jižní okrajový zlom). Příčné zlomy sz - jv jsou například zlom svatavský, chodovský a karlovarský. Hlavní poruchy bývají doprovázeny systémem drobnějších zlomů. Tato pásma mohou být široká i několik desítek metrů. Sklon poruchových ploch je obvykle 60 - 80°.

V prostoru zájmového území je předkvartérní podloží porušeno systémem regionálních poruch převládajícího směru SV-JZ.

Tektonické postižení se v terciérních horninách projevuje převážně náhlou (stříhovou) změnou geologické stavby, případně prohnětením měkkých jílových hornin. Hluběji se jedná po poruchová a podrcená pásma v krystalických horninách.

Hodnocení negativních účinků vnějšího prostředí bylo provedeno na základě informací získaných z mapových podkladů serveru České geologické služby (www.geology.cz).

Dle mapy seismických oblastí vytvořené geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR je možné očekávat v zájmovém území maximální intenzitu zemětřesení do stupně 6. Z hlediska makroseismické stupnice MSK-64.

Z hlediska ČSN EN1998-1 (Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1 - Obecná pravidla) je možno zájmové území klasifikovat jako oblast s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy agR (návrhové zrychlení základové půdy) odpovídající podloží typu A v hodnotě 0,04 – 0,06 g.

Zájmové území žst. Chodov a žst. Nové Sedlo leží na plochách s vlivy důlní činnosti a to jmenovitě:

- 1) poddolované území, plocha Chranišov, číslo ID 392
- 2) poddolované území, plocha Dolní Chodov, číslo ID 406
- 3) poddolované území, plocha Mírová, číslo ID 424
- 4) poddolované území, plocha Loučky u Lokte, číslo ID 5266

Dále jsou dokumentovány dvě šachty dolu Josef Kalesanz v jižní části území žst. Nové sedlo.

Dle informací ze severu www.geology.cz se zájmové území nenachází v blízkosti aktivních, sanovaných ani dočasně uklidněných svahových nestabilit.

Z hydrologického hlediska spadá zájmové území do povodí 1-13-01 – Ohře po Teplou. Žst. Nové Sedlo patří k dílčímu povodí 1-13-01-133 – Loučský potok (Ohře před Loučským potokem). Území žst. Chodov spadá do území 1-13-147 – Chodovský potok od Pulcového potoka po Černý potok.

Z hydrogeologického hlediska spadá zájmové území do rajónu 2120 – Sokolovská pánev. Celkově lze vyčlenit v zájmovém území dvě zvodně. První zvodně tvoří průlinově propustné kvartérní a terciérní horniny. Kdy je hlavní zvodnění vázáno na propustnější polohy (šterky, písky, případně uhlí), které jsou od sebe odděleny polohami jemnozrnných sedimentů. Tato zvodně bude pouze dotována atmosférickými srážkami a jedná se o kolektor se sezónním doplňováním zásob. V důsledku oddělení jednotlivých kolektorů nepropustnými horninami se mohou jednotlivé zvodně lišit složením i napjatostí.

Druhý horizont (puklinový) je vytvořen v krystalických horninách granitů a granodioritů Karlovarského plutonu. Vydutnost zvodnění na jednotlivých puklinách bude závislá na jejich zanesení produkty zvětvávání, tedy hlavně na zanesení kaolinem.

Hydrotechnické podmínky

V rozsahu stavby dochází ke křížení několika vodních toků. Křížení popisuje následující tabulka.

žkm	Není stavbou dotčen	ID toku	Název toku	Správce toku
193.823	v propustku, výkop pro kabelovou trasu na drážním tělese mimo dosah toku	102 289 37	bezejmenný	Sokolovská uhelná
195.267	v propustku, výkop pro kabelovou trasu na drážním tělese mimo dosah toku, úprava koleje na drážním tělese	102 337 26	PBP Chodov.p. od PZ Na Cechu	Povodí Ohře, s.p.
20.454	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	102 360 81	bezejmenný	Město Chodov
197.435	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	102 289 35	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
198.253	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	101 021 04	Loučský potok	Povodí Ohře, s.p.
cca 197.000	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 289 35	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.260	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 289 76	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.600	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	101 021 04	Loučský potok	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.780	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 840 22	bezejmenný	Město Nové Sedlo

Uvedené vodní toky jsou v křížení s železniční tratí nebo přístupových komunikací vedeny pod stávajícími mostními objekty nebo propustky, které **nebudou stavbou dotčeny**.

Vlastní stavba se nenachází v záplavovém území a nespadá do oblasti s povodňovým nebezpečím těchto potoků ani řeky Ohře. Na stavbě se proto nenavrhují žádná opatření.

Tektonika a seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1-1 „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - část 1“ (Eurokód 8) odpovídá zóně s přiřazenou hodnotou referenčního zrychlení základové půdy (návrhové zrychlení základové půdy) $a_g R \dots 0,06 - 0,08 \text{ g}$ (g-gravitační zrychlení).

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

Poddolovaná území

Zájmové území podle registru poddolovaných území spadá do tří poddolovaných ploch:

- poddolované území, plocha Chranišov, číslo ID 392
- poddolované území, plocha Dolní Chodov, číslo ID 406
- poddolované území, plocha Mírová, číslo ID 424

Předmětem těžby bylo hnědé uhlí a kaolín, těžba probíhala před i po roce 1945. Revize důlních děl pak probíhala v letech 1980-1985.

Na posouzení rizika poddolování byl vypracován posudek banského znalce - Ing. Jaroslav Jiskra Ph.D. z 01/2015. Podle tohoto posudku lze z hlediska historické hlubinné důlní činnosti rozdělit posuzovanou oblast do dvou částí. Část východní od km 195,357 až po železniční most, který převádí železnici nad silnicí Chodov-Nové Sedlo přes Chranišov a na část západní, od tohoto mostu až do km 197,701.

a) část východní - hlubinná důlní činnost byla v tomto úseku realizována s ohledem na bezpečnost Buštěhradské železniční dráhy, tak aby nedošlo k jejímu poškození. Byl stanoven ochranný pilíř dráhy. V něm bylo raženo pouze několik spojovacích chodeb mezi důlními poli, ale klasické pásmové dobývání uhlí ne. U dolu Anton de Padua (Antonín Paduánský) se jednalo o spojovací chodby dvě, vedené z jižního do severního důlního pole v hloubce 47 metrů. U dolu Richard potom o chodby vedené ve dvou výškových úrovních ze severního do jižního důlního pole. Dvě chodby vedené v hloubce 90 metrů pod terénem a několik v hloubce okolo 70 metrů, které však byly nakonec zaplněny zakládkou (viz příloha posudku číslo 10). **Celý tento východní úsek je pro realizaci stavby „Peronizace žst. Chodov“ z hlediska poddolování bezpečný.** (Dle Geofondu plocha Mírová ID 424 a Dolní Chodov ID 406)

b) část západní - (dle Geofondu plocha Chranišov ID 392), zde je situace podstatně složitější, protože zde od roku 1972 začala být řešena přeložka železniční trati Cheb-Chomutov v úseku Královské Poříčí-Chodov. Projekt byl dokončen 30.5. 1972. Tato investice za 1 171 800 000 Kčs byla uvedena do provozu 1.5. 1980. V úseku od Louček až k Chranišovu je zčásti vedena nad historickými hlubinnými dobývkami. Zde je riziko propadu minimální, přesto doporučuji v tomto místě na pracovišti minimálně 3 pracovníky, vybavené telefonem a lanem. Telefonní číslo báňské záchranné stanice ve Vintířově je 352 46 3015.

Chráněná ložisková území

V zájmovém území projektované stavby nenachází žádná chráněná ložisková území ani potenciálně/aktivně sesuvná území. Zájmové území dále nespadá do území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

Geodynamické jevy

Zájmové území leží při úpatí Krušných hor, které byly odděleny výraznou tektonickou linií krušnohorského hlubinného zlomu. Směr tektonické linie je cca JZ-SV, kdy jižně oddělná kra výrazně poklesla. V rámci zájmového území se předpokládá blízký výskyt lokální tektonické linie směru SZ-JV. Její vliv se v předkvartérních sedimentech/horninách se projevuje částečnou změnou geomechanických a geofyzikálních parametrů. V terciérních sedimentech se tektonika projevuje zejména prohnětením sedimentů, případně náhlým ukončením/přerušením vrstevního sledu. V jílovitých sedimentech pak i snížením geomechanických a geofyzikálních parametrů.

Z hlediska výskytů sesuvů byly v minulosti jejich výskyt na zářezových svazích jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem. V minulosti došlo k jejich sanaci a v současnosti jsou stabilizované.

2.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTÝČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ

Dodavatelem geodetického zaměření je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Správa železniční geodézie Praha Pracoviště Plzeň Sušická 23, 326 00, Plzeň. Souřadnicový systém je S-JSTK a výškový Bpv.

Základem mapového podkladu byla JŽM Nové Sedlo a JŽM Chodov z roku 2010, která byla v roce 2013 reambulována a aktualizována pro akci Peronizace žst. Chodov. V témže roce byl zaměřen mezistaniční úsek Chodov - Nové Sedlo. Na základě objednávky ze dne 4.8. 2015 byla provedena reambulace a aktualizace k současnému stavu v úseku TÚ 0112 km 195,400 - 197,900 a TÚ 0252 km 19,900 - 22,000. Jelikož zaměření kolejiště pochází z roku 2010, bylo provedeno kontrolní měření (všechny výhybky a osy kolejí na identických místech).

V místech, kde byly zjištěny odchylky v souřadnicích či výškách nad 15mm, byla osa koleje nově přeměřena. Mapový podklad byl zaměřen podle „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“. Zaměření bylo provedeno pro kolejiště a předměty související s železničním svrškem ve 2. třídě přesnosti, pro ostatní (např. body terénu) ve 3. třídě přesnosti. Zajišťovací značky jsou měřeny na vzdálenější konec svislé destičky od osy koleje. Výška osy koleje je výškou TK nepřevýšeného pasu.

Hranice dráhy byly převzaty z map DKM Mírová, DKM Chranišov, DKM Jenišov, DKM Nové Sedlo u Lokte, DKM Loučky u Lokte a map KN Sokolov, 3-4/3 a 3-4/4, které jsou v této lokalitě vedeny v kvalitě horší než 3, tzn., že lomové body hranice mají základní střední souřadnicovou chybu v rozmezí 0,26 - 1,00m.

Výsledky měření jsou zpracovány na PC výpočetním programem KOKEŠ a zobrazeny pomocí programu MicroStation V8i nadstavba MGEO ve formátu 3d.dgn a jsou v souladu s Pravidly pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi.

3. OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje do žádných maloplošných ani velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani do jejich ochranných pásem.

Nejbližším velkoplošným zvláště chráněným územím je CHKO Slavkovský les cca 2,5 km jižně od posuzovaného záměru.

Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím je přírodní památka Údolí Ohře cca 4 km jihozápadně od posuzovaného záměru.

Soustava NATURA 2000

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL je Kaňon Ohře, která se nachází cca 2,5 km jižně od posuzované stavby.

V trase ani v blízkém okolí posuzované železnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

Negativní vliv na prvky NATURA se dle vyjádření Odboru životního prostředí Karlovarského kraje nepředpokládá (viz část H – Doklady).

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability je součástí schválených územně plánovacích dokumentací dotčených obcí, kde jsme čerpali informace o základní kostře územního systému ekologické stability lokální úrovně. Informace o regionální a nadregionální úrovni ÚSES jsme čerpali z územně analytických podkladů Karlovarského kraje.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability (ÚSES) regionální nebo nadregionální úrovně. Východní okraj staveniště (směr Chodov – K.Vary) zasahuje do lokálního biokoridoru. Jedná se o bezejmenný vodní tok, který cca 660 metrů severně od železnice ústí do Chodovského potoka jako jeho pravostranný přítok. V současnosti je biokoridor veden malým propustkem pod železnicí. Trvalý i dočasný zbor se bude týkat pouze drážních pozemků, funkce biokoridoru tak nebude oproti současnému stavu s největší pravděpodobností změněna. Veškeré práce se odehrávají pouze na drážním tělese mimo dosah lokálního biokoridoru.

Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliníště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky. Posuzovaný záměr je umístěn na stávajících pozemcích dráhy, dotčeny tak nebudou ani významné krajinné prvky ze zákona ani jiná přirozená a biologicky cenná stanoviště.

Posuzovaný záměr si vyžádá dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa v rozsahu cca 95m². Jedná se o dočasný zábor na pozemku v areálu Loketské výsypky na neveřejné zpevněné komunikaci pro zpřístupnění staveniště u snášeného nadjezdu na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo.

Památné stromy

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Krajinný ráz

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám rozsahu dojde přímo na stávající trati a v rámci zvýšení traťové rychlosti nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, stavbou se nezmění stávající krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

V trase přeložky ani v jejím nejbližším okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, v území nejsou ani známé archeologické lokality.

Podle Státního archeologického seznamu je posuzované území v kategorii ÚAN III (území s archeologickými nálezy). Jedná se o území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenavádějí žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškeré ostatní území státu mimo UAN I, II a IV.

UAN I je území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. UAN II je území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100%. ÚAN IV je území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (jde o veškerá vytěžená území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny čtvrtohorního stáří).

Posuzovaný záměr bude realizován na stávajícím tělese dráhy a na drážních pozemcích. Ačkoliv se jedná o ÚAN III, pravděpodobnost odkrytí archeologických nálezů je minimální. Pokud by přesto k odkrytí archeologických nálezů došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu s ustanovením § 23, odst. 2 č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Tj. v případě odkrytí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Ochranné pásmo dráhy

Řešená železniční trať má dle §8 zákona o drahách (č. 266/1994 Sb. v platném znění) definováno ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo dráhy je definováno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje a min. 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je vymezen hranicemi pozemků určených pro umístění dráhy (drážní pozemek). Stavba je v maximálním rozsahu, včetně prostor pro zařízení staveniště situována na pozemku dráhy, resp. v jeho ochranném pásmu.

Silniční ochranné pásmo

Silniční ochranné pásmo je definováno dle §30 zákona o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb. v platném znění).

Silniční ochranné pásmo je definováno mimo souvisle zastavěné území obcí. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Z toho vyplývá, že místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Z hlediska dotčení ochranných pásem pozemních komunikací dojde k dotčení silnice II/209.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000Sb. § 46 odst.3 písm. a) svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Na adresu správce bude zaslána žádost o udělení souhlasu s prováděním činnosti a s umístěním stavby v ochranném pásmu energetického zařízení s ustanovením zákona č. 458/2000 Sb. § 46 odst.8 a odst. 11.

Ochranné pásmo telekomunikačních vedení

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů, na něž se vztahuje platnost ustanovení § 7 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích činí 1,5 m od krajního kabelu trasy

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo je vymezeno v zákoně č. 458/2000 Sb., v platném znění. § 68 odst. (3) - Ochranná pásma činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, kterými se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od půdorysu 4 m
- u technologických objektů na všechny strany od půdorysu 4 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

- U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 mod vnějšího líce stěny potrubí
- U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

Ochranné pásmo hřbitova a krematorií

Ochranná pásma hřbitovů vymezuje ust. § 17 zákona č. 256/2001 Sb. o pohřebnictví a o změně některých zákonů, podle kterého se ochranné pásmo veřejných pohřebišť zřizuje v šíři nejméně 100 m od hranice pohřebiště. V OP nesmí být zřizovány zdroje pitné vody a činnosti prováděné v OP nesmí narušovat pietní místo hřbitova. Stavba do ochranného pásma nezasahuje.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou stanovována na základě zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Ochranná pásma se dělí na ochranná pásma I. a II. stupně.

Ochranné pásmo I. stupně má zajišťovat přímou ochranu vodního zdroje v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení.

- u vodárenských nádrží (Seznam vodárenských nádrží je přílohou k vyhlášce č. 137/1999) a nádrží, které slouží výhradně pro zásobování pitnou vodou, je stanoveno pro celou plochu hladiny nádrže při maximálním vzduť
- u ostatních nádrží s vodárenským využitím je stanoveno jako souvislé území na hladině nádrže s minimální vzdáleností 100 m od odběrného zařízení
- u vodních toků s jezovým vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 100 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně polovinu jeho šířky v místě odběru
- u vodních toků bez jezového vzduťm je ochranné pásmo 15 m široké, na břehu sahá nad místem odběru do vzdálenosti minimálně 200 m proti proudu, po proudu 50 m; ve vodním toku musí zahrnovat minimálně třetinu jeho šířky v místě odběru
- u zdrojů podzemní vody je stanoveno jako souvislé území do vzdálenosti minimálně 10 m od odběrného zařízení
- v ostatních případech pak individuálně

Ochranné pásmo II. stupně má zajišťovat ochranu vodního zdroje v územích, která stanoví vodoprávní úřad. Vždy musí ležet vně ochranného pásma I. stupně. Může být souvislé nebo tvořené více od sebe navzájem oddělenými územními zónami v rámci hydrogeologického rajónu nebo hydrologického povodí. Zákon navíc umožňuje, aby bylo ochranné pásmo II. stupně stanovováno po jednotlivých částech.

Zájmové území spadá do povodí Vintířovského potoka (č.h.p. 1-13-01-147) a částečně zasahuje do povodí Loučského potoka (č.h.p. 1-13-01-133). Obě povodí jsou dílčími povodími řeky Ohře, která je významným vodním tokem.

Podle ÚAP Karlovarského kraje se zájmové území nachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů II.stupně "II.B".

Podle vodohospodářské mapy nezasahuje posuzovaný záměr do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

Ochranné pásmo lesa

Stavba leží mimo ochranné pásmo lesa.

3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM

Ochranné pásmo dráhy se po provedení rekonstrukce koleje nemění. Ostatní stávající ochranná pásma se nemění ani nově nezřizují.

3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BÁŇKÝCH PODMÍNEK

V zájmovém území projektované stavby nenachází žádná chráněná ložisková území ani potenciálně/aktivně sesuvná území. Zájmové území dále nespadá do území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

Zájmové území však podle registru poddolovaných území spadá do tří poddolovaných ploch:

- poddolované území, plocha Chranišov, číslo ID 392
- poddolované území, plocha Dolní Chodov, číslo ID 406
- poddolované území, plocha Mírová, číslo ID 424

Předmětem těžby bylo hnědé uhlí a kaolín, těžba probíhala před i po roce 1945. Revize důlních děl pak probíhala v letech 1980-1985.

Na posouzení rizika poddolování byl vypracován posudek banského znalce - Ing. Jaroslav Jiskra Ph.D. z 01/2015. Podle tohoto posudku lze z hlediska historické hlubinné důlní činnosti rozdělit posuzovanou oblast do dvou částí. Část východní od km 195,357 až po železniční most, který převádí železnici nad silnicí Chodov-Nové Sedlo přes Chranišov a na část západní, od tohoto mostu až do km 197,701.

a) část východní - hlubinná důlní činnost byla v tomto úseku realizována s ohledem na bezpečnost Buštěhradské železniční dráhy, tak aby nedošlo k jejímu poškození. Byl stanoven ochranný pilíř dráhy. V něm bylo raženo pouze několik spojovacích chodeb mezi důlními poli, ale klasické pásmové dobývání uhlí ne. U dolu Anton de Padua (Antonín Paduánský) se jednalo o spojovací chodby dvě, vedené z jižního do severního důlního pole v hloubce 47 metrů. U dolu Richard potom o chodby vedené ve dvou výškových úrovních ze severního do jižního důlního pole. Dvě chodby vedené v hloubce 90 metrů pod terénem a několik v hloubce okolo 70 metrů, které však byly nakonec zaplněny zakládkou (viz příloha posudku číslo 10). Celý tento východní úsek je pro realizaci stavby „Peronizace žst. Chodov“ z hlediska poddolování bezpečný. (Dle Geofondu plocha Mírová ID 424 a Dolní Chodov ID 406)

b) část západní - (dle Geofondu plocha Chranišov ID 392), zde je situace podstatně složitější, protože zde od roku 1972 začala být řešena přeložka železniční trati Cheb-Chomutov v úseku Královské Poříčí-Chodov. Projekt byl dokončen 30.5. 1972. Tato investice za 1 171 800 000 Kčs byla uvedena do provozu 1.5. 1980. V úseku od Louček až k Chranišovu je zčásti vedena nad historickými hlubinnými dobývkami. Zde je riziko propadu minimální, přesto doporučuji v tomto místě na pracovišti minimálně 3 pracovníky, vybavené telefonem a lanem. Telefonní číslo báňské záchranné stanice ve Vintířově je 352 46 3015.

3.4 ÚDAJE O ZELENÍ

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v prostoru kolejiště resp. v obvodu dráhy, nedojde ke kácení porostů. V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

Pro potřeby stavby dojde k pouze k dočasnému záboru ZPF a PUPFL pro provedení prací. Jedná se o dočasné zábory ZPF a PUPFL vznikající na neveřejné přístupové komunikaci k bývalému nadjezdu vlečky na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo v km 197,472. Ačkoliv se v těchto místech jedná o pozemky ZPF a PUPFL (pouze jeden) jde o částečně zpevněné a nezpevněné komunikace v areálu Loketské výsypky.

Tabulka bilancí:

katastrální území	TRVALÝ ZÁBOR (m ²)				DOČASNÝ ZÁBOR (m ²)					VB (m)
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok			do 1 roku	celkem	
					ZPF	PUPFL	ostatní	ostatní		
Jenišov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mírová	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dolní Chodov	0	0	0	0	409	95	409	0	913	0
Chranišov	0	0	0	0	0	0	0	924	924	0
Loučky u Lokte	0	0	0	0	1955	0	8364	0	10319	0
Nové Sedlo u Lokte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	0	0	0	0	2364	95	8773	0	12156	0

4. KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Hlavním cílem této dílčí stavby je přispět vhodným infrastrukturním opatřením ke zkrácení cestovní doby v úseku Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb pro dosažení přípojně skupiny v žst. Cheb mezi dálkovými linkami R5 Praha – Ústí n/L – Cheb a R29 Nürnberg – Cheb.

Stavba je součástí celého souboru staveb a opatření, která umožní úpravou železničního svršku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. V uvedeném úseku již bylo realizováno několik staveb pro dosažení zvýšení TR, další probíhají nebo jsou v přípravě.

Mezi hlavní přínosy stavby patří zejména:

- minimalizování prodloužení jízdní doby zajištěním do stanice,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a cestující veřejnosti,
- zlepšení technických a technologických vlastností příslušné dopravy,
- provedení nutné rekonstrukce železničního svršku, kolejí a výhybek, železničního spodku včetně odvodnění, nástupišť a rekonstrukce případně přestavba umělých staveb, propustků a mostů.

Cílem projektu je tedy peronizace a související infrastrukturní opatření, aby došlo k efektivnímu vynaložení investičních prostředků, přínosům pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob), přínosům pro objednatele veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu).

Umístění stavby v žst. Chodov je pro dosažení tohoto cíle zjevné. Z historických důvodů stanice leží mimo hlavní dvoukolejnou trať a pro její obsluhu dochází k zajiždění do stanice a tím prodlužování jízdních dob. V žst. Chodov dnes zastavují všechny vlaky dálkové a regionální dopravy. Dosažení úspor jízdních dob je možné zde řešit velmi efektivně zrychlením tohoto průjezdu vhodnými infrastrukturními opatřeními.

Z tohoto důvodu, kdy je nutné komplexně vyřešit celý průjezd, je v rámci stavby „Peronizace žst. Chodov“ řešeno kromě samotné žst. Chodov i úpravy v sousední dopravně žst. Nové Sedlo u Lokte a celý traťový úsek mezi nimi.

4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Základní právní normou v oblasti železnice je **zákon č. 266/1994** o drahách. Na tento zákon navazuje, požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje **vyhláška č. 177/1995 Sb.** kterou se vydává stavební a technický řád drah. Železniční trať je zařazena do evropského železničního systému. To znamená, že z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní nevztahuje vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb., ale **Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.**

Zákon 266/1994 Sb.

Ochranné pásmo

V zákoně je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ochranné pásmo se nemění.

Vyhláška 177/1995 Sb.

Průjezdny průřez

Pro návrh stavby je standardně použit průjezdný průřez Z-GC.

Osové vzdálenosti kolejí

Osové vzdálenosti kolejí ve stanici jsou v přímé a obloucích o poloměru $R=300\text{m}$ a větším min 4,75m.

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. při rekonstrukcích kolejiště železničních stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, je nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 750 mm.

Volný schůdný a manipulační prostor

Volný schůdný a manipulační prostor je zajištěn ve všech kolejích, v souladu s vyhláškou 177/1995 sb. tj. min 3,000 m, nebo střed další koleje musí být vzdálen nejméně 4 750 mm.

Směrové řešení

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 500 m a v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, při které se nezřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 300 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. V manipulačních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 190 m.

Výškové řešení

Maximální sklon v prostoru stanice, kde se předpokládá odstavování souprav a vozů je 0,714 promile. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. tato hodnota nesmí přesáhnout 1 promile.

Uspořádání žel. spodku

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa.
- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 40 MPa.

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

Uspořádání dopravních ploch

V ŽST Chodov je navrženo ostrovní nástupiště délky 250 m a boční nástupiště s délkou 90 m. Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb.

Železniční svršek

V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej.

Vybavenost zastávky

Zastávka bude vybavena rozhlasem pro cestující. Orientační systém pro cestující bude zcela nový, včetně názvu stanice, který bude umístěn v prostoru obou zhlaví. Všechny veřejné prostory stanice budou bezbariérově přístupné. Stanice budou nově osvětlena.

Intenzita osvětlení

Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy je navrženo na základě výsledků světelně technického výpočtu intenzit osvětlení v jednotlivých částech stanice.

Zabezpečovací zařízení

Má zajištěnu plynulou dodávku el. energie. Přípojky řeší příslušné SO.

Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

- Bezbariérovou přístupovou cestou se rozumí přístupová cesta, kterou mohou bez problémů absolvovat všechny kategorie osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí cesty jsou rampy.
- Bezbariérová přístupová cesta, schodiště a podchod mají průjezdnou šířku nejméně 1 600 mm.
- Šířka přístupové rampy od výtahu na první nástupiště je větší než min. požadovaných 1300mm. Rampa je doplněna schodištěm.
- Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu SO 01-43-01 Žst. Chodov, orientační systém.
- Informace o bezbariérové přístupové cestě jsou poskytovány zrakově postiženým osobám pomocí hlasových majáků.
- Madla schodišť obsahují stručnou informaci (například číslo nástupiště, informaci o směru) Braillovým písmem na konci madel ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm.
- Nástupiště jsou standardně vybavena vodícími liniemi s funkcí signálního a varovného pásu

Bezbariérová přístupová cesta z přednádražního prostoru, situovaná na západní straně výpravní budovy, je na rozhraní mezi nově upravenou komunikací a stávajícím povrchem v přednádraží vybavena varovným pásem.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Záměr upravuje stávající stavbu dopravní infrastruktury. Záměr zachovává stávající urbanistický, architektonický a výtvarný ráz. Stavba je navržena se snahou o minimalizaci zásahu do stávajícího území.

Stávající pozemní objekty zůstanou bez úprav. V souvislosti s redukcí kolejiště dojde k demolici nevzhledného objektu garáže u kol. č. 12a.

Jedinými vizuálně registrovatelnými objekty, které se budou lišit od stávajícího stavu jsou:

- nová nástupiště v žst. Chodov ve vysunuté poloze k novosedelskému zhlaví,
- nové přístřešky pro cestující na nástupištích a zastřešení výstupů z podchodu v žst. Chodov.

Vzhledem k lokalitě, ve které se stanice nachází a charakteru území u nádraží nedojde k narušení jejího rázu. Spíš naopak. Ve společném zájmu města Chodova i SŽDC je rozvíjet tuto lokalitu, k čemuž bude tato stavba vhodným začátkem, zejména pro zvýšení atraktivity železniční dopravy v tomto místě. V návaznosti na úpravy v kolejišti spojené s úpravou polohy nástupišť je v

zájmu SŽDC realizovat další stavbou přesun VB blíže centru a upraveným přístupům k nástupištím. S tím spojeným zájmem města je zde vybudovat nové přednádraží se zastávkou BUS, parkovacími místy příp. službami. Dále má město ve svém zajmu v souvislosti s nově zřizovaným podchodem na zhlaví dokončit jeho propojení do ul. Hrnčířské a dobudovat z této ulice přístupový chodník do podchodu.

4.4 STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHOŘEŠENÍ PS A SO

4.4.1 D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-01 Žst. Chodov, úprava SZZ

Stávající stav

Železniční stanice Chodov leží na trati Chodov – Krásný Jez a současně je i součástí hlavní trati Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary - Sokolov – Cheb (takzvané podkrušnohorské magistrály). Tato trať je v celé délce dvoukolejná a elektrifikovaná (v úseku Kadaň – Cheb střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz). Stanice Chodov je i odbočnou stanicí trati Chodov – Nová Role.

Z dopravní Chodov vychází vlečka DAY DEC a vlečka NEHYBA CEMENT.

Stávající SZZ vybudované v roce 1981 je 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Rozmístění návěstidel pro hlavní trať je provedeno pro zábrzdnu vzdálenost 1000 m.

Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz, s relé DSŠ12-S. Tyto KO jsou v 1. a 2.SK a v celém úseku loketské koleje z Chodova do N.Sedla kódovány kódem VZ.

Zařízení je ovládáno z obslužného pultu v DK ŽST Chodov.

V obvodu ŽST Chodov se na lichém zhlaví nachází PZS km 195,154, kat. 3SBLI, typu AŽD71, s vazbou do SZZ. Na sudém zhlaví, ve směru do Nové Role se nachází PZS v km 0,575, kat. 3ZBLI, typu AŽD 71 s vazbou do SZZ.

V současnosti je vnitřní část zabezpečovacího zařízení umístěna budově RZZ v blízkosti výpravní budovy. V této budově je i zázemí údržby. Ovládací pult je umístěn v dopravní kanceláři v přízemí výpravní budovy

Navržený stav

V souvislosti s budováním nových nástupišť v obvodu ŽST Chodov dojde k úpravám kolejiště a to jak vyvolanými stavbou, tak i požadavky na optimalizaci rozsahu infrastruktury.

Zabezpečovací zařízení bude v rámci celé stavby řešeno několika provozními soubory.

Konfigurace kolejiště doznává podstatných změn, vyplývajících z požadavků na budování nových mimoúrovňových nástupišť a zvýšení rychlostí v obvodu železniční stanice. Obdobně se mění i požadavky na zajištění dopravního programu v této dopravně. Z tohoto důvodu bude staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Chodov rekonstruováno pro novou konfiguraci kolejového řešení a dopravního programu. Vzhledem k rozsahu úprav a s ohledem na stáří stávajícího SZZ, se předpokládá výstavba nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení, zapojeného do stávajícího systému dálkového ovládání vybudovaného na této trati, jehož řídicím

pracovištěm je ŽST Karlovy Vary. Vzhledem ke stáří zařízení se nepředpokládá využití stávající venkovní a vnitřní části zabezpečovacího zařízení v ŽST Chodov.

Výhybky budou, v určeném rozsahu, osazeny elektromotorickými přestavníky (dle typu výhybky). Určené výhybky budou opatřeny elektrickým ohřevem.

Kontrola volnosti je v současnosti v celém obvodu stanice a přilehlých traťových úsecích zajišťována kolejovými obvody. Vzhledem k zajištění spolehlivosti a bezpečnosti zabezpečovacího zařízení, budou kolejové obvody mimo hlavní dopravní koleje, nahrazeny počítači náprav. Požadavek přenosu návěstních znaků na hnací vozidlo bude zachován v rozsahu odpovídající současnému stavu.

Přejezdová zabezpečovací zařízení v km 195,154 a 0,575, která jsou v obvodu stanice, budou integrována do nového SZZ.

Dopravna bude osazena návěstmi „Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí“ viz situační schéma.

V traťovém úseku do K. Varů-Dvorů dojde k úpravě vazby traťového zabezpečovacího zařízení a úpravám kódování, v souvislosti se zajištěním přenosu nových návěstních znaků, odpovídajících novým rychlostem v obvodu ŽST Chodov. Na základě požadavku SŽDC o zajištění zabezpečených jízdních cest pro mimořádné jízdy z/do Nového Sedla po kolejích 1, 2 („za plotem“) dochází k vysunutí vjezdových návěstidel 1L a 2L a výstavbě nových odjezdových návěstidel L101, L102, S101 a S102.

Hlavní návěstidla budou stožárová a světelná s rychlostní návěstní soustavou a přivolávací návěstí. Hlavní návěstidla budou platná pro jízdu vlaků i pro posun, tj. s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší než červené. Odjezdová a cestová návěstidla budou umístěna u každé dopravní koleje.

Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti :

- **1L** km 194,087 stožárové, čtyřsvětlové
- **2L** km 194,087 stožárové, čtyřsvětlové
- **1S** km 195,783 stožárové, pětisvětlové
- **2S** km 195,783 stožárové, pětisvětlové, doplněné o distanční vložku, zelený pruh
- **NS** km 20,666 stožárové, pětisvětlové, doplněné o distanční vložku, žlutý pruh, světelný indikátor „5“
- **RS** km 0,725 stožárové, třísvětlové
- **Př1L** km 192,942 stožárové, dvousvětlové
- **Př2L** km 192,942 stožárové, dvousvětlové
- **PřRS** km 1,148 stožárové, dvousvětlové

Odjezdová a cestová návěstidla:

- **S101** km 194,722 stožárové, třísvětlové, ve funkci označnicku
- **S102** km 194,722 stožárové, třísvětlové, ve funkci označnicku
- **L101** km 195,142 stožárové, pětisvětlové, doplněné o distanční vložku, zelený pruh, světelný indikátor „5“
- **L102** km 195,142 stožárové, pětisvětlové, doplněné o distanční vložku, zelený pruh, světelný indikátor „5“
- **Sc1** km 21,630 stožárové, pětisvětlové, doplněné o distanční vložku, žlutý pruh

- **Sc2** km 21,591 stožárové, pětisvětlové, světelný indikátor „5“
- **Sc3** km 21,580 stožárové, pětisvětlové, indikátorová tabulka „5“
- **Sc4a** km 21,591 stožárové, pětisvětlové, indikátorová tabulka „5“
- **Sc4** km 21,213 stožárové, čtyřsvětlové, doplněné o distanční vložku, indikátorová tabulka „5“
- **L1** km 21,047 stožárové, pětisvětlové
- **L2** km 21,084 stožárové, pětisvětlové, žlutý pruh
- **L3** km 21,099 stožárové, pětisvětlové, indikátorová tabulka „5“
- **L4** km 21,101 stožárové, pětisvětlové, indikátorová tabulka „5“
- **Lc4a** km 21,238 stožárové, čtyřsvětlové, doplněné o distanční vložku, indikátorová tabulka „5“
- **Lc4c** km 21,720 stožárové, dvousvětlové
- **Sc4c** km 21,815 stožárové, pětisvětlové

Seřadovací návěstidla :

- **Se1** km 195,191 trpasličí návěstidlo
- **Se2** km 195,191 trpasličí návěstidlo
- **Se3** km 195,330 trpasličí návěstidlo
- **Se4** km 195,365 trpasličí návěstidlo
- **Se5** km 195,397 trpasličí návěstidlo
- **Se6** km 21,904 trpasličí návěstidlo
- **Se7** km 195,506 trpasličí návěstidlo
- **Se8** km 21,854 trpasličí návěstidlo
- **Se9** km 195,639 trpasličí návěstidlo
- **Se10** km 195,723 trpasličí návěstidlo
- **Se11** km 195,732 stožárové návěstidlo – označník
- **Se12** km 195,732 stožárové návěstidlo – označník
- **Se13** km 21,556 stožárové návěstidlo
- **Se14** km 21,538 stožárové návěstidlo
- **Se15** km 21,525 stožárové návěstidlo
- **Se16** km 21,110 stožárové návěstidlo
- **Se17** km 21,051 trpasličí návěstidlo
- **Se18** km 20,928 trpasličí návěstidlo
- **Se19** km 0,441 trpasličí návěstidlo
- **Se20** km 20,720 stožárové návěstidlo – označník

V traťových úsecích do Nového Sedla (hlavní trať a loketská trať) dojde k úpravě vazby traťového zabezpečovacího zařízení a úpravám kódování, v souvislosti se zajištěním přenosu nových návěstních znaků, odpovídajících novým rychlostem v obvodu ŽST Chodov a v žst Nové Sedlo.

V traťovém úseku do Nové Role dojde k úpravě traťového zabezpečovacího zařízení. Předpokládá se využití počítačů náprav, které jsou již v tomto úseku osazeny.

V současnosti je vnitřní část zabezpečovacího zařízení umístěna v budově RZZ. Stávající reléové zabezpečovací zařízení bude v těchto prostorách demontováno a nahrazeno novým elektronickým. Stavební ústředna bude vybavena klimatizací.

Základní napájení nového SZZ bude z trakce. Zařízení bude umístěno do prostor stávajícího agregátu náhradního napájení. Prostor napájecího zdroje bude vybaven klimatizací.

Kabelizace pokládaná v rámci stavby bude typově odpovídat kabelizaci odpovídající elektrizaci 25kV/50 Hz.

Stávající venkovní zabezpečovací zařízení, které již nebude nadále využíváno, se demontuje včetně základů pod zařízení.

PS 03-01-01 Žst. Nové Sedlo, úprava SZZ

Stávající stav

Železniční stanice Nové Sedlo leží na trati Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary - Sokolov – Cheb. Stanice je i odbočnou stanicí trati Chodov – Krásný Jez.

Stávající SZZ vybudované v roce 1981 je 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému, s číslicovou volbou. Rozmístění návěstidel pro hlavní trať je provedeno pro zábrzdnu vzdálenost 1000m.

Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz, s relé DSŠ12-S. Tyto KO jsou v 1., 2. a 4.SK a v celém úseku loketské koleje z Chodova do N.Sedla kódovány kódem VZ.

Zařízení je ovládáno z obslužného pultu v DK ŽST Nové Sedlo.

Navržený stav

V souvislosti s budováním nových nástupišť a úpravami rychlostí v obvodu ŽST Chodov dojde i k úpravám SZZ v žst. Nové Sedlo.

Konfigurace kolejíště se mění v souvislosti s vkládáním nových kolejových spojek 6XA/6XB a 9XA/9XB. V rámci tohoto PS je počítáno s novým umístěním dotčených odjezdových návěstidel a příslušných částí kolejových obvodů. Kabelizace pro přestavníky nových výhybek, případně i pro úpravu kolejových obvodů, bude provedena nově z místnosti kabelových závěrů ve výpravní budově žst. Nové Sedlo. Bude využíváno stávající výstroje KO. Pro doplňovaný návěstní znak na náv. 2L bude využito stávající kabelizace. Z důvodu stáří zařízení bude návěstidlo 2L demontováno a osazeno nové. Staniční zabezpečovací zařízení bude upraveno pro návěstění nových návěstních znaků, odpovídajících novým odjezdovým a vjezdovým rychlostem na chodovském zhlaví, včetně úpravy kódování. Bude upravena indikační deska RZZ Nové Sedlo.

Liché zhlaví dopravní bude osazeno návěstmi „Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí“ viz situační schéma.

Práce na úpravách zabezpečovacího zařízení v žst. Nové Sedlo budou probíhat v rámci etapy 4 a budou zahájeny cca 2 měsíce před vlastním zahájením etapy 4. Práce budou prováděny za provozu, případně ve vlakových pauzách. Provizorní zabezpečovací zařízení se nepředpokládá.

Vzhledem k nutné demontáži návěstidla S4 po dobu demolice nadjezdu bývalé důlní dráhy, bude toto návěstidlo sneseno a po ukončení výlukových prací opět osazeno. Z důvodu stáří zařízení bude osazeno nové návěstidlo.

Veškerá upravovaná hlavní návěstidla budou stožárová a světelná s rychlostní návěstní soustavou a přivolávací návěstí. Hlavní návěstidla budou platná pro jízdu vlaků i pro posun, tj. s označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší než červené.

Úpravy se týkají těchto návěstidel:

Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti :

- **2L** km 196,976 stožárové, pětisvětlové, zelený pruh

Odjezdová návěstidla:

- **S1** km 197,700 stožárové, pětisvětlové s distanční vložkou, zelený pruh
- **S2** km 197,700 stožárové, pětisvětlové s distanční vložkou, zelený pruh
- **S4** km 197,492 stožárové, pětisvětlové s distanční vložkou, zelený pruh
- **S6** km 197,546 stožárové, pětisvětlové s distanční vložkou, zelený pruh

4.4.2 D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-01-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TZZ

Stávající stav

Vzhledem k malé délce mezistaničního úseku je mezi oběma dopravnami provedena vazba za pomoci odjezdových a vjezdových návěstidel a reléových souhlasů typu UAB74 (TZZ 3.kat.) a to jak v obou TK hlavní dvoukolejné trati, tak i v tzv. loketské koleji.

Navržené řešení

Předmětem výstavby v traťových úsecích Chodov – Nové Sedlo (hlavní trať a loketská trať) je úprava traťového zabezpečovacího zařízení v souvislosti s výstavbou nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Chodov. Stávající typ TZZ zůstane zachován vzhledem na návaznosti v žst. Nové Sedlo. Z důvodu stáří zařízení dojde k náhradě venkovní výstroje traťových KO. Dále dojde k úpravám kódování KO na trati, vyplývající ze zajištění přenosu nových návěstních znaků, odpovídajících novým rychlostem v obvodu žst. Chodov a v žst. Nové Sedlo.

PS 05-01-01 Úsek Karlovy Vary - Chodov, úprava TZZStávající stav

Stávající TZZ vybudované v roce 2005 je 3. kategorie, typu AH 88A. TZZ je v obou traťových kolejích obousměrné. V mezistaničním úseku se nachází PZS v km 193,244, kat. 3ZBI, typ AŽD71. Zařízení je ovládáno z JOP v DK ŽST K.Vary, kde se nachází stanoviště dispečera trati DOZ Kadaň-Prunéřov – K.Vary-Dvory, a z KD v DK ŽST Chodov.

Navržené řešení

Předmětem výstavby v traťovém úseku Karlovy Vary-Dvory - Chodov je úprava traťového zabezpečovacího zařízení v souvislosti s výstavbou nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Chodov a jeho navázání. Z důvodu technických návazností na provedené úpravy zařízení v tomto traťovém úseku v rámci akce „Zvyšování traťové rychlosti Ústí – Cheb“, bude zachován stávající typ TZZ. V této akci byl i obnoven závislostní kabel v úseku Chodov – K. Vary-Dvory, z tohoto důvodu se počítá s jeho využitím. V souvislosti s úpravou SZZ Chodov, kde jsou nově posunuty vjezdová návěstidla 1L a 2L ve směru do K. Varů, dojde k úpravám traťových kolejových obvodů. Dále dojde k úpravám kódování KO na trati, vyplývající ze zajištění přenosu nových návěstních znaků, odpovídajících novým rychlostem v obvodu žst. Chodov.

V traťovém úseku je přejezd P85 typu PZS 3ZBI v km 193,244. V souvislosti s úpravou SZZ Chodov, kde jsou nově posunuta vjezdová návěstidla 1L a 2L a s tím souvisejících předvěstí PŘ1L a PŘ2L ve směru do K. Varů, dojde k úpravám kolejových obvodů a tím i spouštěcích bodů tohoto přejezdu. Rekonstrukce stanice se nedotýká vlastního prostoru přejezdu. V přibližovacích úsecích přejezdu nedochází ke změnám rychlosti.

PS 06-01-01 Úsek Chodov - Nová Role, úprava TZZStávající stav

Stávající TZZ vybudované v roce 1981 je typu D2 (tlf) doplněné v r. 2009 kontrolou volnosti pomocí počítačů náprav. Dopravná Nová Role je vybavena zabezpečovacím zařízením ESA 11, zapojeným do DOZ K. Vary – Potůčky.

Navržené řešení

Předmětem výstavby v traťovém úseku Chodov – Nová Role je úprava traťového zabezpečovacího zařízení v souvislosti s výstavbou nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Chodov. Dojde k navázání stávajícího SZZ typu ESA 11 v žst. Nová Role na nové elektronické SZZ v žst. Chodov s využitím stávajících počítačů náprav typu Frauscher, které jsou v tomto traťovém úseku používány. **V žst. Chodov bude použito schválené typové zařízení 3. kategorie pro mezistaniční úsek.. Pro vazbu TZZ budou použity OK Nová Role – Karlovy Vary a nový OK Chodov – Karlovy Vary.**

Pro obsluhy vleček v km 3,153 a 4,287 budou v km 3,128 a 4,252 zbudovány elektromagnetické zámky v uzamykatelném stavědle. V nich bude držen klíč k příslušné vlečce. EZ budou staženy do SZZ ŽST Chodov. Obsluha vleček bude z žst. Chodov, kde bude zřízen elektronický traťový klíč. „Vydání“ TK postaví odjezdovou vlakovou cestu do Nové Role a uvolní oba EZ. Podmínka „vrácení“ TK je volná trať a oba klíče uzamčeny v EZ – lze využít i pro uzamčení na vlečce. Pro návrat z vlečky, pokud tam byl vlak uzamčen, bude použit elektronický traťový klíč pro návrat, který uvolní EZ, ale nepostaví odjezd z Chodova.

4.4.3 D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 01-01-02 Žst. Chodov, DOZ

Stávající DOZ Kadaň-Pruněřov (mimo) – K.Vary-Dvory je ovládáno z JOP v DK ŽST K.Vary, kde se nachází stanoviště dispečera trati.

Výstavba nového SZZ elektronického typu řeší i zapojení dopravní do stávajícího dálkového ovládání trati v úseku Kadaň – Karlovy Vary-Dvory. Souběžně s výstavbou SZZ Chodov bude probíhat i výstavba zařízení souvisejícího s jeho zapojením do DOZ Kadaň – Karlovy Vary. Zařízení bude umístěno v budově RZZ Chodov. Návazná část zařízení v Karlových Varech je součástí PS 07-01-01.

Zařízení bude ovládáno z JOP v DK ŽST K.Vary, kde se nachází stanoviště dispečera trati DOZ Kadaň-Pruněřov (mimo) – K.Vary-Dvory. Bude provedeno i propojení diagnostiky žst. Chodov do systému diagnostiky DOZ Karlovy Vary.

Stávající zadávací terminál pro DOZ K. Vary – Kadaň bude v rámci stavby přemístěn do dopravní kanceláře žst. Nové Sedlo. Počítá se s využitím pokládaného optického kabelu v úseku Chodov- Nové Sedlo.

PS 07-01-01 Žst. Karlovy Vary, DOZ

Stávající DOZ Kadaň-Pruněřov (mimo) – K.Vary-Dvory je ovládáno z JOP v DK ŽST K.Vary, kde se nachází stanoviště dispečera trati.

Výstavba nového SZZ elektronického typu řeší i zapojení dopravní Chodov do stávajícího dálkového ovládání trati v úseku Kadaň – Karlovy Vary-Dvory. Souběžně s výstavbou SZZ Chodov bude probíhat i výstavba zařízení souvisejícího s jeho zapojením do DOZ Kadaň – Karlovy Vary. Zařízení bude umístěno ve stavědlové ústředně Karlovy Vary. Návazná část zařízení v Chodově je součástí PS 01-01-02.

Zařízení bude ovládáno z JOP v DK ŽST K.Vary, kde se nachází stanoviště dispečera trati DOZ Kadaň-Pruněřov (mimo) – K.Vary-Dvory.

V rámci stavby dojde ke změně software a doplnění hardware elektronického stavědla a zobrazení ŽST Karlovy Vary na monitoru JOP. **Pro možnost vyčlenit ovládání žst. Chodov na samostatné pracoviště, bude po spuštění DOZ přesunuto pracoviště JOP z žst. Chodov.**

V souvislosti s doplňováním nových zařízení bude nutná i úprava a rozšíření stávající diagnostiky zařízení ESA 11.

Jestli výstavba zab. zařízení v ŽST Karlovy Vary proběhne v předstihu před akcí „Peronizace ŽST Chodov“, je potřeba technologii v SÚ Karlovy Vary vybudovat (nebo provést potřebné přípravné práce) v předstihu, aby se při stavbě „Peronizace ŽST Chodov“ minimalizovaly zásahy do nové SÚ v ŽST Karlovy Vary.

4.4.4 D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů

PS 01-02-01 Žst. Chodov, místní kabelizace

V železniční stanici Chodov, kde stávající kabely nevyhovují je navrženo provedení nové místní kabelizace ve stanici. Kabelizace bude provedena v rozsahu k novým vjezdům. Kabely budou v maximální možné míře využívat společnou kynetu s kabely zab. zař. v obvodu žst. (řešeno v PS 01-01-01).

PS bude zahrnovat výkopy v obvodu stanice. Do nich budou přiloženy i kabely a optochráničky pokládáné v dalších provozních souborech (PS 01-02-03, PS 02-02-01, PS 02-02-02, PS 02-02-03, PS 01-02-07, PS 01-02-08, PS 01-02-09).

Místní kabelizace bude provedena ve stanici celoplastovými plněnými kabely TCEPKPFLEZE 10XN0,8; 5XN0,8 a 3XN0,8.

Ve stanici bude provedena náhrada VTO připojených na novou místní kabelizaci:

- km 194,087 2xVTO vjezd. náv. 1L,2L
- km 195,154 1xVTO PZS
- km 195,783 2xVTO vjezd. náv. 1S,2S
- km 20,660 1xVTO vjezd. náv. NS
- km 0,575 1xVTO PZS
- km 0,725 1xVTO vjezd. náv. RS

Pro veškeré ukončení místních kabelů bude použito zářezové technologie. Zářezové pásy pro ukončení kabelů místní kabelizace budou umístěny ve sdělovacím RACKu ve sdělovací místnosti technologické budovy RZZ.

Směr K. Vary

Navržené řešení je následující – pro kabely místní kabelizace v dané lokalitě bude využito stávající kabelové trasy (trasa realizována v rámci PS 01-01-01 Žst. Chodov, úpravy SZZ – kabelová trasa kopírující stávající kabelovou trasu trubky HDPE, realizovanou v rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti Ústí – Cheb“ v úseku Karlovy Vary - Chodov).

Tato kabelová trasa je vedena od stávající budovy RZZ směrem k výpravní budově a dále směrem ven ze stanice ve směru na Karlovy Vary až do km 21,350, kde kříží stávající kolej č.8. Křížení je provedeno překopem, kde je uložena jedna stávající plastová chránička PE110 .

Na konci tohoto překopu kabelová trasa pokračuje opět směrem na Karlovy Vary, mezi kolejemi č. 6 a 8 až do km 21,494, kde kříží koleje č. 106 a 108, kdy na dně překopu je uložena další plastová chránička PE110.

Od tohoto křížení stávající kabelová trasa pokračuje směrem na K.Vary, vpravo od osy koleje č.106 ve směru staničení až do km 195,154, kde trasa kříží místní komunikaci v místě železničního přejezdu P86.

Od konce tohoto křížení pokračuje kabelová trasa vpravo od osy koleje č.2 ve směru staničení až do zastávky Karlovy Vary – Dvory, kde bude ukončena u objektu zastávky.

Vlastní kabelizace bude řešena následovně - ze sdělovací místnosti v budově RZZ bude vyveden jeden nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 10x4x0,8, který bude veden společnou kabelovou trasou směrem ven ze stanice až do km 195,142 (poloha návěstidel L101 a L102).

Zde bude kabel ukončen v nové dělicí metalické spojce, kdy následně bude ze spojky vyveden jeden nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 3x4x0,8, zatažený do již připravené plastové chráničky PE160, křížící v daném místě obě koleje.

Na konci tohoto křížení bude metalický kabel doveden novou kabelovou trasou až ke stávajícímu telefonnímu objektu (výměna za nový), stojícímu v km 195,130, kde bude následně ukončen na svorkách tohoto objektu.

Dále bude ze zmíněné dělicí spojky vyveden druhý metalický kabel TCPEKPFLEZE 5x4x0,8, který bude pokračovat již zmíněnou kabelovou trasou směrem na Karlovy Vary, konkrétně až do km 194,100.

Zde bude kabel ukončen na svorkovnici nového telefonního objektu, umístěného u nového návěstidla 2L.

Dále bude z tohoto telefonního objektu vyveden nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 3x4x0,8, který bude veden již připraveným podvrtem pod kolejemi na druhou stranu (kabel zatažen v plastové chráničce), kde od konce tohoto křížení bude doveden novou kabelovou trasou až k dalšímu novému telefonnímu objektu, nacházejícímu se u nového návěstidla 1L. Zde bude kabel ukončen na svorkovnici tohoto objektu.

V rámci tohoto souboru bude dále provedena pokládka dalšího nového metalického kabelu, a to kabelu TCEPKPFLEZE 5x4x0,8, vyvedeného taktéž z objektu RZZ a vedeného směrem k připravenému podvrtnu pod všemi kolejemi ve stanici, vyústujícímu za koleji č.5.

Odtud bude novou kabelovou trasou veden směrem ke karlovarskému zhlaví respektive do žkm 195,795.

V tomto místě bude kabel ukončen v novém (náhrada starého telefonního objektu za nový) telefonním objektu, nacházejícím se v blízkosti návěstidla 2S.

Z tohoto objektu bude následně vyveden nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 3x4x0,8, vedený již připraveným podvrtem pod kolejemi č. 1 a 2 na protější stranu (zatažen v plastové chráničce, uložené pod kolejemi), kde bude následně novou kabelovou trasou doveden k dalšímu telefonnímu objektu (taktéž pouze výměna starého na nový objekt), nacházejícímu se v blízkosti návěstidla 1S, kde bude poté ukončen na svorkovnici zmíněného objektu.

Směr Nové Sedlo

Další část místní kabelizace bude vedena ze sdělovací místnosti budovy RZZ směrem na Nové Sedlo, a to tak, že bude pro napojení třech nových telefonních objektů (respektive výměna stávajících za nové) veden nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 10x4x0,8.

Ten bude veden ve společné kabelové trase od budovy RZZ prostorem mezi stávajícími kolejemi č.10 a 12 (ty budou v rámci stavebních úprav demontovány) až do km 20,887.

Zde bude instalována nová dělicí spojka a z ní vyvedeny dva nové metalické kabely.

Jeden, konkrétně TCEPKPFLEZE 3x4x0,8 bude veden pod kolejí 4c na protější stranu a odtud volným terénem, vpravo od osy koleje ve směru staničení, pokračovat směrem na Nové Sedlo, a to až do žkm 20,665, kde bude zatažen do připravené plastové chráničky, uložené pod kolejí 4c.

Na protější straně tohoto křížení bude následně pokračovat, teď již vlevo od osy koleje ve směru staničení, až do km cca 20,657, kde bude umístěn nový telefonní objekt pro vjezdové návěstidlo NS a kde bude následně kabel ukončen.

Druhý kabel – kabel TCEPKPFLEZE 5x4x0,8, vyvedený z již zmíněné spojky v km 20,887 bude následně veden pod kolejí tratě Nová Role – Chodov. Zde bude zatažen do připravené plastové chráničky, zatažené v podvrtnu zmíněné koleje.

Od konce podvrtnu bude kabel veden, vlevo od osy koleje ve směru staničení, směrem na Novou Roli, respektive do km cca 0,560.

Zde bude kabel opět zatažen do chráničky pod kolejí, aby na protější straně byl doveden a ukončen v novém (výměna stávajícího objektu za nový) telefonním objektu, umístěném na stávajícím reléovém domku pro blízký žel. přejezd P253 (Obalovna Mírová).

Z tohoto objektu bude následně vyveden další nový metalický kabel TCEPKPFLEZE 3x4x0,8, který bude veden směrem na Novou Roli, konkrétně do žkm 0,725, kde se bude nacházet další nový telefonní objekt u vjezdového návěstidla RS. Zde bude kabel v daném telefonním objektu ukončen.

V RACKu ve sdělovací místnosti bude umístěn i napájecí zdroj pro centrální napájení VTO.

Ve stavbě je navrženo propojení budovy RZZ a výpravní budovy metalickým kabelem TCEPKPFLEZE 25XN0,8 a optickým místním SM 24f kabelem uloženým v HDPE optochráničce. Trasa kabelů bude vedena tak, aby nahradila stávající propojení s výpravní budovou, a nahradila stávající kabely zajišťující provoz technologických zařízení ve výpravní budově (dat. síť-pokladna, rozhlas pro cestující, hodiny, kamera, inf. tabule). Vlákna budou ve sdělovací místnosti ukončena ve 24-vláknovém ODF.

Kabel 25XN0,8 a dvě optochráničky HDPE budou položeny dále z budovy RZZ do místa, kde je v budoucnu plánována výstavba nové odbavovací budovy pro cestující. Zde budou kabely a optochráničky ukončeny v rezervě.

Na novou kabelizaci bude převeden provoz ze stávající kabeláže a staré kabely budou demontovány.

Pro spojování plněných kabelů budou použity spojky se spojováním žil zářezovou technologií. Spojky budou uloženy v zemi spolu s rezervou min. 5m na kabelu. Kabelová rezerva bude uložena i u mostních objektů.

Při dalších nezbytných výkopech budou trasy místní kabelizace využívat různého krytí dle místních podmínek (betonové žlaby, PE chráničky, zvýšené krytí v místech přechodu kolejiště, apod.).

Polohy kabelových spojek a rezerv budou označeny pomocí ball markerů. Přechody kabelové trasy pod kolejí (příp. silnicí) budou vyznačeny kabelovými označníky. Nové kabely budou ukládány po výrobních délkách bez vkládání nadbytečných rovných spojek (ty budou použity pouze v technologicky odůvodnitelných případech).

Ve společné trase bude z budovy RZZ přiloženy optochráničky se zafouknutými místními 6-vláknovým optokabely do skříně R1EOV a R2EOV a dále chránička do skříně R3EOV. Kabely bude na koncích osazeny převodníky Opt./Eth. a budou sloužit pro připojení systému elektrického ohřevu výměn na dálkové ovládání.

PS 01-02-02 Žst. Chodov, DOK

Stávající stav

Podél trati K. Vary - Chodov se v současnosti nenachází žádné stávající optické propojení, kromě závěsného kabelu (ZOK), jehož vlastníkem je ČD-Telematika a.s. V rámci opravných prací byla v úseku RZZ Chodov – K. Vary-Dvory položena HDPE optochránička. Ta bude ve stavbě využita pro zafouknutí optického kabelu, který bude navazovat na kabel pokládáný ze Dvorů do žst K. Vary horní nádraží v rámci jiné stavby (rekonstrukce PZS 188,911 kde musí být dodržen jednotný profil kabelu 48 vl.) – dle výnosu dodržovat „Základní technické specifikace optických

kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 22942/2015 - SŽDC - O14 ze dne 29.5.2015, tj. zafukovat optické kabely s minimálním počtem vláken 48f, atd.

Navržený stav

Pro potřeby dálkového ovládání jak sdělovacího, tak zabezpečovacího zařízení jsou požadována minimálně 4+6 vláken. Podél trati bude zafouknut nový optický kabel s dimenzí 48 SM vláken v ochranné trubce. Kabel musí být zafouknut po kabelových délkách bez vkládání nadbytečných rovných kabelových spojek.

Kabel bude ukončen ve všech ŽST na nových optických 144 vláknových rozvaděčích (ODF) instalovaných v 19"skříních, do nichž bude umístěno kromě ukončení optických vláken i přenosové zařízení.

Optický kabel bude ukončen v nové skříně umístěné v místnosti sdělovacího zařízení. K zatažení kabelu do budovy bude využit stávající kabelový vstup. Přivedení kabelu do skříně sdělovacího zařízení bude stávajícími kabelovými žlaby a novými kabelovými rošty.

Kabelové spojky a případné kabelové rezervy na optickém kabelu budou ukládány v kabelových komorách. Kabelové komory musí konstrukčně vyhovovat pro případné přejíždění techniky při opravných pracích na kolejovém svršku.

Po dokončení montáže bude na optických vláknech provedeno měření včetně vyhotovení měřicích protokolů.

Provoz na kabelu musí být optimalizován v návaznosti na sousední úseky DOK.

Výše popsáno, co musí předcházet vlastní stavbě „Peronizace žst. Chodov“, aby bylo zajištěno dálkové ovládání vlastní stanice a TZZ z dispečerského pracoviště v ŽST Karlovy Vary.

Příloha rezervní HDPE trubky

Protože v úseku Chodov - K.Vary-Dvory byla v rámci opravných prací položena pouze jedna trubka HDPE, bude podle požadavku do společné trasy s místními kabely a dále s kabely zab. zař. přiložena rezervní chránička v prováděném rozsahu výkopů (od budovy RZZ až k předvěsti v km 192,942).

Veškeré práce spojené s demontáží a montáží sdělovacích zařízení a kabelů jsou obvyklé a nevyžadují zvláštního upozornění. Je třeba postupovat tak, aby demontovaná zařízení byla i nadále použitelná pro možnou montáž do nových lokalit nebo popř. na náhradní díly.

PS 01-02-03 Žst. Chodov, ZOK

V současné době je mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte veden po stávajících trakčních stožárech stávající závěsný optický kabel 36f (ZOK) ve vlastnictví ČD-Telematika.

V úseku RZZ Chodov- karlovarské zhlaví bude v rámci prováděných prací dotčeno větší množství trakčních stožárů, kde jsou zavěšeny stávající 36f a 96f optické kabely. Protože jednotlivé provizorní překládky by v tomto úseku byly neefektivní a z hlediska časové koordinace s ostatními profesemi těžko proveditelné, je navrženo provedení náhrady ZOK zemním kabelem. Náhrada musí být provedena v předstihu, aby bylo možno provádět demontáže ZOK.

Ve stavbě je navrženo provedení přílohy dvou optochrániček HDPE pr.40mm od (budovy RZZ stožár č.44) do km 194,450, kde ve stávající spojnici S1-5 přechází ZOK do zemní trasy.

Kabelová trasa ve stanici Chodov využije výkop zřizovaný v místní kabelizaci PS01-02-01.

Do jedné chráničky bude následně zafouknut optický kabel, který bude naspojován ve stávajících spojkách S1-5 a S1-8 na stávající optický kabel. V současné době je kapacita závěsného kabelu 36f, ale vlastník (ČD-Telematika) plánuje jeho posílení přivěšením kabelu 96f. Stavba je v současnosti připravena k realizaci. Proto je v rámci této přípravné dokumentace navrženo zafouknutí dvou kabelů o kapacitě 36f a 96f. Po naspojení bude provedeno snesení stávajících ZOK vč. konzol a uchycení na stávajících trakčních stožárech (řešeno v SO01-70-03)

PS 02-02-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, DOK

V současné době je přenos po optickém kabelu přenášen po stávajícím ZOK (viz. výše PS 01-02-03).

Ve stavbě je navrženo provedení pokládky dvou nových trubek HDPE pr.40mm (modrá – provozní, černá – rezervní) mezi žst. Chodov (budova RZZ) a žst Nové Sedlo, jako pokračování přípravy spojovací cesty budoucího přenosového traktu.

Kabelová trasa ve stanici Chodov využije výkop zřizovaný PS01-02-01 Žst. Chodov, místní kabelizace (budova RZZ – až km 20,660 vjezd. náv. NS). Dále bude výkop pokračovat do výpravní budovy v žst Nové Sedlo. Do tohoto výkopu bude přiložen traťový kabel (TK) pokládáný v rámci PS 02-02-03 Spojka Chodov – Nové Sedlo, TK a HDPE trubky pro budoucí zafouknutí ZOK (ČD-Telematika) a PS 02-02-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ZOK.

Ve společné trase bude ze žst N. Sedlo přiložena HDPE trubka se zafouknutým místním 6-vláknovým optokabelem do skříně REOV na chodovském zhlaví – řešeno v rámci PS 01-61-01 Žst. Chodov, EOv.

Kabel bude na koncích osazen převodníky Opt./Eth. a bude sloužit pro připojení systému elektrického ohřevu výměn na dálkové ovládání.

Pro potřeby budoucího dálkového ovládání žst N. Sedlo jak sdělovacího, tak zabezpečovacího zařízení jsou požadována minimálně 4+6 vláken. Podél trati bude zafouknut nový optický kabel s dimenzí 48 SM vláken v ochranné trubce – dle výnosu dodržovat „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 22942/2015 - SŽDC - O14 ze dne 29.5.2015, tj. zafukovat optické kabely s minimálním počtem vláken 48f, atd.

. Kabel musí být zafouknut po kabelových délkách bez vkládání nadbytečných rovných kabelových spojek.

Kabel bude ukončen ve všech ŽST na nových optických 144 vláknových rozvaděčích (ODF) instalovaných v 19"skříních, do nichž bude umístěno kromě ukončení optických vláken i přenosové zařízení.

Optický kabel bude ukončen v nové skříně umístěné v místnosti sdělovacího zařízení. K zatažení kabelu do budovy bude využit stávající kabelový vstup. Přivedení kabelu do skříně sdělovacího zařízení bude stávajícími kabelovými žlaby a novými kabelovými rošty.

Kabelové spojky a případné kabelové rezervy na optickém kabelu budou ukládány v kabelových komorách. Kabelové komory musí konstrukčně vyhovovat pro případné přejíždění techniky při opravných pracích na kolejovém svršku.

Po dokončení montáže bude na optických vláknech provedeno měření včetně vyhotovení měřicích protokolů.

Provoz na kabelu musí být optimalizován v návaznosti na sousední úseky DOK.

PS 02-02-02 Spojka Chodov - Nové Sedlo, ZOK

V současnosti je v úseku Nové Sedlo-Chodov-Dvory na trakčních stožárech zavěšen optický 36-vláknový kabel. Vlastník rovněž plánuje rozšíření jeho kapacity přivěšením dalšího závěsného kabelu.

Ve stavbě bude prováděna výměna některých trakčních stožárů a dále bude dotčena závěsná trasa v prostoru snášeného vlečkového nadjezdu v žst N. Sedlo.

Ve stavbě je navrženo provedení přílože dvou nových trubek HDPE pr.40mm (ornažová/1bílý – provozní a oranžová/2bílý – rezervní) mezi žst Chodov (budova RZZ – km 21,237) a žst Nové Sedlo (km 18,654). Ty budou využity vlastníkem ZOK pro jeho následné snesení a přeložení do země.

Kabelová trasa ve stanici Chodov využije výkop zřizovaný v rámci PS 01-02-01 Žst. Chodov, místní kabelizace (RZZ-20,660 vjezd. náv. NS). Od vjezd. náv. NS do výpravní budovy Nové Sedlo budou chráničky přiloženy do společné trasy PS 02-02-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, DOK.

Kabelová trasa ve stanici Chodov využije výkop zřizovaný v místní kabelizaci PS01-02-01 (RZZ-20,660 vjezd. náv. NS). Od vjezd. náv. NS do výpravní budovy Nové Sedlo budou chráničky přiloženy do společné trasy PS 02-02-01.

Ochrany a provizorní přeložky stávajícího ZOK jsou v tomto úseku řešeny v rámci SO 01-70-03 a SO 03-70-03.

PS 02-02-03 Spojka Chodov - Nové Sedlo, TK

V celém úseku RZZ Chodov (km 21,237) - výpravní budova Nové Sedlo (km 18,654) bude provedena příloha nového traťového kabelu TCEPKPFLEZE 20XN0,8 do společné kabelové trasy s trubkami HDPE pro optické kabely, řešené v PS 02-02-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, DOK a PS 02-02-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ZOK. Kabel bude ukončen zářezovou technologií ve sdělovacích místnostech. K zatažení kabelu do technologické budovy bude využit stávající kabelový vstup.

Kabelová trasa ve stanici Chodov využije výkop zřizovaný v rámci PS 01-02-01 Žst. Chodov, místní kabelizace (budova RZZ km 21,237 až km 20,660 vjezd. náv. NS). Od vjezd. náv. NS do výpravní budovy Nové Sedlo budou chráničky přiloženy do společné trasy, řešené v PS 02-02-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, DOK a PS 02-02-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ZOK.

Pro spojkování traťového kabelu budou použity standardní kabelové spojky. Jejich vnitřní vybavení umožňuje klasické spojení metalických prvků kabelu. Spojky budou uloženy v zemi spolu s rezervou min. 5m na kabelu. Kabelová rezerva bude uložena i u mostních objektů. Nové kabely budou ukládány po výrobních délkách bez vkládání nadbytečných rovných spojek (ty budou použity pouze v technologicky odůvodnitelných případech).

Na novou kabelizaci bude převeden provoz ze stávající kabeláže a staré kabely budou demontovány.

Polohy kabelových spojek a rezerv budou označeny pomocí ball markerů. Přechody kabelové trasy pod koleji (příp. silnicí) budou vyznačeny kabelovými označníky.

Pro uložení kabelů a jejich případné křížení s ostatními řady musí být dodržena norma ČSN 73 6005. Před započítím zemních prací je nutno provést vytýčení stávajících sítí.

PS 02-02-04 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přenosové zařízení

Stávající stav

V současné době není v železniční stanici Chodov instalováno přenosové zařízení SDH.

Navržené řešení

Aby bylo možné zajistit dálkové ovládání a přenos požadovaných dat z ŽST Chodov je navrženo umístit do stanice nový přenosový systém. Navrženo je přenosové zařízení typu SDH, umožňující přenos vyšších datových toků než E1 s možností vyčleňování samostatných toků E1 a sítí LAN pro komunikaci s ostatními datovými zařízeními v ŽST (ATÚ, kamery, ZDP, EZS, ...). Jako propojení nové přenosové cesty bude využit nový 48-vláknový optický kabel, který bude zafouknut v rámci souvisejícího provozního souboru PS 01-02-02 Žst. Chodov, DOK.

Nové přenosové zařízení (K. Vary – Chodov) bude umístěno v ŽST ve sdělovacích místnostech. Instalované prvky přenosového systému musí být typu zavedeného na SŽDC.

Ve stavbě budou instalovány externí datové switche napájené 230V. Pro jejich napájení je nutné instalovat střídače 48V DC/230V. 48V DC vstup střídače se vyvádí ze zdroje pro přenosový systém.

Celý přenosový systém bude zaokružován pro zvýšení dostupnosti jednotlivých uzlů v případě výpadku dílčího optického portu či jednoho uzlu přenosového SDH systému.

4.4.5 D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 01-02-04 Žst. Chodov, sdělovací zařízení

Stávající stav

V železniční stanici Chodov je v provozu zapojovač Inoma ALFA 12 (starší typ), který obsluhuje okruhy traťové, přivolávací, výhybkářské, traťové udržovací a účastnické. U zapojovače byla provedena náhrada za novější typy v průběhu posledních pěti let. Náhradní zapojovač obsluhuje okruhy traťové, přivolávací, výhybkářské, traťové udržovací.

Navržené řešení

Ve stavbě dojde k opuštění stávající dopravní kanceláře umístěné ve VB. Nová dopravní kancelář bude umístěna v přízemí budovy RZZ (místnost č. 1.10 a 1.11). Proto je nutno přemístit veškeré stávající sdělovací technologie do nové sdělovací místnosti v budově RZZ (místnost č. 1.30).

Ve výpravní budově zůstane zachována pouze datová síť pro připojení pracoviště pokladny (tf+data). Dále zde bude umístěn miniRACK, kde bude ukončeno nové kabelové propojení (metatické/optické) se sdělovací místností (realizované v místní kabelizaci v rámci PS 01-02-01).

Nový zapojovač bude umístěn v nové sdělovací místnosti (budova RZZ, místnost č. 1.30) v novém RACKu, který bude využit i pro umístění nové rozhlasové ústředny. Obdobně bude provedena výměna náhradního zapojovače, který bude umístěn v nové DK (budova RZZ, místnost č. 1.10 a 1.11).

Umístěním nové technologie v nové sdělovací místnosti č. 1.30 (kamerový server, záznamy, přesunutá radiostanice, ...) dojde ke zvýšení celkového tepelného výkonu instalovaných zařízení. Místnost č. 1.30 proto bude vybavena klimatizační jednotkou.

V budově RZZ bude provedena jednoduchá strukturovaná kabeláž, která pokryje novou sdělovací místnost, novou stavební ústřednu a novou dopravní kancelář. Vnitřní kabelizace bude uložena v plastových lištách, příp. s využitím kabelových roštů a žlabů.

Veškeré instalované sdělovací zařízení v ŽST Chodov musí stejné a následně propojitelné se sdělovacím zařízením v ŽST Karlovy Vary d.n..

Nový IP zapojovač bude nahrazen stávající záznamové zařízení REDAT 3, které je umístěno v ŽST Karlovy Vary d.n.. Z tohoto důvodu bude stávající záznamové zařízení REDAT 3 v ŽST Karlovy Vary, d.n. doplněno o licence APC a IP a dále o karty APC a IP.

PS 01-02-06 Žst. Chodov, EZS

Stávající stav

V současné době není v železniční stanici Chodov instalován systém EZS. Požární bezpečnost v budově je hlídána prostřednictvím požárních čidel napojených na ústřednu EPS (systém MHU 115).

Navržené řešení

Účelem tohoto provozního souboru je návrh EZS ve stávajících rekonstruovaných místnostech budovy RZZ v železniční stanici Chodov s lokálním vyhlášením poplachového stavu venkovní sirénou a s možností dálkového připojení do místa s trvalou obsluhou.

Mechanická pasivní ochrana (*bezpečnostní fólie, mříže na okna, mříže na dveře, bezpečnostní dveře s bezpečnostním kováním a zámkem*) je součástí SO 01-40-02 Žst. Chodov, úpravy budovy RZZ. Aktivní ochrana je řešena jako doplňková ochrana systémem EZS. Prvky EZS (*magnetické kontakty, duální detektory pohybu, detektory tříštění skla, optické hlásiče kouře*) budou instalovány v místnostech výpravní budovy dle výkresu „Umístění EZS ve VB“. K ovládání EZS budou u vstupů do těchto prostorů instalovány klávesnice. Systém EZS nedokáže zabránit neoprávněnému vniknutí do střežených prostor, ale narušení v prostorech, kde jsou instalovány detektory, dokáže identifikovat a předat informaci na poplachovou venkovní sirénu a přes integrační server na dispečink. Systém EZS bude vybavena zařízením dálkového přenosu informací a bude napájen samostatně jištěným příívodem. Ústředna EZS bude vybavena záložním akumulátorem pro případ výpadku 230V. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků (např. montážní výška, atd...).

Ovládání dalších technologických zařízení z ústředny EZS není požadováno. V rekonstruované části RZZ nebyl systém ASHS požadován, proto je v rámci tohoto PS navrženo umístit optické kouřové detektory napojené do EZS. Navíc byla v rámci PS 01-01-01 požadována ochrana kritických skříní (zdroje, baterie) pomocí teplocitlivých trubiček.

4.4.6 D.2.3 Informační zařízení

PS 01-02-07 Žst. Chodov, rozhlas pro cestující

Stávající stav

V současné době je v železniční stanici Chodov instalován systém automatických rozhlasových hlášení, které zajišťuje ČD-speaker. Ve stanici je instalováno rozhlasové zařízení VRÚ pro cestující a pro rozhlas se zpětnými dotazy v kolejišti.

Navržené řešení

Účelem stavby tohoto provozního souboru je návrh nového rozhlasového systému pro informování cestujících v rámci železniční stanice Chodov v prostorách před stávající výpravní budovou a na nově vybudovaných nástupištích č. 1 a 2. Zároveň je v rámci tohoto provozního souboru navrženo vybudovat nové hodinové rozvody pro instalaci podružných elektrických hodin.

Stávající rozhlasová ústředna VRÚ je umístěna ve sdělovací místnosti budovy RZZ. Jejím prostřednictvím jsou zajištěna hlášení pro cestující v oblasti přístřešku u výpravní budovy. Dále obsluhuje zařízení technologického rozhlasu v kolejišti (ZD). V souvislosti s novým stavebním řešením železniční stanice se navrhuje nově řešit i ozvučení prostor nástupišť. Rozhlasové zařízení technologického rozhlasu v kolejišti (ZD) bude demontováno (jeho náhradou je rádiová síť).

Stávající rozhlasová ústředna bude demontována a nahrazena novou, která bude zajišťovat automatické hlášení rozhlasu pro cestující s možností manuálního vstupu z pracoviště výpravčího. Tuto funkčnost zajistí připojení audio vstupu rozhlasové ústředny k PC informačního systému, který bude umístěn v nové dopravní kanceláři budovy RZZ. Z důvodu dosažení požadované úrovně srozumitelnosti řeči jsou navrženy reproduktory s volitelnou úrovní hlasitosti ve čtyřech stupních (5 - 7,5 - 10 - 15W), navíc v případě venkovního provedení jsou reproduktory polohovatelné. To umožní případné přenastavení při samotné realizaci.

Nová rozhlasová ústředna musí být kompatibilní s rozhlasovými ústřednami používanými v okolních stanicích a v případě dálkového ovládání železniční stanice Chodov ji bude možno prostřednictvím přenosového systému ovládat z dispečerského pracoviště. Případný poruchový stav informačního zařízení pro cestující musí být v souladu s platnými Technickými specifikacemi SŽDC č. 2/2008 - ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“.

Z hlediska informovanosti cestujících je nutno během výstavby udržet v provozu stávající systém informování cestujících (rozhlas, hodiny) v prostorách stávající výpravní budovy a zastřešené části před VB. Demontáž stávající VRÚ bude možno provést teprve se spuštěním nové rozhlasové ústředny. Napájení rozhlasového zařízení bude ze zajištěné sítě 230V/50Hz.

PS 01-02-08 Žst. Chodov, informační zařízení

Stávající stav

V současné době není v železniční stanici Chodov, kromě rozhlasu pro cestující, instalováno žádné informační zařízení.

Navržené řešení

Nové informační tabule navržené v železniční stanici Chodov budou typu LCD (podsvícení displeje bude provedeno pomocí LED diod). Velikost znaků na informačních panelech bude minimálně 60mm. Osvětlení tabule se bude automaticky vypínat, pokud se nezobrazuje žádná

informace, čímž se sníží spotřeba elektrické energie (to se týká zejména nástupištích a pochodových tabulí). Provedení tabule umožní umístění do venkovního prostředí. Pro zobrazení informace používá tabule se speciálními transreflexními displeji s tekutými krystaly (LCD), které zajišťují dobrou čitelnost ve vnitřních i venkovních prostorech.

Hodiny, které jsou integrovány v tabulích, musí být synchronizovány s ostatními podružnými hodinami instalovanými v rámci nádraží.

Všechny prvky informačního systému (tj. tabule LCD, hlasový výstup, apod.) jsou ovládány pomocí SW z jednoho řídicího počítače. Řízení tabulí sériovým rozhraním RS485 umožňuje libovolné řazení tabulí a ovládání jedním párem vodičů. Systém pracuje zcela automaticky v závislosti na reálném čase a je usměrňován pokyny obsluhy. V případě mimořádných okolností má obsluha možnost zadat změnu nástupiště, zpoždění, odklonovou trasu a výluky. Tato změna se provede pouze jednou a systém podle ní automaticky modifikuje hlášení a výpisy na tabule. Stav tabulí je nepřetržitě sledován a o případné poruše je obsluha okamžitě informována. K dohledu na tabule bude rovněž použit navrhovaný kamerový systém, pokud to umožní směřování navržených kamer, tak aby kromě hran nástupišť byly v jejich zorném poli i informační tabule.

Navrhované informační zařízení bude digitální za použití moderních elektronických součástek bez pohyblivých mechanických částí. Další výhodou tohoto zařízení je možnost dálkového ovládání pomocí PC, ze kterého bude možné prakticky libovolně měnit zobrazované informace na jakékoliv tabuli, bez nutnosti přímého místního zásahu.

Napájení bude provedeno pomocí kabelu CYKY 3-Jx4mm². Součástí šestiřádkové LCD odjezdové tabule bude rovněž systém pro přečtení zobrazovaného textu na vyžádání nevidomou osobou. Pro potřebu servisní organizace bude dodán 1ks dálkového ovladače zařízení pro nevidomé.

PS 01-02-09 Žst. Chodov, kamerový systém

Stávající stav

V současné době není v železniční stanici Chodov instalován žádný kamerový systém.

Navržené řešení

V rámci rekonstrukce kolejíště a výstavby nových nástupišť a podchodů je navrženo zřízení nového kamerového systému pro sledování hran nových nástupišť z důvodu zajištění zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a cestujících. Dále kamery budou hlídat prostory nově vybudovaných podchodů a prostor vstupní haly důvodu hlídání technologie u jízdenkové pokladny (tabule, elektronický zobrazovací panel). Pokud to směřování navržených kamer dovolí, je vhodné, aby v jejich zorných polích byla zachycena další instalovaná nová technologie (informační tabule, sousední kamera, atd...).

Nové kamery pro hlídání nástupištích hran jsou navrženy v počtu 10ks, dalších 5ks kamer je navrženo pro hlídání prostor nových podchodů a jedna kamera bude umístěna ve vstupní hale v rohu naproti okénku pokladny. Umístění venkovních kamer je navrženo na samostatných sloupcích.

organizace. Kamerový systém musí být realizován v souladu se Směrnicí č. 97 a 108. Před aktivací kamerového systému musí být provedena jeho registrace u „Úřadu pro ochranu osobních údajů“.

4.4.7 D.2.4Rádiové spojení

PS 01-02-10 Žst. Chodov, úprava TRS

Stávající stav

V současné době jsou základnové stanice TRS a MRS umístěny na stěně v chodbě před dopravní kanceláří ve výpravní budově. Koaxiální kabely jsou vedeny po chodbě ve stávající lištové trase a na nástupišti po konstrukci krovu přístřešku ke stávajícímu anténnímu stožáru osvětlovací věže vedle výpravní budovy (směr Sokolov) a po něm pak k anténám. Jsou zde instalovány dvě antény ZZ 21 L o vertikální polarizaci. Obě antény jsou na nástavci kotveném ke koši osvětlovací věže. Proti působení atmosférického přepětí jsou zde oba anténní svody opatřeny koaxiální přepětovou ochranou.

Navržené řešení

Z důvodu přesunutí dopravní kanceláře do budovy RZZ (místnost č. 1.10 a 1.11) bude nutno přesunout stávající základnové stanice TRS a MRS do nové sdělovací místnosti v budově RZZ (místnost č. 1.30). Vzhledem ke vzdálenosti nové sdělovací místnosti od stávajícího umístění antén na osvětlovacím stožáru, se jeví vzdálenost anténa - základnová stanice na hranici použitelné délky nových anténních svodů, a proto je nutné je přesunout na stožár umístěný na střeše budovy RZZ. Přesunutí antén na budovu RZZ je rovněž navrženo z důvodu plánované výstavby nového osvětlení ŽST Chodov a demontáže stávajícího osvětlovacího stožáru, na němž jsou umístěny stávající antény.

Základnové radiostanice TRS a MRS budou umístěny do nové místnosti sdělovacího zařízení (místnost č. 1.30) a ovládací pulty do nové dopravní kanceláře (místnost č. 1.10 a 1.11) ve stávající budově RZZ. Zároveň bude základnová radiostanice TRS doplněna o blok RV3 STOP TRS pro zavázání VNPN do stávajícího traťového rádiového systému.

V rámci opravných prací plánuje správce budovy rekonstrukci povrchu ploché střechy RZZ, při které bude demontována opuštěná nevyhovující anténní trojnožka. Ve stavbě je navrženo zřízení nové typové anténní trojnožky na zrekonstruované střeše RZZ. Dle vyjádření správce zařízení musí být stožár trojnožky min. 6m vysoký (výška antény nad terénem cca 12-14m).

Antény budou z osvětlovacího stožáru demontovány a nově instalovány na nové anténní trojnožce. Od antén budou do sdělovací místnosti nataženy nové svodové koaxiální kabely. Anténní stožár bude uzemněn propojením na stávající uzemnění budovy RZZ. Antény TRS budou umístěny výškově tak, aby je bylo umožněno umístit na stožár s náležitým odstupem i s anténami MRS. Konfigurace anténních svodů zůstane zachována, pouze se přemístí od nově umístěných antén k nově umístěným základnovým radiostanicím.

Napájení a zálohování radiostanic zůstane zachováno a bude provedeno z místního rozvodu NN ve sdělovací místnosti budovy RZZ.

Konfigurace propojení a záznamu TRS a MRS bude nově provedeno v ŽST Karlovy Vary d.n. na stávající záznamové zařízení REDAT 3. Z tohoto důvodu bude stávající záznamové zařízení REDAT 3 v ŽST Karlovy Vary, d.n. doplněno o licence APC a IP a dále o karty APC a IP.

Pro záznam analogových informací ze základnových radiostanic TRS a MRS bude mezi RZZ ŽST Chodov a ŽST Karlovy Vary d.n. využit stávající dálkový kabel DK 38a (4XV1,3 + 6DM0,9 + 10XPi1,0).

Zůstane zachována s možností dálkového ovládání stanic (po stuze) z dispečerského pracoviště a s možností místního (nouzového) ovládání. Systém bude umožňovat adresnou volbu pro možnost výzvy účastníka k hovoru.

Dále bude provedena demontáž stávající nefunkční antény VYA100 (Tesla Selectik) na stožárku z boku RZZ. Stožárek bude ponechán pro potřeby ČD-Telematiky, která plánuje jeho využití na převěs pro svoje zákaznické připojení.

Po dokončení přesunu technologie musí být všem správcům sdělovacího zařízení umožněn bezproblémový přístup k technologickým zařízením v budově RZZ.

Zároveň je nutné po skončení úprav provést akceptační měření v signálu ve smyslu článku 7.3.2 Směrnice č. 35.

4.4.8 D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 01-03-01 Žst. Chodov, DŘT včetně úprav na ED

Stávající stav

V současné době je na elektrodispečinku SŽDC ED Plzeň v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Železniční stanice Chodov patří do působnosti OŘ Ústí nad Labem a z pohledu ASDŘ (ústředního ovládání) pod elektrodispečera ED Plzeň. V dopravní kanceláři železniční stanice Chodov je v provozu modulární řídicí systém Tecomat TC700 ve funkci koncentrátoru dat, povelového a přenosového zařízení.

Navržené řešení

Cílem výstavby dispečerské řídicí techniky v žst. Chodov je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

Navržený řídicí systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou SW a HW kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Ústí nad Labem, řešených v rámci jiných staveb.

Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů. Současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

V rámci stavby se navrhuje přemístění a rekonstrukce stávající podružné stanice dispečerské řídicí techniky (Tecomat TC700 – vybavené dostatečným počtem I/O rozhraní, komunikačních modulů a sériových rozhraní) v železniční stanici Chodov na nový stav technologického vybavení a to vše včetně vazeb na elektrodispečink ED Ústí nad Labem. Nové umístění dispečerské řídicí techniky je navrženo do samostatné místnosti „Dálkového ovládání“ adaptované budovy RZZ (společná místnost se zařízením DDTS ŽDC). Ústředně ovládaná technologie: DOÚO/POZ WAGO/, ÚNZ, informace z rozvaděčů NN, dveřní kontakt apod. Napájení DŘT je navrženo ze zálohované sítě 230V AC. Komunikace s ED Plzeň je realizována dle protokolu IEC 60870-5-104 (Ethernet – IP adresa: 10.133.60.138).

V rámci řídicího systému na ED Ústí nad Labem je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení stávajícího řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu řízené soustavy, vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů.

PS 01-03-02 Žst. Chodov, DDTS ŽDC

Stávající stav

V dotčeném traťovém úseku stavby není v současné době dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) řešena.

Navržené řešení

Předmětem této části dokumentace je realizace systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) realizovaných v rámci stavby. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

Technologické systémy realizované s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet v žst. Chodov a v žst. Nové Sedlo u Lokte budou připojeny do technologické datové sítě (TDS) přes integrační koncentrátor (InK) realizovaný v žst. Chodov. Ostatní připojované systémy v žst. Chodov pak budou do lokální technologické datové sítě (LTDS) připojeny pomocí PLC v rozvaděči dálkové diagnostiky RDD. V obou žst. bude vyvedena síť DDTS pro připojení mobilního klienta.

V rámci stavby je projekčně připravováno řízení celého traťového úseku Karlovy Vary – Chodov z pracoviště umístěného v žst. Karlovy Vary, kde bude realizován dopravní klient na DTTZ. Zobrazení pro dopravního klienta bude na TeS instalovaném na InK v žst. Chodov. Na InK budou také integrovány serverové funkce systému DDTS ŽDC z důvodu absence InS v Ústí nad Labem, pod který předmětný traťový úsek v systému DDTS ŽDC koncepčně spadá.

Dále bude realizován jeden dispečerský klient na pracovišti údržby SEE v Karlových Varech a jedno mobilní klientské pracoviště pro provozní údržbu systému DDTS ŽDC.

4.4.9 E.1.1 Železniční svršek a spodek

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

Objekt řeší kompletní nové uspořádání dispozice 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 tvaru 1:18,5-1200 pro rychlost 100 km/h a výhybkami tvaru 1:14-760 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 zrušena. 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 / Locket 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 nástupišťům 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 točkou atd. Vazba ostrovního nástupiště na stávající VB je zachována podchodem mezi VB a budovou RZZ.

Vzhledem k tomu, že ve stávajícím stavu nejsou dodrženy min. os. vzdálenosti 4,75 m ve stanici, byly upraveny osnovy kolejí č. 1 a 2 pro dodržení min. hodnot osové vzdálenosti od sousedních kolejí.

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

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 tvaru 1:18,5-1200 pro rychlost 100 km/h a výhybkami tvaru 1:14-760 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.

Odsun přípojných výhybek vlečky DAY-DEC č. 3 oproti stávajícímu stavu je cca o 19 m směrem na Karlovy Vary.

Ve vazbě na novou polohu přípojných výhybek bude v nové poloze vložena i výh. č. 1 a kusá kolej odvratu bude upravena v celé délce do souběhu s hl. kolejemi.

Odbočení do vlečky v rozsahu úprav je celé navrženo pro rychlost 40 km/h.

Z důvodu výškového napojení do vlečky je nutné upravit vlečku až do km 0,202 staničení vlečky.

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

Hlavní náplní tohoto objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží, 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 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.

Provádění chráničů kabelových podchodů je součástí jednotlivých PS a SO.

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 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.

Navržené řešení vychází zejména z důvodu výrazného zahloubení nivelety oproti současnému stavu.

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

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení.

Stavební objekt zahrnuje úplnou úpravu vystrojení trati v rozsahu úprav železniční svršku v žst Chodov tj. mezi km 195,163 (trati Chomutov – Cheb) a km 20,993 (trati Loket předměstí – Nová Role) a dotčených částí navazujících úseků. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

V obvodu stanice budou osazeny nové staničníky, rychlostníky a sklonovníky dle navrženého kolejového řešení. Budou osazeny rychlostníky pro návěstění rychlosti V a V130. Traťová rychlost v hlavních kolejích dosahuje hodnot $V=80$ km/h a $V=100/60$ km/h.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky SŽDC a upraveny předpisem SŽDC (ČD) M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

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

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení.

Stavební objekt zahrnuje úplnou úpravu vystrojení trati v rozsahu úprav železniční svršku na vlečce DAY-DEC v žst Chodov tj. mezi km 0,0 a km 0,202 a dotčených částí navazujících úseků. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

V řešeném úseku budou osazeny nové staničníky a sklonovníky dle navrženého kolejového řešení.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky SŽDC a upraveny předpisem SŽDC (ČD) M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

SO 02-10-01 Spojka Chodov - 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 jednokolejných spojkách mezi Chodovem a Novým Sedlem rychlým odbočením do hlavních kolejí trati Chomutov – Cheb.

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 vložением dvou nových spojek mimo stávající výhybky. Spojky jsou vloženy bezprostředně za výhybky zhlaví tak, aby zkrácení užit. délek v dotčených kolejích bylo minimální. Dnešní užitečné délky dotčených kolejí jsou přes 1000 m a vzhledem k už. délce v ostatních stanicích na trati jsou nevyužitelné.

Spojky jsou nově situovány pod stávající nadjezd bývalé vlečky t.č. snesené. Vzhledem k tomu, že pod mostem je nedostatečná výška pro umístění normového uspořádání TV, bylo rozhodnuto investorem o snesení tohoto mostu v rámci SO 03-20-04.

V souvislosti s vložením 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. GPK kol. č. 4 jsou vyhovující pro dosažení této rychlosti, dle sdělení správce i stav žel. svršku je vyhovující. V celé délce koleje je však nutné provést směrovou a výškovou úpravu koleje.

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

Hlavní náplní objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží kolejových spojek na chodovské straně a vybudování nového odvodňovacího systému tělesa železničního spodku nových konstrukčních vrstev vč. nového odvodnění historické sanace v oblasti rekonstrukce kolejí.

Součástí objektu je koordinace stavebních konstrukcí a prací se souvisejícími objekty, které budou zřizovány souběžně, následně nebo v předstihu.

Provádění chrániček kabelových podchodů je součástí jednotlivých PS a SO.

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

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení.

Stavební objekt zahrnuje částečnou úpravu vystrojení trati v rozsahu úprav železniční svršku mezi žst. Chodov (SO 01-13-01) a žst. Nové Sedlo (SO 03-13-01) tj. mezi km 20,993 a km 19,592. Součástí objektu je i odstranění vybraných prvků stávající výstroje.

V délce úseku budou vyjmuty pouze ty kamenné staničníky, které svou polohou budou v kolizi s pracemi prováděnými na železničním spodku (projektant předpokládá kolizi 6 ks, tj. 30 % z celkového počtu). Dále budou osazeny nové rychlostníky a sklonovníky dle navrženého kolejového řešení. Budou osazeny rychlostníky pro návěštění rychlosti V a V130. Traťová rychlost dosahuje hodnot $V=65-80$ km/h a $V_{130}=70-80$ km/h. V úseku je rychlost pro vozidla skupiny přechodnosti 3 omezena na 40 km/h.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky SŽDC a upraveny předpisem SŽDC (ČD) M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

SO 03-10-01 Žst. 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 reprofilace kol. lože.

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.

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

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

Hlavní náplní objektu je obnovení funkce stávajícího odvodnění vč. lokálního rozšíření stezek, kde jejich předepsaná šířka není zajištěna.

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

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení.

Stavební objekt zahrnuje částečnou úpravu vystrojení trati v rozsahu úprav železniční svršku v žst. Nové Sedlo tj. mezi km 197,407 a km 198,481. Součástí objektu je i odstranění vybraných prvků stávající výstroje.

V blízkosti nově vkládaných výhybek na chodovském zhlaví budou doplněny rychlostníky pro návěstění rychlosti V a V130, staničníky kolidující s pracemi na železničním spodku a předvěstníky ve směru Chodov.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky SŽDC a upraveny předpisem SŽDC (ČD) M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

4.4.10 E.1.2 Nástupiště**SO 01-14-01 Žst. Chodov, 1. nástupiště**

Nově bude v Žst. Chodov zřízeno vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,67 m. Délka nástupiště bude 90 m a šířka 3,0 m.

Nástupiště je tvořeno nástupištní zídkou typu L bez konzolových desek a navazující zpevněnou plochou nástupiště.

Zpevněná plocha nástupiště bude tvořena zámkovou betonovou dlažbou v šedé barvě tl. 60 mm. Po celé délce nástupní hrany bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu, jejíž povrch bude tvořený dlažbou s podélnými drážkami. Barevné provedení bude v barvě okolní dlažby. Na ní bude provedeno optické značení vodící linie s funkcí varovného pásu žlutým nátěrem (RAL 6200).

Součástí nástupiště bude i zpevněná plocha pro umístění přístřešku, která bude z betonové zámkové dlažby. Poloha přístřešku je navržena vedle přístupového chodníku na nástupiště a je zřejmá z výkresu situace. Přístřešek je součástí samostatného SO 01-41-01 (přístřešky pro cestující).

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 – přístupový chodník.

V rámci objektu nástupiště bude upravena zpevněná plocha mezi VB a nástupištěm, pro zajištění vazby na VB.

SO 01-14-01.1 Žst. Chodov, 1. nástupiště, přístupový chodník

Součástí tohoto objektu je výstavba nového přístupového chodníku v ŽST Chodov. Nový chodník spojuje ulici Nádražní s nově navrženým podchodem a 1. nástupištěm. Chodník je navržen v šířce 2,5 m. Povrchová úprava chodníku bude provedena z betonové dlažby. Celková délka chodníku je 114,49 m.

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

Nově bude v žst. zřízeno ostrovní nástupiště s pevnými nástupními hranami výšky 550 mm nad TK. Délka nástupiště bude 250 m a šířka 6,16 m.

Nástupiště je tvořeno nástupištními zídkami typu L bez konzolových desek. Zpevněná plocha nástupiště bude tvořena zámkovou betonovou dlažbou v šedé barvě.

Po celé délce nástupních hran bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu, jejíž povrch bude tvořený dlažbou s podélnými drážkami. Barevné provedení bude v barvě okolní dlažby. Na ní bude provedeno optické značení vodící linie s funkcí varovného pásu žlutým nátěrem (RAL 6200).

Na ploše nástupiště budou umístěny dva přístřešky pro cestující, které jsou řešeny v rámci samostatného SO 01-41-01 – přístřešky pro cestující.

Přístup na nástupiště bude řešen dvěma podchody. Podchod z čela nástupiště od novosedelského zhlaví bude řešen bezbariérově pomocí přístupových chodníků. Druhý podchod umístěný cca ve středu nástupiště a určený především pro krátké přestupy, bude řešen schodišťovým přístupem v úrovni stávající VB.

4.4.11 E.1.4 Mosty, propustky

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

Předmětem projektu je novostavba železničního podchodu v km 21,065 (přesný km 21,065 451) v železniční zastávce Chodov u Karlových Varů.

Stávající železniční zastávka má tři nástupiště a výpravní budovu. Před zahájením výstavby nového podchodu budou stávající nástupiště zdemolovány. Nový podchod má výstupy k nově navrženým nástupišťům č 1 a 2, a na chodník směrem k ulici nádražní. Pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště jsou výstupy z podchodu navrženy pomocí přístupových chodníků. Přístupové chodníky mají sklon 1:12 bez mezipodest. Nosná konstrukce podchodu je tvořena ŽB rámem o jednom poli. Uzavřený rám podchodu má obdélníkový otvor vnitřních rozměrů $b=3,0$ m, $h=2,55$ m. Stěny a základová deska mají tloušťku 340 mm. Horní deska má proměnnou tloušťku 340-380 mm. Přístupové chodníky navazující na tubus podchodu a jsou plně otevřené tvaru U a jsou odděleny dilatační spárou od tubusu podchodu. Světlá šířka přístupového chodníku k nástupišti č. 2 mezi madly je 2 m. Na stěnách přístupových chodníků je osazeno zastřešení, které je součástí SO 01-41-02. Součástí podchodu je také dočasně uzavřená část pod koleji liché skupiny, které je připravena na dobudování výstupu do ulice Hrnčířská. Stěny a strop tubusu budou provedeny z pohledového betonu. Stěny budou opatřeny antigrafiti nátěrem. Pochozí povrch tubusu a přístupových chodníků bude z kamené žulové dlažby. Spodní rubové odvodnění podchodu bude zaústěno do pozorovací a čerpací šachty. Horní rubové odvodnění

podchodu bude zaústěno do kanalizace železničního spodku. Uvnitř podchodu bude umístěna čerpací jímka. Madla budou provedena z žárově zinkované oceli. Na mostě bude provedeno ZKPP. Výstavba podchodu bude probíhat dle harmonogramu v jedné etapě vybudováním podchodu v celém rozsahu.

SO 01-20-02 Železniční most v st. km 21,232 - podchod u VB

Předmětem projektu je novostavba železničního podchodu v km 21, 232 (přesný km 21,233 750) v železniční zastávce Chodov u Karlových Varů.

Stávající železniční zastávka má tři nástupiště a výpravní budovu. Před zahájením výstavby nového podchodu budou stávající nástupiště zdemolovány. Nový podchod má výstupy k nově navrženým nástupištím č 1 a 2. Pro zajištění přístupu na nástupiště jsou výstupy z podchodu navrženy jako schodiště s mezipodestou. Nosná konstrukce podchodu je tvořena ŽB rámem o jednom poli. Uzavřený rám podchodu má obdélníkový otvor vnitřních rozměrů $\text{š}=3,0 \text{ m}$, $\text{h}=2,55 \text{ m}$. Stěny a základová deska mají tloušťku 340 mm. Horní deska má proměnnou tloušťku 340-380 mm. Schodiště navazující na tubus podchodu a jsou plně otevřené tvaru U a jsou odděleny dilatační spárou od tubusu podchodu. Světlá šířka schodišť mezi madly je 1,66 m. Na stěnách přístupových chodníků je osazeno zastřešení, které je součástí 01-41-02. Stěny a strop tubusu budou provedeny z pohledového betonu. Stěny budou opatřeny antigrafiti nátěrem. Pochozí povrch tubusu a přístupových chodníků bude z kamené žulové dlažby. Spodní rubové odvodnění podchodu bude zaústěno do pozorovací a čerpací šachty. Horní rubové odvodnění podchodu bude zaústěno do kanalizace železničního spodku. Uvnitř podchodu bude umístěna čerpací jímka. Madla budou provedena z žárově zinkované oceli. Na mostě bude provedeno ZKPP. Výstavba podchodu bude probíhat dle harmonogramu v jedné etapě vybudováním podchodu v celém rozsahu.

SO 01-20-03 Železniční most v ev. km 195,665

Most v ev. km 195.665 je ve staničním obvodu žst. Chodov směrem na Karlovy Vary. Jako nosné konstrukce je použito desek se zabetonovanými ocelovými nosníky s průběžným šterkovým ložem, dolní příruba výztužných nosníků nejsou obetonovány. Do desek i křídel jsou uchyceny dle místního šetření monolitické železobetonové konzolové římsy osazené zábradlím.

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. Pohledová plocha římsy překrývá pracovní spáru a kapsy, které jsou pozůstatkem kotvení původních konzolových říms.

Systém vodotěsné izolace na nosné konstrukci bude z nové vodotěsné vrstvy z asfaltových pásů a tvrdé ochranné vrstvy dle TNŽ 73 6280. Nová izolace na úložných prazích bude zatažena za opěry mostu, kde je navržena nová drenáž ve střešovitém sklonu 3 %. Drenáž vyústí přes stávající křídla a kamenné dlažbě se voda svede do okolního terénu.

Bude provedena sanace všech pohledových betonových částí konstrukce. Provede se mechanické očištění povrchu, odstranění degradovaných částí, očištění povrchu, ošetření odhalené výztuže, nanesení sanační malty.

Protikoroziní ochrana spodních pásnic zabetonovaných nosníků bude provedena dle ČD S 5/4 pro hlavní nosnou konstrukci.

Na vjezdu se odstraní dodatečné betonové bloky tvořící součást křídla. Na jejich místě se provede nová zeď s římsou dl. 3,06 m a zábradlím, která bude kolmá na stávající křídlo. U paty zemního kuželu je nutná uhelná zeď, protože by zemní kužel zasahoval vně drážního pozemku.

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

Železniční most se nachází v intravilnu obce Chrást. Most překonává traťové koleje Karlovy Vary- Sokolov a vlečkové kolejiště Sokolovské uhelné a.s. Most je o dvou polích pro dvoukolejnou trať, šikmý, vodorovný. Most je určen k demolici, která je součástí stavby "Peronizace žst. Chodov".

Východním směrem od Chodova stavba přesahuje na území obci Mírová a Jenišov. Hlavním cílem této dílčí stavby je přispět vhodným infrastrukturním opatřením ke zkrácení cestovní doby v úseku Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb pro dosažení připojné skupiny v žst. Cheb mezi dálkovými linkami R5 Praha – Ústí n/L – Cheb a R29 Nurnberg – Cheb. V uvedeném úseku již bylo realizováno několik staveb pro dosažení zvýšení TR, další probíhají nebo jsou v přípravě.

Konstrukčně se jedná o čtyři nosníky předpjatých betonových komorových nosníků v každém poli. Nosná konstrukce je tedy železobetonový předpjatý nosník KT-24 uložený na úložný práh a opěru. Nosník je uložen na odlévaných ložiscích. Úložný práh je ve střední části podporován čtyřmi železobetonovými pilíři. Svahová křídla jsou rovnoběžná. Opěry a pilíř jsou hlubinně založeny.

Vzhledem k tomu, že v místě stávajícího nevyužívaného železničního vlečkového nadjezdu nejsou splněny podmínky pro provozování trakce a střední podpěra snižuje bezpečnost železničního provozu navrhuje se demolice objektu, která zahrne:

- demolici nosné konstrukce a střední podpěry v kolejišti
- demolice opěr mostu
- demolice mostních křídel
- terénní úpravy za opěrnými zdmi
- částečná demontáž mostních křídel s návaznou úpravou terénu

4.4.12 E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

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

V prostoru stavby se nachází stáv. telekomunikační síť SSZT.

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 ve šterkovém loži.

Severní trasa: optika do Varů HDPE 40; TZZ do.

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. Stáv. kabely km 21,630 křížení u Se 11; Km 21,538 křížení u Vk3; Km 21,510 křížení u Vk 5.

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

Křížení před budovou RZZ: Hlavní trasa, vše směr K. Vary, cca 50 kabelů.

km 21,120 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu. Jedná se o kabely Návěstidlo Se18 ZE.

km 21,036-21,076 – místní kabelizace dotčena výstavbou nového podchodu kolejiště a vstupu do podchodu – naspojkování a přeložky do nové trasy. Hlavní trasa kabelů na sedelské zhlaví a do Sedla a do N. Role; Kabely k návěstidlům L10, L8b, L2, L1, NS, Se19, Se20, Se21, Se23, Sc8d, Lc8d; Kabely k kol. obvodům 30 kusů; Rozhlas z R14 do R16; Místní kabel ke všem TO68 na NS zhlaví + od Role; Kabel k osvětlení návěstních těles V 26 a V34 ZE 3x2x1.

km 21,000 - křížení kolejiště - místní kabelizace. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu. Rozhlas jde z RZZ mezi 8. A 10. Kolejí do km 21,020 do R 16, odtud uhýbá k R 17 pod kolejemi 8. 6. 2. 1. a 3.

km 20,820-20,900 – souběh místních kabelů – naspojkování a přeložka do nové trasy mimo oblast dotčenou stavebními pracemi. Rozhlasy zde nejsou. TO 68 – kabel zde vede mezi byv. Vintřovskou kolejí a kolejí 8ck k návěstidlu Sc8d.

V Žst. Chodov není potřeba zachovávat kabelizaci pro rozhlas se zpětným dotazem v kolejišti (demontáž bude v rámci jiné PS01-02-07 Rozhlas pro cestující).

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 je 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. Kabel bude umístěn v novém výkopu v kabelovém žlabu pro zvýšení krytí.

Rovněž bude stavebními pracemi v kolejišti dotčeno křížení hlavní trasy DK 38a a spojovacího kabelu Chodov – Nové Sedlo (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 S1-8 na stožáru č. 44. Bude provedeno prodloužení ZOK vložím 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. Přejchod 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.

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 (CETIN)Stávající stav

Jedná se o stáv. kabely v km 20,678 - rekonstrukce železničního nadjezdu, křížení kabelové trasy pod rekonstruovaným mostem. Kabel TCEPKPFLE 15x4x0,6.

Dále km 21,750 – křížení kabelové trasy pod mostem –vzdušné vedení kabelů ES 3x4x0,6 a ES 5x4x0,6.

Navržené řešení

km 20,678 - rekonstrukce železničního nadjezdu, křížení kabelové trasy pod rekonstruovaným mostem. Kabel bude v bezpečné vzdálenosti naspojován na obou stranách křížení. Bude vložena kabelová vložka kabelu TCEPKPFLE 15x4x0,6 stejného typu, která bude v místě rekonstruovaného mostu uložena v chráničkách s dostatečným krytím.

km 21,750 – křížení kabelové trasy pod mostem – ochrana vzdušného vedení bez přerušení kabelů ES 3x4x0,6 a ES 5x4x0,6. Dočasné převěšení vedení na provizorní podpěry.

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

V km cca 21,210 před budovou RZZ železniční stanice Chodov je vedena stáv. trasa optického kabelu 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)

Stávající trasa sdělovacího metalického kabelu (10XN0,8) společnosti Sokolovská uhelná, právní nástupce. a.s.: dotčený kabel je veden podél vlečky výše zmíněného majitele a dále ze sokolovského zhlaví přes budoucí staveniště vchodu do podchodu do budovy RZZ železniční stanice Chodov.

Z důvodu výstavby nástupiště č.1 a podchodu pro cestující bude zasažena stávající trasa sdělovacího metalického kabelu (10XN0,8) společnosti Sokolovská uhelná, právní nástupce. a.s. Dotčený kabel je veden 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 20,885 naspojován nový kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8. 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 – N. Sedlo, přeložky a úpravy slaboproud. vedení (SSZT)

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 – N. Sedlo, přeložky a úpravy slaboproud. vedení (TÚDC)

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

SO 02-70-03 Spojka Chodov – N. Sedlo, přeložky a úpravy slaboproud. vedení (CETIN)

Jedná se o stáv. kabely DCKQY 1RP1,3+26DM0,9 (DK8) a DCKQY 37DM0,9 Chodov – Sokolov v km 20,615 – křížení kabelové trasy s žel tratí .

Km 20,615 – křížení kabelové s žel tratí – ochrana bez přerušení kabelu. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu. Jedná se o kabely DCKQY 1RP1,3+26DM0,9 (DK8) a DCKQY 37DM0,9 Chodov – Sokolov.

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

Km 19,928 – souběh s tratí pod silničním mostem – místní kabely - ochrana uložením v chrániče bez přerušení provozu.

km 19,815 - křížení žel. trati - místní kabel. Odkrytí kabelové trasy zahloubení a uložení do kab. žlabu. – křížení s kolejí vintířovskou a loketskou, přechod DK:

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 ochran:

km 19,881 - křížení žel. trati DK38a MK - 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. N. Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)

V prostoru stavby se nachází stáv. telekomunikační závěsné optické kabely ČD-Telematika ZOK 36 a 96vl.

Před započítáním 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 S1-9, 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 včetně konzol a úchytů závěsného kabelu. Při montážích je nutno zajistit minimální výluky na provozu kabelu nutné pouze na spojování provizorních kabelových vložek.

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

Km 19,928 - křížení žel. trati silniční most – místní kabely - ochrana uložení v chrániče na mostě bez přerušení provozu.

SO 01-71-01 Žst. Chodov, přeložka kabelu nn Day Dec v km 21,740

V žst Chodov je železniční most v ev. km 195,665. Pod mostem je v km 21,740 zavěšeno kabelové vedení firmy Day-Dec. Na straně přeložky je kabel Day-Dec opět v ocelové trubce veden souběžně s kolejemi. Zde je trubka připevněna pomocí konzol na zábradlí mostu.

Mostovka bude rekonstruována a proto je potřeba kabelová vedení včetně svítidel z mostu demontovat, 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.

Délka provizorní přeložky kabelového vedení je 126 m

SO 01-71-02 Žst. Chodov, přeložka kabelu nn Chotes Chodov v km 21,740

Stávající stav

V žst Chodov je železniční most v ev. km 195,665. Pod mostem je v km 21,740 zavěšeno kabelové vedení TE Chodov. V případě TE se jedná o kabel osvětlení, který je k mostu veden v zemi, u pilíře vystupuje a je v ocelové trubce připevněn k mostovce. Současně s kabelem TE vede ještě paralelní kabel, z kterého jsou napájena tři svítidla, pro osvětlení chodníku pod mostem.

Navržené řešení

Mostovka bude rekonstruována a proto je potřeba kabelová vedení včetně svítidel z mostu demontovat, 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.

Délka provizorní přeložky kabelového vedení je 126 m.

4.4.13 E1.6 Potrubní vedení

SO 01-74-01 Žst. Chodov, ochrana plynovodu km 21,744

V projektu se předpokládá, že stávající potrubí jsou uložena s minimálním krytím odpovídajícím normě. V případě, že se sondou ověří krytí nižší než minimální, nebo stav chráničky a potrubí nevyhovující dalšímu provozu, dodavatel případ projedná se správcem plynovodu a situaci vyřeší na základě ověřených údajů a požadavků správce sítě a stavebníka.

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

Je navržena celková rekonstrukce sběrné kanalizace kromě příčných napojení tratí vodů z objektu žel. spodku. Na stoce je navrženo vybudování nových šachet v místě stávajících. Rozsah rekonstrukce byl upřesněn po provedení průzkumu stávajícího stavu kanalizace. Jedná se o rekonstrukci stoky profilu DN 600 v délce 216 m (kromě posledního úseku od spadiště do místa napojení) a rekonstrukci navazující kanalizace DN 300 v délce 445 m. Stoka je navržena z korugovaného PP potrubí.

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

Nad kanalizací v okolí nádražní budovy jsou navrženy terénní úpravy a úpravy zpevněných ploch. Navrhuje se oprava 2 šachet, které budou dotčeny stavbou a rektifikace poklopů na nové terény.

SO 01-75-03 Žst. Chodov, ochrana kanalizace km 195,665

Předpokládá se zvýšený provoz staveništní techniky v prostorách komunikace nad stokou. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 42 m.

SO 01-75-04 Žst. Chodov, odvodnění přístřešků

Nové objekty nástupišť a podchodů na nástupiště jsou navrženy s částečným zastřešením, které je odvodněno do přilehlých kanalizací. Dešťové přípojky do DN200 v celkové délce 134 m jsou vedeny v objektu nástupišť a zaústěny do šachet, které jsou součástí sběrného systému

odvodnění železničního spodku a do drážní kanalizace. Revizní šachty jsou navrženy plastové DN425 s litinovým teleskopickým poklopem. Přípojky budou vedeny v minimálním sklonu 2%.

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

Nad vodovodem je plánovaná výměna kolejového roštu a pročištění štěrkového lože. Nepředpokládá se zásah do konstrukce vodovodu. Navrhuje se ochrana potrubí během výstavby v délce 36 m.

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

V projektu se předpokládá, že stávající potrubí jsou uložena s minimálním krytím odpovídajícím normě. V případě, že se sondou ověří krytí nižší než minimální, nebo stav chráničky a potrubí nevyhovující dalšímu provozu, dodavatel případ projedná se správcem plynovodu a situaci vyřeší na základě ověřených údajů a požadavků správce sítě a stavebníka.

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

V projektu se předpokládá, že stávající potrubí jsou uložena s minimálním krytím odpovídajícím normě. V případě, že se sondou ověří krytí nižší než minimální, nebo stav chráničky a potrubí nevyhovující dalšímu provozu, dodavatel případ projedná se správcem plynovodu a situaci vyřeší na základě ověřených údajů a požadavků správce sítě a stavebníka.

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

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 35 m.

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

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 22 m.

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

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

4.4.14 E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 01-40-01 Žst. Chodov, úpravy VB

Z hlediska stavebních úprav se jedná o změny menšího rozsahu. Z důvodu změny umístění prvního kolejiště bude zrušen plechový přístřešek nad prvním nástupištěm. V rámci modernizace výpravní budovy a provozu železniční stanice bude ve vnitřních prostorech provedeno odstranění některé z technologií. Následně dojde k lokálním opravám povrchů stěn a podlah v místech potřeby, zejména v místnostech výpravčího, chodby a šaten.

SO 01-40-02 Žst. Chodov, úpravy budovy RZZ

Z hlediska stavebních úprav se jedná o nevýznamné změny. V 1NP dojde k zazdění okna do útulku vlakových čt a spojením s kuchyňkou vznikne dopravní kancelář. Stávající okenní výplň bude demontována a otvor zazděn. Ve 2NP budou vybourány příčky mezi místnostmi skladu sdělovacího zařízení a skladu zabezpečovacího zařízení, čímž vznikne nový prostor pro novou

stavědlovou ústřednu. Stávající releový sál bude přepažen novou příčkou a vzniknou dvě nové místnosti – šatna zaměstnanců a dílna.

Z chodby bude vybourána příčka s dveřmi a bude zde dozděna nová dělicí kce osazená dveřmi do místnosti nové stavědlové ústředny. Nové dělicí konstrukce budou vyžděny z pórobetonových tvárnic tl. 150mm.

V místnostech 2.17, 2.18 a 2.19 bude vyhlouben nový žlab pro kabelové vedení. Budou provedeny nové rozvody vnitřní elektroinstalace a lokální opravy povrchů.

Ostatní rozvody inženýrských sítí zůstanou zachovány. V nové stavědlové ústředně bude nová podlaha z antistatického PVC.

4.4.15 E2.2 Zastřešení nástupišť

SO 01-41-01 Žst. Chodov, přístřešky pro cestující

Navržená plocha zastřešení je v souladu s ČSN 73 4959 dimenzována dle špičkové frekvence cestujících. Objemy cestujících byly určeny na základě výstupů sčítacích kampaní ČD, a. s., z období srpen 2013, červen 2014, srpen 2014, březen 2015 a červen 2015, které obsahují denní průměry nastupujících a vystupujících cestujících u jednotlivých vlaků v průběhu dne. Zohledněna byla také přepravní prognóza, která byla zpracována pro potřeby ekonomického hodnocení stavby a která předpokládá maximální roční nárůst cestujících dálkové dopravy o velikosti 2 % minimálně do roku 2020.

Vzhledem k tomu, že data ze sčítání představují průměry z jednotlivých kampaní a vzhledem k očekávanému nárůstu cestujících po dobu životnosti stavby jsou přístřešky na každém nástupišti dimenzovány na počet 70 nastupujících cestujících.

Jsou navrženy 2 přístřešky na nástupišti 1 a 2 na nástupišti 2. Každý přístřešek je orientován k jedné koleji (na nástupišti 2).

Vzdálenost přístřešků od obou hran ostrovního nástupiště 2 je 2,07m. Minimální vzdálenost je 2,0m dle ČSN 73 4959.

Konstrukce přístřešku je ocelová, s obloukovou střechou. Nosná konstrukce přístřešků je navržena z hranatých ocelových trubek. Střešní krytinu tvoří obloukový trapézový plech. Stěny přístřešku jsou do výšky 1,1m navrženy z plného plechu, nad tuto výšku ke stropu je použit tahokov.

Všechny přístřešky jsou stejné, půdorysný rozměr přístřešků je 1,9 x 10,0m (osová vzdálenost sloupů). Minimální výška přístřešku musí být 2,55m (spodní hrana dešťového svodu). Minimální podchodná výška dle ČSN 73 4959 je 2,5m.

Přístřešky jsou osvětlené (viz. SO 01-63-03). Každý přístřešek je vybaven po jednom kuse odpadkového koše, uzamykatelnou vývěskou na jízdní řády dvojicí laviček každá pro 4 cestující.

Střechy přístřešků jsou odvodněny (od lapače střešních splavenin dále viz. SO 01-75-04).

SO 01-41-02 Žst. Chodov, zastřešení výstupů z podchodu

Je navrženo zastřešení výstupů z podchodu u výpravní budovy a u Sokolovského zhlaví.

Zastřešení podchodu u výpravní budovy je tvořeno zastřešením schodišťových výstupů na 1. a 2. nástupiště. Sloupky zastřešení výstupu na 1. nástupiště jsou uloženy na betonové stěny

výstupu z podchodu, vysoké cca 1,1m nad pochozí úroveň. Sloupky zastřešení výstupu na 2. nástupišti jsou uloženy také na betonové stěny výstupu z podchodu, ale v úrovni -0,1m pod pochozí úrovní. Po připevnění sloupků budou dobetonovány stěny podchodu do výšky 0,1m na d pochozí úroveň. Mezi ocelové sloupky zastřešení budou následně vloženy betonové panely do výšky 1,1m.

Střechy přístřešků jsou odvodněny (od lapače střešních splavenin dále SO 01-75-04).

Zastřešení podchodu u zhlaví je tvořeno zastřešením přístupového chodníku na 2. nástupiště a zastřešením přístupového chodníku k Nádražní ulici.

Konstrukce zastřešení je navržena v podobném duchu jako přístřešky. Nosná konstrukce je navržena z ocelových hranatých trubek. Střešní krytinu tvoří obloukový trapézový plech. Stěny přístřešků jsou oplášťeny tahokovem, kromě zastřešení chodníku k Nádražní ulici. U tohoto zastřešení jsou vzhledem k malé vzdálenosti mezi betonovou stěnou a střechou ponechány volné stěny.

Odvodnění střech přístřešků je navrženo volným odkapáváním vody do kolejiště.

4.4.16 E.2.3 Orientační systém

SO 01-43-01 Žst. Chodov, orientační systém

Nový orientační systém bude použitím, rozměry a grafickým provedením piktogramů a doplňujících textů odpovídat TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a TSI PRM 2008/164/ES. Tabule s označením stanice bude v provedení oboustranná a jednostranná osvětlená.

Na 1. a 2. nástupišti bude navržen nový orientační systém pro cestující. Jednotlivé prvky budou umístěny na nových nástupištích, v nových podchodech, na přístřešcích.

Dále budou označeny všechny směry důležité pro orientaci cestujících v podchodu a na nástupištích, jako osvětlené tabule se směry východu, označení čísla koleje, bezbariérového přístupu na nástupiště, tabulka zákaz vstupu.

Výška zavěšení tabulí - spodní hrana - je 2,50m.

Akustické majáčky budou umístěny u všech východů z podchodu a u vchodu do odbavovacích prostor. Horizontálně bude majáček umístěn do osy prostoru, schodiště, apod. Umístění majáčku je 0,5 - 1m od 1. sestupného schodu nebo hrany rampy (přístupové komunikace a max. do výšky 3,2m).

Hmatové štítky pro informovanost nevidomého nebo slabozrakého budou umístěny na pravém madle zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště. Návrh a provádění madel zábradlí by mělo počítat s vhodnou rovinnou ploškou na správném místě pro upevnění takových štítků.

4.4.17 Demolice

SO 01-44-01 Žst. Chodov, demolice

Stavba je osazena na stávajícím terénu v ŽST Chodov. Objekt s půdorysným tvarem obdélníka o rozměrech cca 7,3 m x 29,3 m je rozdělen na dvě části – dílnu a sklad, přistavěný k východní stěně. Obě části jsou zděné, každá přístupná samostatnými vstupy z exteriéru. Vnitřní prostory nejsou dělené, objekt dílny má větší konstrukční výšku (cca 2patra) než sklad (1 patro). Z hlediska nosných konstrukcí se jedná o stavbu zděnou, převážně z plných cihel s dřevěným krovem. Střecha nad dílnou je sedlová tvořená krovem z dřevěných trámů. Na ty jsou položena dřevěná prkna pobitá eternitovými šablonami. Sklad má střechu pultovou, tvořenou obdobným způsobem.

4.4.18 E.3.1 Trakční vedení

SO 01-60-01 Žst. Chodov, úprava TV

Stávající stav

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.

Hlavní systém (100Cu+50Bz) koleje č.1 a 2

Vedlejší systém (80Cu+50Bz) koleje ostatní

Návrh řešení

Je navržena úplná výměna trolejí a nosných lan v hlavních(1,2)a vedlejší koleje (4). Stávající trolej a NL nad kolejemi 3 a 5 bude částečně ponechána , na nových zhlavích naspojována a nad novými výhybkami nově provedena vedlejším systémem.

Dle nového kolejového řešení dojde ke zrušení kolejí č.2, 6, 8, 10 z důvodu výstavby nových nástupišť a nové přístupové cesty. Stávající trakční systémy 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.

Bude provedeno snesení TV nad kolejemi č. 7-13 požadované správcem -SEE. Břevna budou demontována.

Konzoly a brány TV

Konzoly jsou navrženy jako trubkové izolované otočné pro trolejové svislé řetězovkové vedení s nosným lanem sledujícím klikatost trolejového drátu. Brány jsou navrženy typu 23 se spodní výškou břevna 8,00m od TK koleje. Závěsy na branách jsou navrženy na směrových lanech

Vodiče a kotvení :

Systém koleje 1 a 2 se provede hlavním systémem 100Cu + 50Bz . Ostatní systémy se provedou vedlejším systémem 80Cu+50Bz dle nového kolejového řešení. Kotvení jednotlivých systémů budou navržena nová s převodem 1:2.

Demontáží stávajícího TV a odstraněním základových bloků zrušených trakčních stožárů do hl.1m pod úroveň terénu.

Napájení TV

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 včetně nových odpojovačů.

Situováním nové výhybky č. 3 dojde k posunutí elektrického dělení směrem na Karlovy Vary z důvodu umístění izolace ve výměnném poli dle ČSN 34 1530 ed.2. Odpojovače zůstanou stávající.

Dojde k výměně stávajících odpojovačů za nové typu QAD s motorovým pohonem v plastové skříni. Připojení na TV pomocí svodů bude navrženo měděnými vodiči.

Rozdělení sekcí v žst. Chodov : kolej č. 1, kolej č.3, 5, kolej č. 2, kolej č. 4

Montáž TV

Definitivní regulace trolejového vedení se provede až po posledním podbití koleje. V každém případě je nutná důsledná koordinace na stavbě mezi zhotoviteli železničního spodku a svršku a trakčního vedení.

Osvětlení na stožárech TV

Převážná část osvětlovacích těles je umístěna na stožárech TV. Část podpěr TV bude demontována , dojde i k úpravě osvětlení stanice. Osvětlení je řešeno samostatným objektem SO 01-63-03 této stavby.

EOV

Napájení EOV bude z trakčního vedení. Připojení EOV1 bude připojeno z uzlu napájecího portálu hlavního převěsu kabelem a EOV2 bude napojeno ze sekce kol. č.1. Odpojovače ,včetně připojení na TV jsou součástí tohoto trakčního objektu. VN pojistka , kabelové vedení a kiosky EOV jsou součástí samostatného objektu SO 01-60-01.

Závěsný optický kabel

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.

Pro ochranění kabelu ZOK v průběhu provádění demontáží a výstavby nových portálů TV je navrženo rozpojení ZOK ve stávající spojkce S1-8 na stožáru č. 44. Bude provedeno prodloužení ZOK.

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 a bude provedeno snesení ZOK z trakčních podpěr (č.44 až č.353) . včetně úchytů a konzol.

SO 02-60-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, úprava TVStávající stav

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

Návrh řešení

Je 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 dle ČSN 34 15 30 ed.2. Nový stožár bude trubkový ocelový se svorníky typu TS.

Konzoly TV:

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.

Výška troleje

V daném úseku rekonstrukce je stanovena typová výška trolejového drátu 5,6 m od TK spojky. Typová výška je i pod mostem v km 19,928.

Definitivní regulace TV se provede až po posledním podbití koleje.

ZOK

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.

Zavěšený optický kabel bude následně snesen a nahrazen optokabelem v zemi rámci PS 01-02-03 Žst. Chodov, ZOK, PS 02-02-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ZOK.

Osvětlení na stožárech TV

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

SO 03-60-01 Žst. Nové Sedlo, úprava TVStávající stav

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 (100Cu+50Bz) jsou zatrolejovány koleje č. 1 a 2 vedlejším systémem (80Cu+50Bz) koleje ostatní. Na branách sousedících s nadjezdem jsou závěsy sníženou výškou sestavy.

Návrh řešení

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 je situována pod stávající šikmý nadjezd v km 197,475, který má nedostatečnou výšku pro umístění typového děliče pro oddělení elektrických sekcí. Trakční vedení na branách v okolí nadjezdu (po jeho demolici) bude upraveno na standardní výšku sestavy.

Konzoly a brány TV

Konzoly jsou navrženy jako trubkové izolované otočné pro trolejové svislé řetězovkové 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 lanech 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 (typová vs 1500mm) se namontují na stožáry č. 22, 105, 106.

Vodiče a kotvení

Zatrolejování nových kolejových spojek se provede hlavním systémem 100Cu + 50Bz. Ostatní systémy se přeruší a znovu nastaví dle jednotlivých etap demolice mostu.. Kotvení spojky se provede s převodem 1:2, provizorní zakotvení budou pevná.

Napájení TV

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

Obcházecí vedení

Po dobu demolice mostu je nutno obch.vedení zdemontovat a uložit do země. Po převěšení na stožáry č.N19 a N21 bude převedeno do kabelu a ten po dobu demolice mostu uložen do země. Po obnovení definitivního stavu TV bude i obcházecí vedení ponecháno v zemi

EOV

V PD bylo rozhodnuto, že napájení EOV bude z trakčního vedení. Pro napájení EOV3 bude využit stávající stožár TV č.21A, na kterém bude osazen ruční odpojovač se zkratovačem Z 108. Napájení bude provedeno napájecím převěsem z obcházecího vedení. Napájecí převěs povede ze stožáru č.21A. Odpojovač, včetně připojení na TV je součástí tohoto trakčního objektu. VN pojistka, kabelové vedení a kiosek EOV jsou součástí samostatného objektu SO 03-60-01.

Závěsný optický kabel

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 kabel zavěšen. V oblasti prováděných stavebních prací bude kabel prodloužen kabelovou vložkou a 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.

Provizorní úpravy ZOK a jeho definitivní poloha je řešena samostatným objektem této stavby.

Výška troleje

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.

Snížené výšky systémů závěsů po demolici mostu budou na nových branách č.19-20, 21-22 odstraněny.

Definitivní regulace TV se provede až po posledním podbití koleje.

4.4.19 E.3.4 Ohřev výměn

SO 01-61-01 Žst. Chodov, EOVS

Ohřev výměn se nainstaluje na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 22, 23, 24, 25, 26, 27.

Napájení EOVS je navrženo z trakčního vedení 25kV/50Hz pomocí transformoven osazených v aluzinkových domcích. Vzhledem k rozsahu kolejiště, počtu vyhříváných výhybek a výkonové rezervě budou v žst. Chodov instalovány 2ks transformoven, to znamená pro každém zhlaví jedna. Trafostanice na zhlaví směr Nové Sedlo bude spíše ve středu stanice a současně bude sloužit pro napájení ústředního napájecího zdroje (ÚNZ).

EOVS 1 bude umístěno v žkm 21,2 napájeno ze stožáru č.46 a EOVS 2 bude umístěno v žkm 21,7 napájeno ze stožáru č.24. Nové trafostanice budou provedeny jako kioskové.

Ovládání a signalizace nových ohřevů výhybek bude realizováno z dopravní kanceláře položením kabeláže ve společné trase se zabezpečovacím zařízením..

Pro EOVS výhybek budou použity topné tyče ELEKTROLUX. Vytápěny budou opornice i závěry výhybek.

SO 03-61-01 Žst. Nové Sedlo, EOVS

V SO 03-61-01 žst. Nové Sedlo, EOVS bude v rámci stavby provedeno doplnění dvou kolejových spojek se štíhlými výhybkami mezi koleje 1, 2 a 4. Na těchto čtyřech výhybkách 6XA 6XB, 9XA, 9XB bude navržen nový elektrický ohřev výhybek.

Napájení EOVS je uvažováno z trakčního vedení 25kV 50Hz pomocí trafostanice osazené v aluzinkovém domku. Vzhledem k rozsahu kolejiště, počtu vyhříváných výhybek a výkonové rezervě bude instalován jedna trafostanice.

Nová trafostanice bude provedena jako kiosková. Kiosek je vyroben z aluzinku s oddělenými částmi VN a NN. Umístěna bude v žkm 197,48 v blízkosti stožáru 104.

Pro EOVS výhybek budou použity topné tyče ELEKTROLUX. Vytápěny budou opornice i závěry výhybek.

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

SO 01-63-01 Žst. Chodov, úprava rozvodů NN

V žst. Chodov proběhla roce 2010 oprava venkovního osvětlení a v rozvodně NN proběhl dílčí opravy, zejména u měření EOVS a osvětlení.

V žst. Chodov bude v rámci změn konfigurace kolejiště, výstavby ostrovního nástupiště, dvou podchodů a přesunu dopravní kanceláře nutná úprava silnoproudých rozvodů, venkovního osvětlení a dálkového ovládání odpojovačů.

V rámci silnoproudého rozvodu bude nutné realizovat nové připojení rozvodny NN a nového napájecího zdroje ÚNZ v budově RZZ. Toto bude zajištěno z nově postavené trafostanice TS EOVS2, napájené z trakce.

Bude provedeno zajištění napájení nové technologie zabezpečovacího zařízení v budově RZZ.

V rozvodně NN bude provedena úprava stávajícího hlavního rozvaděče NN a rekonstrukce napájecích rozvodů NN.

SO 01-63-02 Žst. Chodov, venkovní osvětlení

V žst. Chodov bude v rámci změn konfigurace kolejíště a výstavby ostrovního nástupiště, nutná úprava venkovního osvětlení. Týká se zejména z důvodu rušení mnoha trakčních stožárů, na kterých jsou svítidla. Svítidla ze zrušených trakčních stožárů budou přesunuta na nové podpěry a bude provedena úprava kabelových rozvodů. Instalována budou nová svítidla. Budou ponechány stávající individuální podpěry (JŽ) a věže. V celé stanici bude proveden přepočít intenzity osvětlení. Na základě měření bude na věžích provedeno nové nastavení světlometů.

V nedávné době proběhla rekonstrukce osvětlení přístřešku výpravní budovy, ale vzhledem k tomu, že se bude přístřešek demolovat a předpokládá se demolice celé budovy, bude osvětlení odstraněno a nahrazeno volně stojícími stožáry.

Všechno osvětlení bude ovládáno dálkově z Karlových Varů. Pro ovládání bude sloužit nový pult umístěný v nové dopravní kanceláři v budově RZZ v rámci EOv. Zajištění dálkového ovládání a diagnostiky pro upravovanou a nově realizovanou část osvětlení z pracoviště ED Ústí n./L...

SO 01-63-03 Žst. Chodov, osvětlení nástupišť a podchodů

Jedná se o realizaci nového osvětlení nástupišť č. 1 a 2, realizaci nového osvětlení v podchodech a na přístupech k nim, včetně schodišť.

Napájení ovládacího rozvaděče RDOO bude provedeno kabelem CYKY-J 3x2,5 z rozvaděče RZS2 (podružný rozvaděč zajištěné sítě). Dodávka RDOO bude provedena v rámci SO 01-61-01.

SO 01-63-04 Žst. Chodov, osvětlení chodníku

Bude vybudováno osvětlení nového přístupového chodníku k nástupišťům. Všechno osvětlení bude ovládáno dálkově z Karlových Varů. Pro ovládání bude sloužit nový pult umístěný v nové dopravní kanceláři v budově RZZ v rámci EOv.

SO 01-63-05 Žst. Chodov, DOÚO

V rámci úprav kolejíště a trakčního vedení dojde k posunu umístění některých odpojovačů a proto musí být upraveny i rozvody pro dálkové ovládání odpojovačů. Rovněž musí dojít instalaci nové ovládací ústředny POZ, která bude rovněž instalována v nové dopravní kanceláři v budově RZZ. Ve stanici budou v rámci trakčního vedení všechny odpojovače pro TV osazeny motorovými pohony.

4.4.21 E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-65-01 Žst. Chodov, ukolejnění a trakční propojení

Žst. Chodov – rozsah nového ukolejnění bude v rozsahu nového trakčního uspořádání stanice. Stávající ukolejnění zůstanou pouze u samostatných stožárů v kolejích 5 až 13, kde nedochází k úpravě kolejí ani TV.

Ostatní ocelové konstrukce (zábradlí, ploty, mosty...) situované v POTV (prostor ohrožení trolejovým vedením) a nacházející se v místech veřejnosti nepřístupných budou ukolejňeny 1x přes opakovatelnou průrazku.

SO 02-65-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, ukolejnění a trakční propojení

V úseku spojky Chodov - Nové Sedlo dojde výměně stávajícího trakčního stožáru č. 5 za nový. Nově bude provedeno i ukolejnění. Dále dojde dle požadavku provozovatele k výměně ukolejnění v celém úseku spojky mimo stožáry TV č. 24 až 30 , kde již proběhla dílčí rekonstrukce TV a ukolejnění je nové.

Ostatní ocelové konstrukce (zábradlí, ploty, mosty...) situované v POTV (prostor ohrožení trolejovým vedením) a nacházející se v místech veřejnosti nepřístupných budou ukolejňeny 1x přes opakovatelnou průrazku.

SO 03-65-01 Žst. Nové Sedlo, ukolejnění a trakční propojení

V Žst. Nové Sedlo je nové ukolejnění navrženo pouze pro nově vybudované stožáry TV z důvodu demolice nadjezdu a zatrolejování nových kolejových spojek.

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Zahájení stavby se předpokládá v10/2016

Ukončení stavby se předpokládá v 07/2018

Přípravné práce 03.10.-27.11.2016, 8 týdnů (56 dní)

- výřezy křovin, kácení stromů, drobné terénní úpravy, přístupy na staveniště, příprava ploch ZS v oblasti žst. Chodov vč. možného oplocení nejen ke stavebním objektům, ale i plochy a vybavení Hlavního zař.stav. (HZS) - buňky, Montážní základny (MZ) a Recyklační základny (RZ),
- vytýčení IS (drážních i nedrážních),
- demontáž kol.č.5a, 10, 12 a 12a; demontáž výhybek 28 a 34,
- demolice stávajících stožárů TV č.46, 46A, 50, 54 vč. nosných a napájecích lan,
- demolice objektu na konci kusé kol.č.12a (dílny pro opravu parních lokomotiv a skladu),
- základy nových stožárů č.21,22,33-36,45,47,49,51-53, na loketské spojnici č.5 (základy je možné provést již nyní nebo je provádět až po Zimní přestávce v první třetině etapy 1),

Zimní přestávka 2016/2017

Období zimní přestávky by obecně mělo být obdobím stavebního klidu, kdy by práce ve venkovním prostředí neměly probíhat. Probíhat však bez ohledu na povětrnostní podmínky mohou práce ve vnitřních prostorách - stavební úpravy v budově RZZ – úprava nových prostor pro montáž nové elektronické stavědlové ústředny v 2.NP (vedle stávajícího sálu), vedle stavebních úprav dojde k úpravám technologií napájení pro ZZ a zřízení nového náhradního zdroje (ÚNZ)

V případě úprav objektu RZZ pro novou SÚ však mohou být práce zařazeny jak do období Příprav.prací (nulté etapy) tak (podobně jako u základů stožárů TV) do první třetiny etapy 1

ETAPA 1 27.02.-18.06.2017, 16 týdnů (112 dní)

- demontáže: části stáv. kol.č.1, 2, 4 vč. novosedelského zhlaví po karlovarské zhlaví a stáv. kol. č. 6b(část), 6c, 8b, 8c; stáv. Loketská spojka,
- demontáže: stávající výh. č.23, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 39,
- demontáže: stáv. nástupiště I, Ia, II, III,
- stavební práce: podchod (u VB) pod novou kol.č.2 a 4 a podchod (na zhlaví) pod novou kol.č.1, 2, 3, 4b a 5b,
- stavební práce: nástupiště č.1 dl.90m (vč.přístupového chodníku od ul.Nádražní) a č.2 dl.250m,
- montáže: železniční spodek vč. odvodnění v rozsahu demontovaných kolejí, u kol.4c rozšíření stezky gabionovými prvky,
- montáže: železniční svršek kol.č.1 a 2 (obě v části min podél ostrovního nást.2), 4 od konce VB po novosedelské zhlaví, kol.č.4b; Loketská spojka (přes objekt mostu v km 20,678 pouze GPK); GPK kol.č.3,
- montáže: nové výh.č.23X, 24X, 25X, 26X, 27X; GPK výh.č.21X a SVU výh.č.28,
- montáže: TS-EOV1 pro napájení ZZ (ÚNZ) a EOV výh.č.23X, 24X, 25X, 26X, 27X.

ETAPA 1A 05.06.-18.06.2017, 2 týdny (14 dní)

(podetapa 1a je umístěna do posledních 2 týdnů základní etapy 1; v podetapě 1a jsou vyloučeny koleje s přístupem na skládku Granitu, ale již je zprovozněna Loketská spojka a část novosedelského zhlaví s nástupištěm č.1 a kolejovým provozem do Nové Role)

- demontáže: zbývající část stáv. kol.č.6b, stáv. kol.6, část stáv. kol.č.8, stáv. výh.č.18, 21,
- montáže: kol.č.4 a 4a včetně výh. č.15 a 17 a regenerace výhybky č.14,

ETAPA 2A 19.06.-20.08.2017, 9 týdnů (63 dní)

(uvedený termín platí pro hlavní stavební práce v kolejišti, další práce v podjezdu – pod žel.mostem v km 195,665 – prodlužují etapu 2a o dalších 6 týdnů, do 01.10.2017 na celkových 15 týdnů, 105 dní)

(náplní etapy 2a je téměř celé karlovarské zhlaví vč. napojení do traťové kol.č.2-2S; následující etapa 2b rekonstrukci zhlaví dokončuje napojením do TK 1-1S)

- demontáže: stáv. TK 2-2S (km 195,357-195,747), karlovarské zhlaví vč.staničních kol.č. 2a, 3a, 6a a vlečky Nehyba cement,
- demontáže: stáv. výh.č.4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a 15,
- montáže: TK č.102-2S, karlovarské zhlaví, staniční kol.č.1, 2, 2a, 4a včetně TV nad nimi,
- montáže: nové výh.č.2X, 5X, 6X, 7X, 8X, 10X a 11X a regenerovaná výh.č.9X,

- montáže: žel.most v km 195,665 - rekonstrukce (nový systém vodotěsné izolace, odvodnění, římsy, sanace ploch v podjezdu),
- montáže: TS-EOV2 pro ohřev výhybek č. 2X, 5X, 6X, 7X, 8X, 9X, 10X a 11X.

ETAPA 2b 21.08.-01.10.2017, 6 týdnů (42 dní)

(náplní etapy 2b je dokončení rekonstrukce karlovarského zhlaví napojením do TK 1-1S; touto etapou je dokončena celá rekonstrukce a peronizace žst.Chodov)

- stavební práce: silniční podjezd: sanace ploch v podjezdu (nezávislé na železničním provozu nebo výlukách), termín 05-06/2016: 3 týdny)
- demontáže: stávající kol.č.1-1S (km 195,357-195,747), vlečka Day-Dec, stávající výh. č. 1, 2, 3,
- montáže: nová kol. č. 101, 1S, vlečka Day-Dec, výh. č. 1, 3, 4 vč. TV nad nimi,
- montáže: žel.most v km 195,665 - rekonstrukce (nový systém vodotěsné izolace, odvodnění, římsy, sanace ploch v podjezdu – probíhá v souběhu se sanací v etapě 2a pro plochy celého podjezdu),
- montáže: TS-EOV2 doplněno o ohřev výhybek č.1X, 3X a 4X.

Dokončovací práce 02.10.-03.12.2017, 9 týdnů (63 dní)

- opravy a nedodělky provedených stavebních prací,
- úklid ploch ZS v oblasti žst. Chodov (vyklizení ploch, snesení oplocení a uvedení do původního stavu nejen klasických ZS jednotlivých stavebních objektů, ale i plochy RZ; HZS zůstává na místě ještě pro další část stavby v žst. Nové Sedlo, stejně tak k využití stavbou zůstává MZ),
- opravy a uvedení do původního stavu všech staveništních případně místních komunikací dotčených provozem stavby,
- demontáž technologie stávající SÚ v objektu RZZ a stavební úpravy opuštěných prostor;
- zkušební provoz nových stavebních částí a zařízení; zahájení ověřovacího provozu sdělovacích a zabezpečovacích částí.

ZIMNÍ PŘESTÁVKA 2017/2018

Obvod Nové Sedlo u L., karlovarské zhlaví:

Období zimní přestávky by obecně mělo být obdobím stavebního klidu, kdy by práce ve venkovním prostředí neměly probíhat. Probíhat budou práce ve vnitřních prostorách VB, kde dojde k úpravám zabezpečovacího zařízení pro novou konfiguraci kolejí z vložených kol.spojek.

Týden před zimní přestávkou jsou navrženy přípravné práce ve stanici sousedící s peronizovanou žst.Chodov, v žst. N.Sedlo. Jedná se o zhotovení několika základů pro nové stožáry TV. Jejich zřízení se však může realizovat i později, v klimaticky příznivých obdobích zimních měsíců, avšak pouze s dodržением požadavku, že budou vybudovány nejpozději 4 týdny před montáží stožárů a aktivací nosných a napájecích lan (začátek etapy 3a).

ETAPA 3a 12.03.-29.04.2018, 7 týdnů (49 dní)

Obvod Nové Sedlo u L., karlovarské zhlaví:

(demolice levé poloviny opuštěného vlečkového mostu nad dopravními kolejemi stanice; vložení rychlých kolejových spojek (100km/h) mezi předjízdnu a hlavní koleje)

- demontáže: stávající brány a stožáry TV 19-20 a 21-22 vč. nosných a napájecích lan,
- montáže: nové stožáry TV N19, N20, 20A, N21 a N22 a provizorní převěšení (ukotvení) na ně,
- demolice mostu s následujícími postupy:
- příprava panelové plochy pro osazení podpěrné skruže a podskružení levé části mostu,
- obnažení kce mostu (obnažení konstrukce od býv.šterk.lože a zeminy vč. sejmutí izolace, sundávání konzol, snesení desek mezi konstrukcemi),
- řezání nosníků (4 ks) na kusy, snášení, naložení a odvoz na demontážní základnu,
- demontáž podskružení a panelové plochy pod podskružením,
- demolice levé opěry s vysvahováním zářezu po jejím odbourání,
- demontáže: části kolejí č.1, 2 a 4 pro vložení nových výhybek vč.přípojných polí,
- montáže: železniční spodek pod novými kolejovými spojkami vč. odvodnění,
- montáže: železniční svršek v kol.č.1, 2 a 4 vč. nových výhybek č.6XA, 6XB, 9XA a 9XB opatřených EOv a zapojených na nový rozváděč EOv3, GPK v kol.č.1, 2, 3, 4,
- montáže: zpětná a nová úprava (převěšení a ukotvení) nosných a napájecích lan TV,
- montáže: pokračování úprav zabezpečovacího zařízení pro novou konfiguraci kolejiště.

ETAPA 3b 30.04.-03.06.2018, 5 týdnů (35 dní)

Obvod Nové Sedlo u L., karlovarské zhlaví:

(demolice pravé poloviny opuštěného vlečkového mostu nad dopravními kolejemi stanice)

- demontáž: provizorní nástupiště,
- montáže: provizorní převěšení (ukotvení) TV na nové stožáry,
- demolice mostu s následujícími postupy:
- montáže: zpětná úprava (převěšení a ukotvení) nosných a napájecích lan TV,
- montáže: dokončení úprav zabezpečovacího zařízení.

Dokončovací práce 04.06.-29.07.2018, 8 týdnů (56 dní)

Obvod Nové Sedlo u L. stanice

- opravy a nedodělky provedených stavebních prací,
- úklid ploch ZS v oblasti žst. Nové Sedlo (vyklizení ploch, snesení oplocení a uvedení do původního stavu nejen klasických ZS jednotlivých stavebních objektů, ale i plochy HZS a MZ),
- opravy a uvedení do původního stavu všech staveništních případně místních komunikací dotčených provozem stavby,
- zkušební provoz nových stavebních částí a zařízení; zahájení ověřovacího provozu sdělovacích a zabezpečovacích částí.

4.6 POŽADAVKY NA ZDROJE

Elektrická energie

Bilance spotřeby el.energie

Tab. 4.6.1 Celková potřeba zabezpečovacího zařízení

	ks	příkon na kus	Nap. z UNZ 3 hod.	Nap. z UNZ 1 mn. příkon	Nap. z UNZ nezáloh.
Hlavní návěstidla	25	30 VA	9000 VA		
Seřaďovací návěstidla jako	3	30 VA	90 VA		
Seřaďovací návěstidla	18	30 VA		540 VA	
Zdroj přerušovaného napájení vč.	1	50 VA	50 VA		
Přestavníky (současný chod)	4	1000 VA		4000 VA	
Dohlédací obvody	21	8 VA	168 VA		
Elektronická část SZZ	1	1390 VA	1390 VA		
Elektronická část TZZ	3	200 VA		600VA	
Počítače náprav	1	250 VA		250 VA	
Nabíječ NA-B1	1	5000 VA			5000 VA
Nabíječ NB-B2	1	5000 VA			5000 VA
Napájení přejezdů	2	1000 VA			2000VA
Ostatní určené spotřeby	1	1000 VA	1000 VA		
Mezisoučet			11 698 VA	5 390 VA	12 000 VA
Ostatní nezahrnutá spotřeba	10		1167 VA	539 VA	1200 VA
Druhý mezisoučet			12 865 VA	5929 VA	
Spotřeba UNZ	10		500 VA	290 VA	
Celkem			13 365 VA	6219VA	13 200 VA
Celkem zabezpečovací zařízení					32 784 VA

Tab 4.6.2 Současný příkon zabezpečovacího zařízení

	ks	příkon na kus	příkon
Hlavní návěstidla	23	30 VA	690 VA
Seřaďovací návěstidla	21	30 VA	630 VA
Dohlédací obvody výměn	26	8 VA	208 VA
Elektronická část SZZ	1		1 390 VA
Elektronická část TZZ	3		600 VA
Počítače náprav	1	250 VA	250 VA
Nabíječ NA-B1		70%	3500 VA
Nabíječ NB-B2		70%	3500 VA
Napájení přejezdů		70%	2100VA
Zálohovaná spotřeba mimo zab.		70%	700 VA

Celkový instalovaný příkon staničního zabezpečovacího zařízení je cca 33 kVA, při běžném provozu bude spotřeba zařízení cca 13,6 kVA.

Navýšení oproti stáv.stavu:

- Osvětlení zhlaví, chodníku a nástupišť a podchodů: 9,6 kW
- EOV napájeno z trakce - 126,6 kW v žst Chodov a 39,6 kW v žst. Nové Sedlo

Voda

V předmětné stavbě je řešena jednak ochrana stávajících sítí kanalizací a vodovodů bez zásahu do vlastních potrubí těchto sítí, a jednak rekonstrukce a částečné doplnění drážního kanalizačního systému.

Pokud jde o ochrany trubních vedení, zde nedochází, jak již bylo uvedeno, k zásahu do vlastního potrubí a z tohoto důvodu není napojení na trubní rozvody řešeno.

V případě rekonstrukcí drážní kanalizace v prostoru žst. Chodov a Nové Sedlo je zachováno situační i výškové řešení dosavadního kanalizačního systému a dochází tudíž pouze k jeho rekonstrukci ve stávajících dimenzích a dalších parametrech. Stoky se ve všech případech napojují na horním i dolním konci na stávající kanalizační systém, rekonstrukce je řešena v prostoru rekonstruovaných částí kolejíště.

V prostoru žst. Chodov jsou nově navrženy na 1. a 2. nástupišti kryté přístřešky, resp. zakrytí schodišť podchodů a tyto objekty jsou odvodňovány pomocí nově navržených částí drážní kanalizace. Jedná se celkově o tři stoky, přičemž na prvním nástupišti je tato stoka napojena na stávající kanalizaci poblíž nádražní budovy a na 2. nástupišti jsou navrženy dvě stoky, zapojení do stávajícího kanalizačního systému, jež odvodňuje kolejový spodek.

4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

4.7.1 Odvodnění

Odvodnění obou žst. je řešeno standardním systémem trativodních sítí, které jsou napojeny na stávající odvodnění v prostoru stanic. Odvodňovací okrsky jsou ukončeny svodným potrubím, které je podle místních odtokových poměrů napojeno na šachty stávajících kanalizací, na staniční propustky nebo jsou ukončeny malým výtokovým čelem na násypovém svahu. Povrchové vody se následně rozptýlí do terénu drážního pozemku.

4.7.2 Zásady k havarijnímu plánu stavby

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č. 254/2001 Sb.

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, stavba se nachází v bezprostřední blízkosti vodních toků, ve stanovených záplavových územích a v ochranných pásmech podzemních vodních zdrojů.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit taková odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu je součástí projektové dokumentace (plán opatření pro případ havárie), který bude platný pro celé období výstavby. Tento plán obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků a následně před zahájením stavby schválení dotčenými vodoprávními úřady.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

4.7.3 Zásady k povodňovému plánu stavby

Stavba se nenachází v záplavovém území.

4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Z hlediska dopravní infrastruktury je stavba samotná součástí dopravní železniční infrastruktury. V rozsahu napojení na železniční síť a veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

Oproti stávajícímu stavu dojde k částečnému vylepšení vazeb na veřejnou dopravu. Vysunutím nástupišť blíže k centru a úpravou přístupů v rámci drážního pozemku dojde k přiblížení docházky k nástupišťům. Do realizace záměru na přesunu VB a přednádraží bude zachována vazba na stávající VB. Pro zajištění vazby na stávající VB vznikne podchod i u VB.

4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v prostoru kolejíště resp. v obvodu dráhy a ke kácení porostů nedojde, neuvažuje se s náhradní výsadbou a ozeleněním

4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat drážní bezpečnostní předpis Bp 1.
- Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

. Železniční trať je zařazena do evropského železničního systému. To znamená, že z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní nevztahuje vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb., ale **Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

Navržené řešení odpovídá požadavkům této směrnice. Konkrétně jde o bezbariérové přístupové komunikace a jejich parametry a prvky orientačního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Konkrétní údaje o splnění požadavků TSI PRM

- Bezbariérovou přístupovou cestou se rozumí přístupová cesta, kterou mohou bez problémů absolvovat všechny kategorie osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí cesty jsou rampy.
- Bezbariérová přístupová cesta, schodiště a podchod mají průjezdnou šířku nejméně 1 600 mm.
- Šířka přístupové rampy od výtahu na první nástupiště je větší než min. požadovaných 1300mm. Rampa je doplněna schodištěm.
- Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu SO 01-43-01 Žst. Chodov, orientační systém.
- Informace o bezbariérové přístupové cestě jsou poskytovány zrakově postiženým osobám pomocí hlasových majáků.
- Madla schodišť obsahují stručnou informaci (například číslo nástupiště, informaci o směru) Braillovým písmem na konci madel ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm.
- Nástupiště jsou standardně vybavena vodícími linií s funkcí signálního a varovného pásu
- Bezbariérová přístupová cesta z přednádražního prostoru, situovaná na západní straně výpravní budovy, je na rozhraní mezi nově upravenou komunikací a stávajícím povrchem v přednádraží vybavena varovným pásem..

Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zárazky.

Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE

Mezi související investice v řešení území patří zejména tyto:

- Peronizace ŽST K. Vary
- Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov a Dasnice - Kynšperk, 1. stavba, 12/2012, PD, zrealizováno
- Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov a Hájek - Dalovice, 2. stavba, 12/2012, PD, zrealizováno
- Zvýšení TR Sokolov - Dasnice a Kynšperk - Cheb, 3. stavba, 12/2012, PD
- Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov – Cheb, PD
- Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov – Cheb, PD
- Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část A, 01/2012, DSP
- Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část B, 01/2012, DSP

U drážních staveb je koordinováno technické řešení a realizace v rámci SŽDC.

Peronizace ŽST Karlovy Vary

Podmiňujícím prvkem pro realizaci DOZ ve stavbě „Peronizace žst. Chodov“ je dokončení kabelizace optickým kabelem v úseku Karlovy Vary-Dvory – Karlovy Vary. Tato kabelizace je součástí samostatně připravované akce Peronizace ŽST Karlovy Vary. Tato stavba proto musí být realizována v předstihu nebo nejpozději v souběhu se stavbou peronizace. Investor tento předpoklad potvrdil.

Součástí stavby je úprava DOZ v ŽST Karlovy Vary. V rámci stavby dojde ke změně software a doplnění hardware elektronického stavědla a zobrazení ŽST Karlovy Vary na monitoru JOP. Jestli výstavba zab. zařízení v ŽST Karlovy Vary proběhne v předstihu před akcí „Peronizace ŽST Chodov“, je potřeba technologii v SÚ Karlovy Vary vybudovat (nebo provést potřebné přípravné práce) v předstihu, aby se při stavbě „Peronizace ŽST Chodov“ minimalizovaly zásahy do nové SÚ v ŽST Karlovy Vary.

Do stavby Peronizace ŽST K. Vary by neměly začít výraznější stavební práce v ŽST Chodov, aby nedošlo k souběhu provozních omezení.

Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov a Dasnice - Kynšperk, 1. stavba, 12/2012, PD, zrealizováno

Realizace stavby proběhla v roce 2013. Začátek úseku v koleji č.1 je v km 188,698 a konec úseku v km 195,396. Ve 2. koleji je začátek úseku v km 188,171 a konec úseku v km 195,443 před výhybkami karlovvrského zhlaví ŽST Chodov.

V rámci stavby Peronizace ŽST Chodov v souladu se schválenou přípravnou dokumentací je karlovarské zhlaví přeřešeno a prodlouženo směrem na Kralupy Vary. Začátek stavby je v km 195,356. Pro směrovou a výškovou návaznost na stávající stav je upravena GPK v úseku km 195,163 – 195,356.

Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov a Hájek - Dalovice, 2. stavba, 12/2012, PD, zrealizováno

Realizace stavby proběhla v 08-09/2014. Součástí byly také úpravy v ŽST Nové Sedlo. Byla provedena rekonstrukce traťové koleje č. 1 v délce 1253m a koleje č. 2 v délce 1377m. Směrová a

výšková úprava bude provedena v celém úseku v obou kolejích č.1 a 2, a do výhybek č. 25, 23 a 112.

V rámci stavby Peronizace ŽST Chodov v souladu se schválenou přípravnou dokumentací bude vložena dvojice rychlých jednoduchých kolejových spojek mezi koleje č. 1 a 2 a mezi koleje č. 2 a 4. Stavebně upravena bude kolej č. 1 v km 197,590 – 197,701. GPK bude upravena v návazných úsecích v km 197,4448 – 197,590 a km 197,701 a 197,751.

Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov – Cheb, PD

Stavba řeší rekonstrukci stávajícího PZS 188,911. Stávající PZS typu AŽD 71 je za hranicí své životnosti a je nutné jej nahradit novým PZS zavedeného typu. PZS je nevhodně začleněno do JOP DOZ Kadaň – Karlovy Vary. Cílový stav po realizaci tj. traťová rychlost, druh traktce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce.

Bude realizována kompletní náhrada technologické části PZS a vazební kabelizace do žst. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude třídy PZS 3 ZB. Předpokládá se použití zařízení elektronického typu s ohledem na jeho optimální začlenění do JOP a systému diagnostiky v žst. Karlovy Vary.

Na přejezdu budou osazeny dva výstražníky se závory. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32b ve zvýrazněném reflexním provedení „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“.

Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov – Cheb, PD

Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení, umožňujícího automatické spouštění výstrahy v závislosti na jízdě vlaku v obou směrech vhodným spouštěcím prvkem. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude nahrazeno na přejezdu v km 193,244 trati Chomutov – Cheb.

V rámci stavby dojde k výměně 2ks stávajících výstražníku s polovicí závory za 2ks nových výstražníku s polovicí závory A, B, výstavbe 1ks nového výstražníku jednoduchého bez závory D, 1ks nového výstražníku dvojitého bez závory C1, C2 a jednoho reléového domku RD PZS.

Zároveň bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to železničního svršku, přejezdové konstrukce přejezdu a komunikace.

Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník

Dále je v přímé souvislosti se stavbou „Peronizace žst. Chodov“ stavba „Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník“ jejímž investorem je město Chodov. Koordinace záměru úpravy ul. Nádražní a přednádraží VB byla projednána se zástupci města Chodova. V rámci jednání SŽDC a Města Chodova byla nalezena shoda na úpravě přístupů k přednádraží a v souvislosti s vysunutím nástupišť blíže centru. Je společný zájem na přesunu VB (investice SŽDC) a přesunu přednádraží – parkoviště, točka BUS (investice města) se kterým je tato stavba v souladu. Záměr města bude aktualizován dle aktuálního navrženého uspořádání stanice. Pro dosažení optimálního stavu pro cestující by bylo realizovat oba záměry nejpozději v souběhu.

Záměr rekonstrukce ul. Nádražní není stavbou dotčen, resp. její realizací dojde k dokončení plnohodnotného a komfortního přístupu od centra.

Dále došlo v souvislosti s budováním podchodu na zhlaví dle požadavku města Chodova k prodloužení podchodu pod celým kolejištěm, tak aby mohlo vzniknout mimoúrovňové propojení ulic. Nádražní a Hrnčířská. V dosud nespecifikovaném záměru města bude následně realizována stavba na zřízení přístupového chodníku z ul. Hrnčířská.

Předmětem „Územní studie přeložky silnice II. tř. č. 209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové“ je podrobnější prověření a zpřesnění koridoru pro vedení trasy veřejně prospěšné stavby D.34 „Přeložka navrhované trasy silnice II/181/ (dnes II/209) v prostoru Chodova“, vymezené v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen „ZÚR KK“). Územní studie je rozšířena o pokračování trasy (prověření a koordinace) obchvatu silnice II/181/ (dnes II/209) v prostoru severně a západně od Nového Sedla.

Uvedená studie sleduje několik variant koridorů, z nich varianta označená „zelená“ k přechodu přes železnici v Novém Sedle využívá stávající mostní objekt na chodovském zhlaví žst. Nové Sedlo v km 197,472, o kterém uvádí, že je nutné ho rekonstruovat. Stavba „Peronizace žst. Chodov“ navrhuje uvedený objekt snést, protože nevyhovuje svoji podjezdovou výškou ve stávajícím stavu pro normové usprádkání TV a neumožňuje realizovat kolejové úpravy v rámci stavby. Uvedená rekonstrukce v územní studii by tedy vzhledem k tomuto nutně znamenala výstavbu nové nosné konstrukce s příp. využitím spodní stavby, což stavba „Peronizace“ umožňuje. Stavba tedy neznemožňuje žádnou z uvedených variant ve studii

Přeložky inženýrských sítí

V rámci prací dojde k dotčení především drážních sítí situovaných v kolejišti. V rámci stavby dojde k jejich ochraně, přeložce nebo náhradě v rámci samostatných SO a PS.

K přímému dotčení nedrážních sítí dojde v souvislosti s rekonstrukcí mostu v ev. km 195,665, kde přímo na konstrukci mostu jsou uchyceny vedení Telefonica a silnoproudu TE Chodov a DAY-DEC. Tyto vedení budou po dobu rekonstrukce ochráněny v rámci samostatných SO.

Dále dojde k dotčení optického kabelu CATR u budovy RZZ, který bude přeložen a ochráněn bez přerušení provozu na kabelu v rámci samostatného SO.

V prostoru výstavby 1. nástupiště a podchodu na zhlaví bude upravena stávající trasa sdělovacího metalického kabelu společnosti Sokolovská uhelná v rámci samostatného SO.

V ostatních místech půdorysného křížení stavebních prací jsou zavedeny SO ochrany inž. sítí v zemi. Vzhledem k navrženému rozsahu prací se s jejich přímým střetem a tudíž z toho plynoucích přeložek nepředpokládá.

U půdorysných křížení v místě mostů - sítě pod mostem SO nejsou zavedeny.

V úseku jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem, kde dochází k půdorysnému křížení se vzdušnými linkami VVN se vzhledem k charakteru prací v kolejišti – reprofilace kolejového lože strojní čističkou a rekonstrukce kolejového roštu, regulace TV se zavedením SO ochrany neuvažuje.

Stručný popis technického řešení viz výše.

Nové přípojky nejsou zřizovány. Zvýšení odběrů pro nový rozsah EOv je řešeno napájením z TV

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Stavba je dle sdělení SÚ v Chodově dle §15 stavebního zákona je stavba v souladu se záměry ÚP. Není tedy nutné územní řízení.

5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podle zjišťovacího řízení Krajského úřadu Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství pod č.j. 2615/ZZ/14 ze dne 25.9.2014 nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí za dodržení následujících podmínek:

- V průběhu přípravy záměru, realizace záměru a při provozu záměru budou dodržena veškerá navrhovaná opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů uvedená v oznámení na str. 63 – 65. Oznámení je zveřejněno na http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_KVK480.
- Stavební práce budou prováděny pod dohledem hydrogeologa a v rámci územního nebo stavebního řízení budou jasně specifikována veškerá opatření, která budou provedena v průběhu stavby tak, aby bylo vyloučeno znečištění povrchových vod nerozpuštěnými látkami, zejména v období větších srážek.
- V rámci územního řízení bude zjištěno, zda je dieselagregát samostatnou jednotkou nebo zda je nedílnou součástí recyklační linky. Pokud je samostatnou jednotkou, je nutné požádat o povolení z hlediska ochrany ovzduší. Pro vydání povolení je třeba znát jmenovitý tepelný příkon dieselagregátu (Krajský úřad Karlovarského kraje vydává povolení při tepelném příkonu nad 300 kW. Pro nižší tepelný příkon je kompetentní k vydání povolení Městský úřad Sokolov).

5.3 DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ

Přehled základních kapacitních parametrů je uveden v části dokumentace A. Průvodní zpráva. Parametry stanovené zadávací dokumentací, v souladu s předchozím stupněm dokumentace byly dodrženy s následujícími změnami.

PS 01-02-02 Žst. Chodov, DOK

Změna profilu navrženého OK z 36vl na 48vl (dle Přílohy k č.j. 22942/2015-SŽDC-O14)

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

Po zjištění skutečného stavu je navržena rekonstrukce téměř celé kanalizace ve stávající trase. Součástí obnovy povrchu zpevněné plochy u koleje č. 15 je její odvodnění do uličních vpustí.

PS 02-02-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, DOK

- nadimenzování rozvaděčů ODF ze 72vl. na 144vl. (dle Přílohy k č.j. 22942/2015-SŽDC-O14)
- změna profilu navrženého OK z 36vl na 48vl (dle Přílohy k č.j. 22942/2015-SŽDC-O14)

SO 01-41-01 Žst. Chodov, přístřešky pro cestující

- upravena poloha přístřešků a jejich velikost s ohledem na aktuální data o počtu cestujících.

SO 01-60-01 Žst. Chodov, úprava TV

- snesení TV nad kolejemi 7-13 je finančně výhodnější, než nově provádět pohybl. kotvení těchto systémů a jejich nové napájení.
- demontáž stožárů (5ks) mezi 5. a 7. kolejí byla navržena z důvodu uvolnění prostoru pro výstavbu nových stožárů pro TV systémy 1-5. Tyto stávající stožáry, z hlediska statiky, nelze využít pro uchycení TV systémů 1-5.

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Území dotčené výstavbou bude mít smluvně zajištěny potřebné pozemky a nemovitosti. Přehled potřebných výkupů nebo pronájmů (dočasných záborů) je uveden v kapitole 7 této zprávy a v majetkoprávním elaborátu.

Plochy pro ZS jsou navrženy pouze formou dočasných záborů, jinak je jejich volba plně věcí zhotovitele.

Z ploch ZS bude sejmuta vrstva travního drnu v tloušťce podle pedologického průzkumu a dále bude urovnán terén. Po skončení využívání ploch z nich bude odstraněn kontaminovaný zemní materiál a zbytky stavební sutě, plochy budou urovnány, rozryty zemědělskou technikou, opatřeny orníci v původní tloušťce a bude provedena biologická rekultivace. Podrobnější podmínky využití ploch ZS mohou být předmětem dohody zhotovitele a majitele pozemku.

Příprava a uvolnění staveniště dále spočívá v:

- demolice stáv. objektů, které kolidují svojí polohou s řešením stavby, je řešeno v rámci samostatných stavebních objektů (SO)
- přeložení a ochrany inženýrských sítí
- zřízení dočasných přístupových (staveništních) komunikací a uvolnění ploch pro zařízení staveniště, sejmutí ornice v rozsahu dle Rozhodnutí o vynětí půdy ze ZPF, její uložení nebo
- v rámci přípravných prací budou probíhat již i práce na trakčním vedení – především zřizování základů a opěr TV
- v rámci přípravných prací bude naváženo materiál pro šterkové lože

6.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Obecně je uvažováno s využitím stávajícího drážního sociálního zařízení v místech dotyku stavby s drážními prostory. Pro stání stavebních vlaků a mechanismů s odstavnými kolejemi a nakládacími rampami v železničních stanicích je rovněž uvažováno s využitím stáv. kolejí. Konkrétní rozhodnutí o jejich využití závisí na zhotoviteli stavby.

6.3 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC

Objekty demolované v kapitole E.2.5 budou demolovány strojně s odvozem sutě na skládku v závislosti na druhu odpadu. Konkrétní skládky pro uložení materiálu z demolic v projektu stanoveny nebyly, tzn. ani dopravní trasy. Místa uložení materiálu a přepravní trasy stanoví zhotovitel stavby.

6.4 LIKVIDACE POROSTŮ

Stavba nevyvolá nutnost kácení jiných dřevin než těch, které jsou z drážního tělesa odstraňovány v rámci pravidelné údržby. Před realizací stavby provede Správa tratí Karlovy Vary v navrženém rozsahu stavby v rámci standardní údržby odstranění náletových dřevin. (viz Příloha c. 4 – vyjádření OR Ústí nad Labem).

6.5 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Středočeského kraje a Krajský úřad kraje Vysočina. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností. Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přehled nebezpečných odpadů, které vzniknou při realizaci stavby, je uveden části B.10.4 Odpadové hospodářství.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností zadavatele stavby je smluvně zajistit se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Recyklace

V projektu stavby je navržena recyklační základna, jejíž umístění se předpokládá na manipulační ploše přibližně 700 m od vlakové stanice Chodov směrem na Karlovy Vary u osady Na Cechu. Recyklační linka včetně navazujících ploch pro mezideponie bude umístěna na parcelách c. 337/2 a 1083/2 (k.ú. Mírová a k.ú. Dolní Chodov). Zde bude realizována recyklace stávajícího šterkového lože odtěženého ze železničního svršku předmětné stavby.

Při zřizování a provozování recyklační základny je třeba dodržovat příslušná ustanovení zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, včetně prováděcích předpisů.

Zařízení na úpravu a zpracování kameniva (přírodního i umělého) jsou na základě zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší a prováděcích předpisů řazena do kategorie středních zdrojů znečišťování. U výše uvedených zařízení je nutné přímo u zdroje snižovat, event. vyloučit všechna místa a operace, kde dochází k emisím tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Případně, s ohledem na technické možnosti, vybavit zdroj znečišťování vodní clonou, skrápěním, odprašovacím nebo mlžícím zařízením (viz Nařízení vlády č. 615/2006 Sb.). V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

pozn. Vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě § 17 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci štěrkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení stavby - vzhledem k provozování výhradně elektrické traktce - nedojde k zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací
- koordinací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti klopením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu

6.6 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTAVY

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČS DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Dřeviny v dosahu stavby budou po dobu výstavby náležitě chráněny před poškozením.

6.7 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ

Kontakt se stávajícími sítěmi je řešen ochranami sítí během výstavby a provizorními přeložkami při výstavbě.

Poloha stávajících sítí je dle podkladů poskytnutých správci. Skutečnou polohu je nutné vytýčit před zahájením stavby za účasti a při dodržení podmínek správců sítí.

Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras a vodních toků jsou řešeny v rámci samostatných SO:

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

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

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

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

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

SO 01-70-06 Žst. Chodov, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (Sokolovská uhelná)
SO 02-70-01 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)
SO 02-70-02 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)
SO 02-70-03 Spojka Chodov - Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (CETIN)
SO 03-70-01 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (SSZT)
SO 03-70-02 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (TÚDC)
SO 03-70-03 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (ČD-Telematika)
SO 03-70-04 Žst. Nové Sedlo, přeložky a úpravy slaboproudých vedení (CETIN)
SO 01-71-01 Žst. Chodov, přeložka kabelu nn Dey Dec v km 21,740
SO 01-71-02 Žst. Chodov, přeložka kabelu nn Chotes Chodov v km 21,740
SO 01-74-01 Žst. Chodov, ochrana plynovodu km 21,744
SO 01-75-01 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace SŽDC
SO 01-75-02 Žst. Chodov, úpravy drážní kanalizace ČD
SO 01-75-03 Žst. Chodov, ochrana kanalizace km 195,665
SO 01-75-04 Žst. Chodov, odvodnění přístřešků
SO 02-73-01 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana vodovodu km 19,717
SO 02-74-01 Spojka Chodov – Nové sedlo, ochrana plynovodu km 20,582
SO 02-74-02 Spojka Chodov – Nové Sedlo, ochrana plynovodu km 19,975
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

6.8 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č. 309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán ") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám

zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č. 309/2006). Ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci montážní organizace musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

V rámci přípravy staveniště je třeba postupovat v souladu s doporučeními pyrotechnické zprávy část dokumentace B.11.2 Pyrotechnický průzkum.

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

Z drážních předpisů se bezpečnost při práci v kolejisti řídí „Pravidly o bezpečnosti a ochraně při práci“ a TKP ČD, kap.1 včetně dotčených speciálních kapitol. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

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

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí prací zhotovitele musí být držitel „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě.

Opatření pro pohyb drážních vozidel při provádění stavby:

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky MD 101/95 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Opatření preventivní požární ochrany při provádění stavby:

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 268/2011 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb a vyhlášky č. 221/2014 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Ekologická opatření při provádění staveb.

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

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,
- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poškození vzrostlé zeleně.
- Další podrobnosti a upřesnění vztahující se k dané problematice viz. F.2 Havarijní plán

6.9 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

Omezení silniční dopravy

K zásahu do povrchu veřejných komunikací dojde zejména v případě provádění překopů pro sdělovací kabely a kabely železničního zabezpečovacího zařízení. Překopy budou prováděny na přejezdech P85 v km 193,2 a P86 v km 195,2.

V případě přejezdu P85 je šířka vozovky vyhovující pro překop po polovinách. Přednost v jízdě protijedoucích vozidel musí být vyznačena ve směru od trati, tedy tak, aby bylo jednodušší přejezd opustit než na něj vjet.

Přejezd P86 bude patrně nutné uzavřít pro silniční dopravu v celé šířce. Vzhledem k předpokládané nízké intenzitě dopravy a rozměrům výkopu bude zřejmě možné operativně umísťovat přes výkop vhodné provizorní přemostění vyhovující nejtěžšímu vozidlo využívajícímu přejezd.

Omezení železniční dopravy

Přípravné práce 03.10.-27.11.2016, 8 týdnů (56 dní)

Bez omezení dopravy.

Zimní přestávka 2016/2017

Bez omezení dopravy.

ETAPA 1 27.02.-18.06.2017, 16 týdnů (112 dní)

a) Opatření v osobní dopravě:

Vlaky dálkové osobní dopravy kategorie R relace Praha – Ústí n/L – Cheb a vlaky regionální osobní dopravy relace Os Karlovy Vary – Sokolov – Cheb budou vedeny normálně dvukolejně po objezdu po stáv. TK č.1-1S, 2-2S mimo stanici Chodov, pro nástup a výstup chodovské frekvence budou tyto vlaky zastavovat v žst Nové Sedlo u Lokte,

Vlaky regionální osobní dopravy relace Os Loket předměstí – Nové Sedlo u Lokte – Chodov budou vedeny pouze v úseku Loket předměstí – Nové Sedlo u Lokte a v úseku Nové Sedlo u Lokte – Chodov – Nová Role budou odřeknuty,

Chodovská frekvence od/na všechny vlaky osobní dopravy bude přepravena do žst. Nové Sedlo u Lokte náhradní autobusovou dopravou (NAD), ta bude vedena z přednádražního prostoru žst. Nové Sedlo u Lokte po silnici II/209 přímo do centra města Chodov na autobusové nádraží (Nerudova ulice), cestou zastaví na zastávce Chodov, Závodní klub. Délka náhradní trasy činí 3,0 km, doba jízdy 7-10 min podle počtu zastavení, potřeba autobusů pro obsluhu Nové Sedlo – Chodov aut.n. činí 3 autobusy s různou četností nasazení v průběhu dne; podrobnosti o nasazení a četnosti jsou zřejmé z výlukového grafikonu, počty cestujících byly převzaty ze špičkové frekvence sčítacích kampaní v roce 2013 a 2014,

NAD v úseku Nová Role – Chodov bude vedena z přednádražního prostoru stanice Nová Role ulicí Nádražní, Školní do ulice Chodovská a po silnici II/209 do obce Božičany, kde bude zastávka zřízena u odbočky ke stávající železniční zastávce. Dále pokračuje po II/209 až ke křižovatce se silnicí II/222, po Karlovarské do obce Mírová, kde se zastávka NAD zřídí v obci. Pokračuje místní komunikací do ulice Nádražní v Chodově, kde zastaví v přednádražím prostoru. Potřeba: 1 autobus na 1 vlak, délka úseku cca 13 km, doba jízdy 25 min (delší než jízda po trati

144 o 4 min vlivem zájezdu do obce Mírová, ale zase může navíc (oproti vlaku) obsloužit závod CHODOS.

b) Opatření v nákladní dopravě na trati Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte:

Vlaky tranzitní nákladní dopravy trati Karlovy Vary – Sokolov – Cheb jsou vedeny normálně dvukolejně po objezdu po TK č.1(101), 1S, 2(102), 2S mimo vlastní stanici Chodov, včetně Mn vlaků relace Karlovy Vary – Sokolov, které místní zátěž pro Chodov (vyjma Božičany) provedou do žst. Nové Sedlo u Lokte a obsluhu manipulačních míst v Chodově zajistí staniční záloha Nového Sedla u Lokte,

Ucelené vlaky Pn 48230 a 48231 relace Chodov – Zebrzydowice PKP a zpět budou na přechodnou dobu prováženy až do žst. Nové Sedlo u Lokte, kde se bude uskutečňovat rozřazení došlé zátěže a deponie vozů pro Granit, technická prohlídka vlaku se uskutečňuje v žst. Karlovy Vary; obsluha nakládkových kolejí Granitu se bude uskutečňovat v úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte po objezdu Mn vlaky s doprovodem v síle 1+2 posunovací zálohou žst. Nové Sedlo u Lokte (náležitosti jako v současném stavu). S ohledem na kapacitu nakládkových kolejí v žst. Chodov si každý pár ucelených vlaků vyžádá tři páry těchto dílčích obsluh v řazení lok. 742(750) + 8 vz ř. Eas, Eaos, délka soupravy vč. loko činí 130 m a ve směru z Nového Sedla u Lokte do obvodu Chodov, zhlaví (karlovarské) bude vlak sunut po správné stáv. TK č.1 (za určitých dopravních opatření by mohl sunout i po nesprávné stáv. TK č.2 – lepší dynamika při přejezdu Chodov, zhlaví) do obvodu Chodov, zhlaví a po stáv. kolejových spojkách výh. č.3-5 a 7-9 zajede na stáv. manipulační kol. č.6a čelem soupravu až k budovanému podchodu pod novou kol. č.4 (stávající 6c) a zasune soupravu prázdných vozů na volnou stáv. nakládkovou kol.č.106 nebo 108, přejeje na soupravu ložených vozů a vytáhne je na manipulační kolej č.6a čelo soupravy až u budovaného podchodu a po stáv. koleji č.6b sune soupravu do obvodu Chodov zhlaví, odtud cestou zabezpečeného posunu zajede na kol.č.5, záloha objede po volné kol.č.7 na soupravu z druhé strany a přestaví jí na kol.č.3, kde se bude tvořit ucelený na odjezd. Pro zjednodušení této složité manipulace by bylo možné vlak shromažďovat rovněž v žst. Nové Sedlo u Lokte, kam by souprava ložených vozů přijela po objezdu po stáv. TK č.2, na volnou dopravní kolej. Vznikne tak zárodek budoucího uceleného vlaku, který se dalšími dvěma zájezdy do Chodova doplní na celý výchozí vlak o 24 vozech, který po technické a přepravní prohlídce odjede směr Karlovy Vary do Polska.

c) Opatření v nákladní dopravě na trati Chodov – Nová Role:

Po dobu rekonstrukce novosedelského a novorolského zhlaví žst Chodov bude obsluha vleček ze stanice Chodov znemožněna. Průměrný obrat vozů na vlečce činí 4,36 vz/d. Se zákazem nakládky dopravce ani přepravce nesouhlasí a proto je nutné zvolit náhradní obsluhu. Ta se navrhuje po trati Karlovy Vary – Nová Role – vlečka Božičany. V úseku Karlovy Vary – Nejedek se provádí jedna obsluha nácestných stanic za den (v odpolední době). Při této obsluze Mn vlak v žst. Nová Role projíždí nebo má minimální pobyt. Je nutné tedy zvolit novou samostatnou obsluhu, kopírující přibližně dobu stávající obsluhy.

Návrh časové polohy pro výlukový grafikon: Karlovy Vary odjezd v trase Mn 87922pp s příjezdem do Nové Role 8:18 h, odjezd na trať směr Chodov v 8:30h. Traťová rychlost max. 40 km/h, vozy dovoleno sunout i táhnout, přejezdy nezabezpečené (pouze kříže), příjezd na vlečku v km 4.3 v 8:40 h, obsluha vlečky 20 min, odjezd z vlečky v km 4.3 v 9:00 h, příjezd na vlečku v km 3.2 v 9:04 h, obsluha vlečky 20 min, odjezd z vlečky v km 3.2 v 9:24 h, jízda zpět do Nové Role,

tam příjezd v 9:50 h, odjezd po vlaku Os 17106 v 10:10 h a příjezd do Karlových Var v 10:31 h. Převážná doba 3 h, ujeté traťových km 30,6 km.

Odpolední obsluha: Spojen s Mn 87050 do Nové Role (příjezd v 15:41 h), odjezd na trať směr Chodov v 15:55 h a příjezd na vlečku v km 4.3 v 16:05 h, pobyt na vlečce 20 min, odjezd v 16:25 h, příjezd na vlečku v km 3.2 v 16:29 h, pobyt na vlečce 20 min, odjezd z vlečky v 16:49 h a příjezd do Nové Role v 17:00 h, odjezd v 17:04 h a příjezd do Staré Role v 17:15 h (křížuje s vlakem Os 17112), odjezd v 17:23 h a příjezd do Karlových Var v 17:30 h. Převážná doba 2 h 10 min, ujeté traťových km 30,6 km.

d) Obsluha ostatních přepravek v žst Chodov

V obvodu Chodov, zhlaví odbočuje z hlavní traťové koleje vlečka Day-Dec, s.r.o. Provozovatelem vlečky je DOSTA se sídlem v Chebu. Z vlečky odbočuje ještě vlečka Montážní základna Chodov, jejímž vlastníkem a provozovatelem je SŽDC s.o. a provozovatelem drážní dopravy je na obou vlečkách ČD Cargo, a.s. Průměrný obrát vozů na vlečce je 2,38 vz/d. Obsluhu provádí staniční záloha ve sjednaných časech 8 a 15 hodin.

Všeobecně k obsluze Day-Dec: Jelikož se jedná o dlouhodobý provoz tak je možné zpracovat technologický postup do ZDD obou stanic a bude možné jezdit z Nového Sedla u Lokte přímo na vlečku Day-Dec a opačně.

Pokud výše popsany postup nebude schůdný tak po dobu rekonstrukce vlastní stanice Chodov bude mít vlečka náhradní obsluhu ze žst Nové Sedlo u Lokte trasou vlečkového Vleč vlaku v úseku vlečka Day-Dec – Nové Sedlo s uvolněním stáv. TK č.1-1S, 2-2S. Zabezpečovací zařízení: Stávající závěrová tabulka neumožňuje zabezpečený posun z TK na vlečku. Ve stavebním postupu vlečkový vlak Vleč vlak musí uvolnit zhlaví, aby se úsek vybavil, couvne zpět před výh.č.2 a cestou posunu zajede na vlečku. Při cestě z vlečky do Nového Sedla u Lokte se cestou posunu dostane z vlečky na správnou stáv. TK č.2S a do Nového Sedla u Lokte odjede na ústní souhlas obou výpravčích (Chodov a Nové Sedlo u L.), že trať je volná.

V případě nesouhlasu s nezabezpečeným posunem, by vlečkový vlak byl z trati zasunut na kusou kol.č.3 a odtud zabezpečeným posunem na vlečku Day-Dec; jízda zpět do Nového Sedla by byla opět z vlečky do stanice Chodov na kusou kol.č.3, vysunout na stáv. TK č.2 a po TK č.2S do Nového Sedla u Lokte. *Pokud nebude ani toto schůdné, pak bude nutné v tomto stavebním postupu vlečku neobsluhovat a vydat ZAN.*

Na kusé koleji č.15 se provádí nakládka odpadu, šrotu ze železa a oceli. V tomto stavebním postupu bude možné kolej č.15 obsluhovat v době, kdy bude ve stanici k dispozici staniční záloha z Nového Sedla u Lokte, nutný posun je možný jen k budovanému podchodu pod kol. č.3 a 5 (cca 40 m); kolej je částečně využita i pro souběžné ZS – v případě potřeby uvolnění delšího úseku koleje dojde k včasné dohodě mezi zhotovitelem a provozovatelem šrotiště.

e) Odřeknuté vlaky:

Chodov – Nové Sedlo u Lokte v pracovní dny: 22 vlaků kategorie Os,
Chodov – Nová Role, 4 vlaky kategorie Os v pracovní dny,
Chodov – vlečky Božičany 2 obsluhy v kategorii Mn v pracovní dny.
Karlovy Vary – Chodov Pn 48230, 48231 bez náhrady.

ETAPA 1a 05.06.-18.06.2017, 2 týdny (14 dní)**a) Opatření v osobní dopravě:**

Vlaky dálkové osobní dopravy kategorie R relace Praha – Ústí n/L – Cheb a vlaky regionální osobní dopravy relace Os Karlovy Vary – Sokolov – Cheb budou (stejně jako v základní etapě 1) vedeny normálně dvoukolejně po objezdu po stáv. TK č.1-1S, 2-2S mimo stanici Chodov, pro nástup a výstup chodovské frekvence budou tyto vlaky zastavovat v žst Nové Sedlo u Lokte,

Regionální osobní doprava trati Loket předměstí – Chodov – Nová Role bude vedena již po rekonstruované loketské TK. Pro snížení nároků na NAD budou do výlukového jízdního řádu ještě vloženy posilové spoje Chodov – Nové Sedlo u Lokte; jejich počet vyplyne z detailně zpracovaného výlukového jízdního řádu pro aktuální GVD v době výstavby.

b) Opatření v nákladní dopravě na trati Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte:

Vlaky tranzitní nákladní dopravy trati Karlovy Vary – Sokolov – Cheb jsou vedeny normálně dvoukolejně po objezdu po TK č.1-1S, 2-2S mimo vlastní stanici Chodov, včetně Mn vlaků relace Karlovy Vary – Sokolov, které místní zátěž pro Chodov (vyjma Božičany) provedou do žst. Nové Sedlo u Lokte a obsluhu manipulačních míst v Chodově zajistí staniční záloha N.Sedla u Lokte,

Ucelené vlaky Pn 48230 a 48231 relace Chodov – Zebrzydowice PKP a zpět budou odřeknuty bez náhrady. S vyloučením ložných manipulací přepravce souhlasí maximálně po dobu 14 dní.

c) Opatření v nákladní dopravě na trati Chodov – Nová Role:

Obsluha vleček Božičany bude v této etapě již prováděna opět ze žst. Chodov. Zátěž pro tyto vlečky se bude shromažďovat v žst. Nové Sedlo u Lokte a do Chodova ji po loketské TK přiveze Mn vlak na novou kol.č.4 a přes úvrať novou kol.č.4b, 4c odjede na trať Chodov – Nová Role, kde obslouží obě vlečky a stejnou cestou se vrátí zpět do žst. Chodov, opět na novou kol.č.4. Zde platí upozornění, že lok musí na některé z vleček objet po volné koleji na druhou stranu, aby při jízdě z vleček do Chodova vozy táhla a mohla tak odjet i do Nového Sedla s lok v čele vlaku.

d) Obsluha ostatních přepravců v žst Chodov

Pro obsluhu vlečky Day-Dec – Nové Sedlo platí stejné podmínky jako v etapě 1. Stejně tak platí i práce na kusé koleji č.15, kde se provádí nakládka odpadu, šrotu ze železa a oceli.

e) Odřeknuté vlaky:

Žádné.

f) Náhradní autobusová doprava:

Bude vedena jako v etapě 1 jen v případě, že se plně nepodaří zajistit odvoz chodovské frekvence regionálními a vloženými vlaky trati Loket předměstí – Chodov – Nová Role.

ETAPA 2A 19.06.-20.08.2017, 9 týdnů (63 dní)**a) Opatření v osobní dopravě:**

Vlaky dálkové osobní dopravy kategorie R relace Praha – Ústí n/L – Cheb a vlaky regionální osobní dopravy relace Os Karlovy Vary – Sokolov – Cheb budou vedeny obousměrně po nevyložené stáv. TK č.1-1S v úseku Odb. Karlovy Vary-Dvory – Nové Sedlo u Lokte mimo stanici

Chodov, pro nástup a výstup chodovské frekvence budou tyto vlaky zastavovat v žst Nové Sedlo u Lokte,

Vlaky regionální osobní dopravy relace Os Loket předměstí – Nové Sedlo u Lokte – Chodov budou vedeny po již rekonstruované loketské traťové koleji k novým nástupištím č.1 nebo 2 a budou posíleny o vložené nové spoje mezi Chodovem a Novým Sedlem u Lokte k zajištění odvozu chodovské frekvence od/na vlaky R, Os Karlovy Vary – Cheb; pro nemožnost objíždění souprav by to měly být soupravy sólo nebo vratné soupravy,

Vlaky regionální osobní dopravy relace Os Chodov – Nová Role jsou vedeny po rekonstruovaných nových kol.č.4b, 4c na kol. č.4 u nástupiště č.1.

b) Opatření v nákladní dopravě na trati Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte:

Vlaky tranzitní nákladní dopravy trati Karlovy Vary – Sokolov – Cheb jsou vedeny obousměrně po nevyloučené stáv. TK č.1-1S mimo vlastní stanici Chodov a stejně tak i Mn vlaky relace Karlovy Vary – Sokolov seř. n. bez manipulace ve stanici Chodov,

Ucelené vlaky Pn 48230 a 48231 relace Chodov – Zebrzydowice PKP a zpět budou ještě v této etapě vedeny až do žst. Nové Sedlo u Lokte, kde se bude uskutečňovat rozřazení došlé zátěže, deponie prázdných vozů pro nakládku, shromažďování ložených vozů, sestava výchozího vlaku spolu s technickou a přepravní prohlídkou a obsluha nakládkových kolejí v žst Chodov, kterou nelze provádět v žádné jiné z okolních stanic,

Obsluha nákladového obvodu v Chodově se bude uskutečňovat Mn vlaky s doprovodem v síle 1+2, k tomu budou použity stejné náležitosti jako v současném stavu (posunovací záloha žst Nové Sedlo u Lokte). S ohledem na kapacitu kusých kolejí v nákladovém obvodu žst. Chodov si každý pár ucelených vlaků vyžádá tři páry těchto dílčích obsluh. Obsluhovací Mn vlak bude sestaven v řazení lok. 742(750) + 8 vozů ř. Eas, Eaos, délka soupravy 130 m (včetně lok),

Obsluha bude v této etapě vedena po nové, již rekonstruované Loketské spojnici v nezávislé trakci sunutím do stanice Chodov na novou dopravní kol.č.4 a zasunuta na volnou kusou kol.č.6, 8 nebo 10 (vše dle nového číslování) k nakládkce granitu. Záloha přejede potom na soupravu ložených vozů granitem a vytáhne jí na kolej č.4 a do Nového Sedla u Lokte pojedou po Loketské spojnici na volnou dopravní kolej žst. Nové Sedlo u Lokte. Vznikne tak zárodek nového uceleného vlaku, který se dalšími dvěma zájezdy do Chodova potom doplní na celý výchozí ucelený vlak, který po výchozí technické a přepravní prohlídce odjede směr Karlovy Vary a Polsko.

c) Opatření v nákladní dopravě na trati Chodov – Nová Role:

Obsluha vleček na trati Chodov – Nová Role již bude umožněna ze žst. Chodov, zátěž dovezená Mn vlaky do žst. Nové Sedlo u Lokte bude přepravena Mn vlaky do Chodova a odtud obsluha vleček Božičany na trati Chodov – Nová Role.

d) Obsluha ostatních přepravek v žst Chodov

Pro obsluhu vlečky Day-Dec – Nové Sedlo platí stejné podmínky jako v etapě 1. Stejně tak platí i práce na kusé koleji č.15 s tím, že už neplatí omezení využitelné délky koleje (cca 40m) k budovanému podchodu, který už je v této fázi dokončený.

e) Odřeknuté vlaky:

Nejsou.

f) Náhradní autobusová doprava:

Nebude zřizována.

ETAPA 2b 21.08.-01.10.2017, 6 týdnů (42 dní)

a) Organizace provozu:

Vlaky dálkové a regionální osobní dopravy trati Karlovy Vary – Cheb vedeny obousměrně po nevyložené nové TK č.102 v úseku Odb. Karlovy Vary-Dvory – Chodov s vedením po nových kol.č.1 a 2 k nástupišti č.2 stanice Chodov a dále po Loketské spojnici do/z žst. Nové Sedlo u L.

Vlaky osobní dopravy trati Chodov – Nové Sedlo u L. – Loket předměstí budou vedeny po Loketské spojnici k novému nástupišti č.1 na kol.č.4.

Vlaky osobní dopravy trati Nová Role – Chodov – Loket předměstí jsou vedeny k novému nástupišti č.1 úvratí přes kusou kolej č.4c, kde jízdu končí (začínají) nebo mohou pokračovat směrem Nové Sedlo a Loket předměstí.

Ucelený vlak s přepravou granitu, jakož i souprava prázdných vozů od granitu, jsou vedeny již zase do žst. Chodov. Technologie obsluhy je shodná s cílovým stavem, příjezd vlaku na novou kolej č.4 a odstavení předního dílu na volnou nákladkovou kolej. Shromažďování ložené zátěže na koleji č.3, odkud vlak po technické a přepravní prohlídce odjede směrem Karlovy Vary po nesprávné koleji (není ještě k dispozici spojka z výh.č.4-5). Přístavbu a odtah vozů a řazení uceleného vlaku provádí staniční záloha, dojíždějící ze žst. Nové Sedlo u L.

Mn vlak Karlovy Vary – Sokolov seř.n. bude veden již přes stanici Chodov, provede obsluhu vleček na trati Nová Role – Chodov a bude pokračovat do Nového Sedla u L. po Loketské spojnici nebo naopak.

b) Obsluha ostatních manipulačních míst a vleček:

Obsluha vl. Day-Dec bude po dobu etapy vyloučena, nutno zajistit vydání zákazu nákladky (ZAN). Obsluha manipulačního místa na kol.č.15 bude zachována.

c) Náhradní autobusová doprava:

Není zřizována

d) Odřeknuté vlaky:

Nejsou

Dokončovací práce 02.10.-03.12.2017, 9 týdnů (63 dní)

Bez omezení dopravy.

ZIMNÍ PŘESTÁVKA 2017/2018

Bez omezení dopravy.

ETAPA 3a 12.03.-29.04.2018, 7 týdnů (49 dní)**a) Organizace provozu:**

Vlaky dálkové a regionální osobní dopravy trati Karlovy Vary – Cheb vedeny mimořádně k provizornímu nástupišti alternativně buď ke kol.č.8 v úrovni stávajícího nást.2 nebo ke kol.č.112 před VB. Na chodovském zhlaví směr Chodov po loketské koleji vjíždí a odjíždí vlaky E trakce se staženým sběračem.

Výchozí a končící vlaky trati Locket předměstí – Nové Sedlo u Lokte vedeny k nástupišti č.1 nebo 2 na koleji č.1, 2, 3 a 4, které budou vyloučeny jen na zhlaví chodovském.

Vlaky trati Locket předměstí – Chodov budou vedeny stejně jako vlaky dálkové a regionální dopravy k provizornímu nástupišti. *Mimořádně mohou být ukončeny ukončeny v žst. Nové Sedlo u Lokte a nahrazeny NAD.*

Vlaky tranzitní nákladní dopravy budou vedeny po nevyložené koleji č.8, přejíždí chodovské zhlaví se staženým sběračem. U těchto vlaků je třeba zajistit ve stanici průjezd. Pokud tyto vlaky ve stanici manipulují (odvěšení a přivěšení skupin vozů) pak je nutné u vlaků ve směru Karlovy Vary zajistit v obvodu stanice postrk nezávislé trakce pro lepší rozjezd vlaku a následné stažení sběrače na chodovském zhlaví,

Výchozí a končící nákladní vlaky Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte jsou vedeny přímo na vlečkové kolejiště kol.č.100 až 112 stejně jako při stavu bez výluky. Končící vlaky ze směru od Karlových Varů vjíždí na vlečkové koleje se staženým sběračem. Pro výchozí vlaky je třeba pro lepší rozjezd zajistit ve stanici jednu postrkovou lokomotivu nezávislé trakce.

Výchozí a končící vlaky v úseku N.Sedlo – Sokolov jsou vedeny bez omezení na vlečkové kolejiště.

b) Náhradní autobusová doprava:

Není zřizována.

c) Odřeknuté vlaky:

Nejsou.

ETAPA 3b 30.04.-03.06.2018, 5 týdnů (35 dní)**a) Organizace provozu:**

Vlaky dálkové a regionální osobní dopravy trati Karlovy Vary – Cheb jsou vedeny normálně po nevyložených staničních kolejích k nástupišťům č.1 a 2 s tím, že přes chodovské zhlaví jsou vlaky E trakce vedeny se staženým sběračem.

Vlaky trati Locket předměstí – Nové Sedlo u Lokte – Chodov jsou vedeny normálně po nevyložených kolejích k nástupišťům č.1 a 2 bez omezení.

Vlaky tranzitní nákladní dopravy budou vedeny normálně po hlavních kolejích bez omezení. U tranzitních nákladních vlaků s manipulací v žst. Nové Sedlo u Lokte je třeba veškerý posun s odvěšením a přivěšením skupin vozů provádět výhradně přes sokolovské zhlaví.

b) Organizace vlečkové provozu:

Pro totální výluky chodovského zhlaví musí vlaky tvořené na vlečce nebo určené na vlečku být v úseku Vřesová – Nové Sedlo u Lokte vedeny do předávacího kolejiště Vlečky SÚ a.s. v

Novém Sedle u Lokte náhradní cestou přes dopravnu D-10 se zaústěním do sokolovského zhlaví. Při zaústění do sokolovského zhlaví je nutné překonat nepříznivé sklonové poměry, které znemožňují dopravovat na předávací koleje celé ucelené vlaky najednou, nýbrž na třikrát po skupinách 10 vozů. Zvýšení provozní náklady může vlečkař uplatňovat u investora.

Celkem se jedná o 10 párů vlaků směr Sokolov a 4 páry vlaků směr Karlovy Vary, pro které je nutné volit náhradní cestu. Kromě toho vlaky směru Karlovy Vary by bylo nutné ještě přestavit z kolejiště SŽDC a.s. na vlečkové kolejiště Vlečky SU a.s. přes sokolovské zhlaví a nebo vlaky vézt odklonem přes Plzeň – Cheb – Sokolov. Kromě těchto 14 párů vlaků dopravce ČD Cargo a.s. jsou do GVD 2015 zapracovány ještě trasy vlaků dopravce SU a.s. v rozsahu 13 párů vlaků podle potřeby v relaci Citice – Nové Sedlo u Lokte pro vnitřní přepravu mezi vlečkami SU po železniční trati SŽDC a.s.; skutečný počet těchto vlaků za průměrný den musí být pro aktuální roky výstavby ještě ověřen u SU a.s.

c) Náhradní autobusová doprava:

Není zřizována

d) Odřeknuté vlaky:

Nejsou.

6.10 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ

K omezení v dodávce energií nedojde.

7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Stavba svým rozsahem i přes místy poměrně rozsáhle změny se převážně nachází na drážním pozemku bez potřeby trvalých záborů nedrážních pozemků. Vlastníkem drážních pozemků je ve stanici ČD a.s. a v trati pak SŽDC s.o. Mezi drážní pozemky patří i dotčené pozemky ČD, a.s., které jsou ale z pohledu stavby cizí a využití těchto pozemků bude pro účely stavebního řízení řešeno uzavřením Smlouvy o právu provedení stavby.

Pro demolice objektů nebo částí objektů ve vlastnictví ČD, a.s. bude pro účely stavebního řízení mezi investorem a ČD, a.s. uzavřena smlouva o právu provedení stavby a doložením souhlasu správce RSM. Jedná se o demolici objektu garáže u kol. č. 12a na pozemku p.č. 1048 v k.ú. Dolní Chodov, ubourání zastřešení před VB směrem do kolejiště a ubourání dřevěné části rampy u skladiště podél koleje č. 6.

Pro demolici mostu na chodovském zhlaví Nového Sedla v km 197,472 bude investorem tento most odkoupen. Most je ve vlastnictví Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.

katastr	parcelní číslo	trvalý zábor	dočasný zábor do 1 roku	dočasný zábor nad 1 rok	věcné břemeno
Chranišov	335/15		245		
	335/14		27		
	335/15		62		
	335/19		24		
	335/20		42		
	260/2		313		
Dolní Chodov	1207/1		13		13
	1056		22		22
	1055/9	111			
	1048		358		
	1055/10		32		
	1055/11	635	17 412		
	1083/2		1688		
	1083/1		283		
	1055/1		871		
Jenišov					
Loučky u Lokte	521/1		953		
Mírová	337/2		1020		
	337/2		3255		
	337/6		1456		
	338/1	32			
	338/2	208			
Nové Sedlo	1395/2		211		
	1395/3		751		

8. VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V souvislosti s novým uspořádáním karlovarského zhlaví pro rychlost 80/100 km/h bylo nutné vzhledem ke stísněným poměrům stávajícího stavu použít pro napojení vlečky DAY-DEC výhybkou R=190m pro rychlost 40 km/h umístěnou v hl. koleji pro rychlost vyšší než 50 km/h. Dle ČSN 73 6360-1, odst. 8.4.1. bod b) SŽDC OTH souhlasí s tímto řešením na základě projednání. Souhlas byl udělen na jednání k přípravné dokumentaci dne 30.9.2013.

Dále jsou navržena výjimečná řešení z předpisu SŽDC S3/2 pro snížení rozsahu zásahu do nerekonstruovaných částí kolejí z důvodu navázání do BK v rekonstruovaných částech kolejí týkající se nedodržení min. délky přípojného pole BK. Jedná se o tato místa napojení:

- v koleji č. 1 za výh. č. 8 ve **vedlejší** dopravním (odbočném) směru bude přivařeno kolejové pole s pružným upevněním na betonových pražcích (cca 21,6 m) a za stykem bude regenerovaná, jednotlivě svařená výh. č. 9 – toto řešení není v souladu s předpisem

SŽDC S 3/2 pro nedodržení min. vzdálenosti dýchajícího konce za KV s ČZ ve vedlejším dopravním směru (min. 25 m) dle čl. 138 – **bude řešeno výjimkou**

- v koleji č. 3 za vyh. č. 24 bude v hlavním dopravním (odbočném) směru do koleje č. 3 dodržena minimální délka dýchajícího konce BK 75 m a v přivařeném kol. poli mezi výhybkami č. 22 a 24 bude s pružným upevněním na betonových pražcích – na společných dřevěných pražcích bude vyměněno pouze upevnění za pružné (cca 14,2 m). Na KV č. 22 bude v odbočném směru ochranný kolejnicový styk - toto řešení není v souladu s předpisem SŽDC S 3/2 pro nedodržení min. vzdálenosti dýchajícího konce za KV s ČZ ve vedlejším dopravním směru (min. 25 m) dle čl. 138 – **bude řešeno výjimkou**

Souhlas s tímto navrženým výjimkovým řešením od gestora předpisu je doložen v části H – Doklady.

Ostatní navržené řešení nevyžaduje výjimek.

Zachování stávajících nevyhovujících objektů a zařízení mimo rozsah stavby není považováno za nový výjimkový případ a není dokumentací řešeno (v kompetenci správce).

9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Nejvyšší traťová rychlost v úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte je 120 km/h. Zábrzdná vzdálenost je 1 000 m. V úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte je normativ délky nákladního vlaku 615 m, normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy je 200 m a normativ délky zastávkových vlaků je 170 m. Provoz a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je v úseku zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s traťovými souhlasy a kontrolou volnosti tratě.

Obě železniční stanice dále propojuje jednokolejná trať (tzv. loketská traťová kolej), dle tabulek traťových poměrů označená č. 536B, která je součástí regionální dráhy Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte. Trať je v úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte elektrifikovaná soustavou 25 kV 50 Hz. Nejvyšší traťová rychlost v úsek je 60 km/h a zábrzdá vzdálenost je 700 m. Normativy délek vlaků jsou shodné s tratí č. 533. Provoz a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je v úseku zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s traťovými souhlasy a kontrolou volnosti tratě. Z hlediska organizování drážní dopravy se považuje úsek Chodov – Nové Sedlo u Lokte za trojkolejný.

Z žst. Chodov odbočuje jednokolejná trať Chodov – Nová Role, dle tabulek traťových poměrů označená č. 536D. Trať je součástí regionální dráhy Chodov – Nová Role. Trať není elektrifikována. Nejvyšší traťová rychlost je 40 km/h. Zábrzdá vzdálenost je 400 m. Normativ délky nákladního vlaku je 175 m, normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy a normativ délky zastávkových vlaků je 20 m. Provoz a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie typu telefonické dorozumívání.

Peronizace žst. Chodov je součástí souboru opatření na straně infrastruktury v úseku Ústí nad Labem – Cheb, který zkrácením jízdních a cestovních dob umožní v žst. Cheb vytvoření přípojných skupiny mezi linkami R5 a R29 při zachování prokladu linek R5 a Ex3 v úseku Praha – Ústí nad Labem hl. n. a zatraktivnění železniční dopravy.

Výhledový rozsah dopravy vychází z požadavků objednatelů dopravy v dlouhodobém horizontu a je následující:

- Ex Karlovy Vary – Nürnberg. Interval 120/120 minut. Celkem 8 párů vlak. Zastavuje v žst. Chodov.
- R Praha hl. n. – Cheb. Interval 120/120 minut. Celkem 8 párů vlak. Zastavuje v žst. Chodov.
- Os Karlovy Vary – Cheb. Interval 60/120 minut. Celkem 16 párů vlaků. Zastavuje v žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte.
- Os Chodov – Loket předměstí (– Nová Role). Interval 60/120 minut. Celkem 9 párů vlaků, z toho 2 páry pokračují do Nové Role. Zastavuje v žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte.

Výhledový rozsah nákladní dopravy vychází ze současného stavu, který je o 20 % navýšen. Je proto uvažováno s cca 16 páry dálkových tras nákladních vlaků a dvěma páry manipulačních vlaků.

Zvýšením traťové rychlosti v obvodu žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte dojde ke zkrácení jízdních dob v úseku Karlovy Vary-Dvory – Chodov – Nové Sedlo u Lokte zejména u vlaků osobní dopravy ve výši 1,5 v sudém směru a 2,0 minuty v lichém směru.

Součástí úprav staničního zabezpečovacího zařízení je také zřízení staničních dopravních kolejí č. 101 a 102 v prostoru současného karlovarského záhlaví žst. Chodov, které umožní úvratovou jízdu mezi žst. Chodov a žst. Nové Sedlo u Lokte při výluce loketské traťové koleje.

Výstavba nového staničního zabezpečovacího zařízení umožní dálkové ovládání z žst. Karlovy Vary a z toho vyplývající úsporu personální potřeby zaměstnanců obsluhujících zařízení dopravní cest ve výši 8,1 pracovníků oproti současnému stavu, kdy je stanice obsazena výpravčím a dozorcem výhybek.

10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podrobně je problematika provozní a dopravní technologie řešena v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

11. POŽADAVKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Problematika je podrobně řešena v samostatných částí dokumentace B.11 Odolnost a zabezpečení stavby a v části F. ZOV, které obsahují následující dílčí složky:

- B.11.1 PBR
- B.11.2 Pyrotechnický průzkum
- B.11.3 Odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení
- B.11.4 Posudek báňského znalce
- B.11.5 Zpráva o pspouzení bezpečnosti
- B.11.6 Plán BOZP
- F.1 ZOV
- F.2 Havarijní plán

12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Trakční vedení ŽST Chodov (km 195,3 až km 197,1) je primárně napájeno z trakční napájecí stanice (dále jen TNS) Jindřichov (km 205,8) v blízkosti ŽST Cheb. Druhé možné napájení lze realizovat z TNS Dalovice (km 163,7) u ŽST Karlovy Vary přes spínací stanici (dále jen SpS) Sokolov – Královské Poříčí (km 234).

Trakční vedení žst. Chodov, žst. Nové Sedlo a jednokolejná spojky žst. Chodov – žst. Nové Sedlo bylo vybudováno v roce 1983 dle typové sestavy „S“ (střídavá soustava - AC, 25KV, 50Hz). Vedení je uchyceno na samostatných stožárech s konzolou typu T a AP a na trakčních branách se směrovými lany. Hlavním systémem (TR 100Cu + NL 50 Bz) jsou zatrolejovány hlavní koleje č. 1 a 2. Ostatní koleje jsou zatrolejovány vedlejším systémem (TR 80Cu + NL 50Bz).

Jednokolejná spojka žst. Chodov – žst. Nové Sedlo je zatrolejována systémem TR 100Cu + NL 50Bz.

Stanice Chodov je rozdělena do šesti sekcí:

- koleje č. 4 a 6
- kolej č. 2
- kolej č. 1
- koleje č. 5 a 3
- koleje č. 7, 9 a 11
- kolej č. 13

Stanici Chodov obchází dvoukolejná elektrizovaná přeložka trati se zaústěním do žst. Nové Sedlo. Elektricky lze tedy žst. Chodov zcela odpojit bez narušení napájení přilehlých částí trati.

Stavba „Peronizace žst. Chodov“ nijak výrazně neovlivní stávající elektrické odběry hnacích vozidel. Odstraněním propadu rychlosti spíše dojde k drobné úspoře ve spotřebách elektrické energie. S navýšením spotřeb by bylo možné uvažovat až s navýšením výhledové dopravy o proti dopravě stávající. Toto by muselo být posuzováno pro celý napájecí úsek a vlastní realizace, či nerealizace, uvedené stavby, by výslednou spotřebu více méně neovlivnila.

Z výše uvedeného vyplývá, že stavba „Peronizace žst. Chodov“ nevyžaduje žádné úpravy v dimenzování stávajících TNS Jindřichov, či TNS Dalovice.

Stavba „Peronizace žst. Chodov“ nijak výrazně neovlivní stávající proudové odběry hnacích vozidel, a tedy ani napěťové poměry v napájeném úseku. Proto se doporučuje u rekonstruovaných částí TV zachovat dimenzi TV hlavních kolejí TR 100Cu + NL 50 Bz a dimenzi TV vedlejších kolejí TR 80Cu + NL 50 Bz.

13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Předmětný úsek – železniční stanice a přilehlé traťové úseky - je elektrizován střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz a probíhá v celé řadě souběhů a křížení s kovovými úložnými zařízeními (potrubí uložená v zemi nebo spojená se zemí) a konstrukcemi (mostní objekt).

Vliv střídavých bludných proudů na železobetonové a ocelové konstrukce resp. kovová úložná zařízení není tak nebezpečný jako je elektrickými bludnými proudy stejnosměrného charakteru. Vzhledem k tomu, že nebyl prokázán negativní vliv střídavých bludných proudů na železobetonové konstrukce ani ve spolupůsobení se stejnosměrnými bludnými proudy, není třeba naplnit ustanovení dle předpisu SR 5/7 o povinnosti provádění korozních průzkumů a následných ochranných opatření.

Objekt mostu v ev. km 195,556 v žst. Chodov, má charakter železobetonových konstrukcí a vztahují se na ně zásady ochrany proti korozi nelineových zařízení dle ČSN 038372, TKP 25 a předpis SR 5/7 (S).

Stavbou (prostorově) dotčená litinová vodovodní potrubí nejsou osazena kontrolními měřicími body (dále KMB).

Vysokotlaké plynovody jsou aktivně chráněny proti korozi katodovou ochranou a jsou na nich vybudovány KMB. Středotlaké a nízkotlaké plynovody jsou převážně z lineárního polyethylenu LPE.

Kabelové rozvody silnoproudé a slaboproudé (sdělovací a zabezpečovací) jsou vesměs celoplastové se souvislou pasivní ochranou kabelů.

Vzhledem k tomu, že v uvedeném úseku trati je střídavá trakce není nutné provádět korozní průzkum na ostatních kovových úložných zařízeních, která nejsou majetkem ve správě dráhy.

Stavbu je nutno realizovat s ohledem na maximální omezení úniku zpětných trakčních proudů do země. To znamená používat také izolované ukolejňovací vodiče.

Trakční stožáry se budou ukolejňovat přes průrazky s opakovatelnou funkcí (typ UPOG).

14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

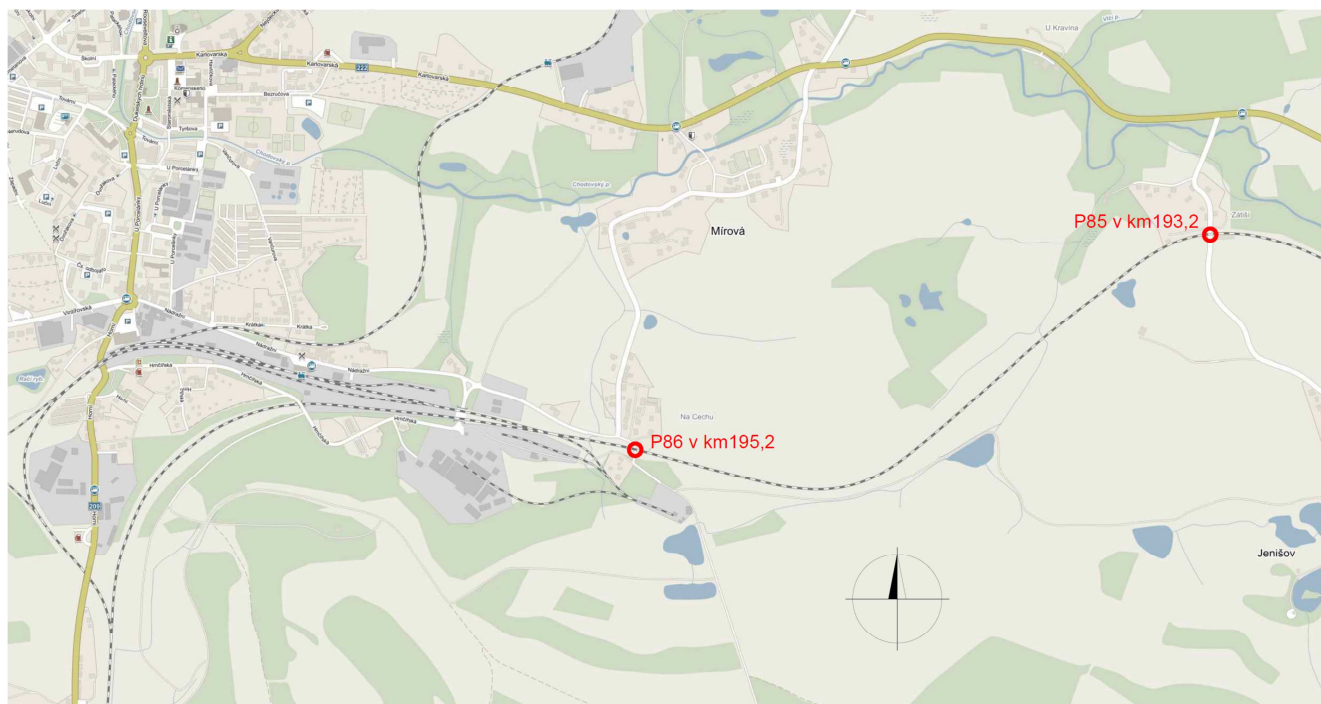
Nový průběh traťové rychlosti je zobrazen v samostatné příloze B.14 Graf dynamického průběhu rychlostí.

15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

K zásahu do povrchu veřejných komunikací dojde zejména v případě provádění překopů pro sdělovací kabely a kabely železničního zabezpečovacího zařízení. Překopy budou prováděny na přejezdech P85 v km 193,2 a P86 v km 195,2.

V případě přejezdu P85 je šířka vozovky vyhovující pro překop po polovinách. Přednost v jízdě protijedoucích vozidel musí být vyznačena ve směru od trati, tedy tak, aby bylo jednodušší přejezd opustit než na něj vjet.

Přejezd P86 bude patrně nutné uzavřít pro silniční dopravu v celé šířce. Vzhledem k předpokládané nízké intenzitě dopravy a rozměrům výkopu bude zřejmě možné operativně umísťovat přes výkop vhodné provizorní přemostění vyhovující nejtěžšímu vozidlo využívajícímu přejezd.



16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Trvalé zábory ZPF nejsou.

Dočasné zábory ZPF nad 1 rok jsou navrženy na ploše 1955 m².

Dočasné zábory ZPF do 1 roku nejsou.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Trvalé zábory PUPFL nejsou.

Dočasné zábory PUPFL nad 1 rok jsou navrženy na ploše 95 m² v k.ú. Dolní Chodov.

Dočasné zábory PUPFL do 1 roku nejsou.

Ochranné pásmo lesa (50 m) je dotčeno.

17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Ve smyslu zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií nedochází k podstatným úpravám budov, které by ovlivnily energetickou náročnost objektů. Navržené úpravy se soustřeďují na vnitřní přístrojové (technologické) vybavení – především zabezpečovací a sdělovací zařízení a jím vyvolané drobné dispoziční úpravy. Nejsou řešeny úpravy pláště budov.

Na tyto úpravy se nevztahuje nutnost zpracování průkazů energetické náročnosti budov.

18. OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Ochrana stavby před negativními účinky povodní, sesuvy půdy, poddolování, seizmicity a radosti se nepředpokládá.

Povodně

V rozsahu stavby dochází ke křížení několika vodních toků. Křížení popisuje následující tabulka.

žkm	Není stavbou dotčen	ID toku	Název toku	Správce toku
193.823	v propustku, výkop pro kabelovou trasu na drážním tělese mimo dosah toku	102 289 37	bezejmenný	Sokolovská uhelná
195.267	v propustku, výkop pro kabelovou trasu na drážním tělese mimo dosah toku, úprava koleje na drážním tělese	102 337 26	PBP Chodov.p. od PZ Na Cechu	Povodí Ohře, s.p.
20.454	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	102 360 81	bezejmenný	Město Chodov
197.435	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	102 289 35	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
198.253	v propustku, úprava koleje na drážním tělese	101 021 04	Loučský potok	Povodí Ohře, s.p.
cca 197.000	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 289 35	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.260	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 289 76	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.600	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	101 021 04	Loučský potok	Povodí Ohře, s.p.
cca 198.780	neveřejná komunikace v areálu Loketské výsypky, propustek v komunikaci, přístup na staveniště	102 840 22	bezejmenný	Město Nové Sedlo

Uvedené vodní toky jsou v křížení s železniční tratí nebo přístupových komunikací vedeny pod stávajícími mostními objekty nebo propustky, které **nebudou stavbou dotčeny**.

Vlastní stavba se nenachází v záplavovém území a nespadá do oblasti s povodňovým nebezpečím těchto toků ani řeky Ohře. Na stavbě se proto nenavrhují žádná opatření.

Sesuvy půdy

Zájmové území leží při úpatí Krušných hor, které byly odděleny výraznou tektonickou linií krušnohorského hlubinného zlomu. Směr tektonické linie je cca JZ-SV, kdy jižně oddělná kra výrazně poklesla. V rámci zájmového území se předpokládá blízký výskyt lokální tektonické linie směru SZ-JV. Její vliv se v předkvartérních sedimentech/horninách se projevuje částečnou změnou geomechanických a geofyzikálních parametrů. V terciérních sedimentech se tektonika projevuje zejména prohnětením sedimentů, případně náhlým ukončením/přerušením vrstevního sledu. V jílovitých sedimentech pak i snížením geomechanických a geofyzikálních parametrů.

Z hlediska výskytů sesuvů byly v minulosti jejich výskyty na zářezových svazích jednokolejné spojky mezi Chodovem a Novým Sedlem. V minulosti došlo k jejich sanaci a v současnosti jsou stabilizované.

Poddolování

Zájmové území podle registru poddolovaných území spadá do tří poddolovaných ploch:

- poddolované území, plocha Chranišov, číslo ID 392
- poddolované území, plocha Dolní Chodov, číslo ID 406
- poddolované území, plocha Mírová, číslo ID 424

Předmětem těžby bylo hnědé uhlí a kaolín, těžba probíhala před i po roce 1945. Revize důlních děl pak probíhala v letech 1980-1985.

Na posouzení rizika poddolování byl vypracován posudek banského znalce - Ing. Jaroslav Jiskra Ph.D. z 01/2015. Podle tohoto posudku lze z hlediska historické hlubinné důlní činnosti rozdělit posuzovanou oblast do dvou částí. Část východní od km 195,357 až po železniční most, který převádí železnici nad silnicí Chodov-Nové Sedlo přes Chranišov a na část západní, od tohoto mostu až do km 197,701.

a) část východní - hlubinná důlní činnost byla v tomto úseku realizována s ohledem na bezpečnost Buštěhradské železniční dráhy, tak aby nedošlo k jejímu poškození. Byl stanoven ochranný pilíř dráhy. V něm bylo raženo pouze několik spojovacích chodeb mezi důlními poli, ale klasické pásmové dobývání uhlí ne. U dolu Anton de Padua (Antonín Paduánský) se jednalo o spojovací chodby dvě, vedené z jižního do severního důlního pole v hloubce 47 metrů. U dolu Richard potom o chodby vedené ve dvou výškových úrovních ze severního do jižního důlního pole. Dvě chodby vedené v hloubce 90 metrů pod terénem a několik v hloubce okolo 70 metrů, které však byly nakonec zaplněny zakládkou (viz příloha posudku číslo 10). **Celý tento východní úsek je pro realizaci stavby „Peronizace žst. Chodov“ z hlediska poddolování bezpečný.** (Dle Geofondu plocha Mírová ID 424 a Dolní Chodov ID 406)

b) část západní - (dle Geofondu plocha Chranišov ID 392), zde je situace podstatně složitější, protože zde od roku 1972 začala být řešena přeložka železniční trati Cheb-Chomutov v úseku Královské Poříčí-Chodov. Projekt byl dokončen 30.5. 1972. Tato investice za 1 171 800 000 Kčs byla uvedena do provozu 1.5. 1980. V úseku od Louček až k Chranišovu je zčásti vedena nad historickými hlubinnými dobývkami. Zde je riziko propadu minimální, přesto doporučuji v tomto místě na pracovišti minimálně 3 pracovníky, vybavené telefonem a lanem. Telefonní číslo báňské záchranné stanice ve Vintířově je 352 46 3015.

Seismická

Podle ČSN EN 1998-1-1 „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - část 1“ (Eurokód 8) odpovídá zóně s přiřazenou hodnotou referenčního zrychlení základové půdy (návrhové zrychlení základové půdy) $a_g R \dots 0,06 - 0,08 g$ (g -gravitační zrychlení).

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

Radon

Radon je všudypřítomný přírodní radioaktivní plyn. Vzniká postupnou přeměnou uranu, který je v různých množstvích přítomen ve všech materiálech zemské kůry.

Vyšší koncentrace radonu zejména při dlouhodobé expozici mohou způsobovat rakovinu plic. Riziko při krátkých pobytech v prostorech s vyššími koncentracemi radonu než 400 Bq/m^3 je zanedbatelné. Je totiž úměrné celkové vdechnuté radioaktivitě a ta závisí nejen na koncentraci radonu, ale také na délce pobytu.

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na ochranu před radonovými riziky (budovy) se žádná opatření nenavrhují.

Hluk

Z hlediska dodržení hygienických limitů hluku bylo v rozsahu provedeno posouzení hlukové zátěže na okolí tratě na základě hlukové studie a měření hluku v referenčních bodech. Podle výsledků hlukové studie není třeba navrhovat protihluková opatření.

19. OCHRANA OBYVATELSTVA

Pro účely stavby je zpracování Havarijní plán, který je uveden v příloze F.2 Havarijní plán. Obsahuje i zásady prevence závažných havárií.

Podle informací a zdrojů bylo provedeno ověření rozsahu stavby z hlediska kontaktu s objekty stálého ukrytí. V rozsahu stavby se žádný takový objekt nenachází. Zařízení CO nebudou stavbou dotčeny.

Stavba není určena k ochraně obyvatelstva před vnějšími vlivy. V případě nutnosti je možné stavbu využít k přesunu techniky nutné k ochraně obyvatelstva.

20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy, které zajišťují i možnost bezbariérového užívání stavby:

- zákon č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon)
- zákon č. 127/2005 Sb. (Zákon o elektronických komunikacích)
- zákon č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách)
- zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích)
- vyhláška č. 398/2009 Sb. (o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb)
- vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah v platném znění)
- vyhláška č. 30/2001 Sb. (pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích)
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7
- TS SŽDC 3-2007/S

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí

profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se ve na nástupištích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhuje hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS).. Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově užiteli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením sluchu se ve stavbě nenavrhují zvláštní opatření.