

Č.j.: 2576/2016-SŽDC-SSZ-UT2-Spi

Příloha k SP č.j. /2016-SŽDC-O6-Hor

Posuzovací protokol

přípravné dokumentace stavby

„Modernizace ŽST Cheb“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace ŽST Cheb
ISPROFOND/Sub.ISPROFIN :	3273214901/5413510003
Místo stavby:	ŽST Cheb Parc. č. 2614/2, 2615/1, 2615/2, 3122, 987/3 a St. 1027
Kraj:	Karlovarský
Okres:	Cheb
Městský úřad:	Cheb
Katastrální území:	Cheb, Podhrad
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ:70994234, DIČ:CZ70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Realizace stavby:	2017 – 2018
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 25793349

II. Všeobecné údaje o stavbě

Stavba „Modernizace ŽST Cheb“ má charakter částečné rekonstrukce. Veškeré úpravy se budou realizovat na stávajícím drážním pozemku v ŽST. Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejiště ŽST Cheb, úpravu nástupišť (výška hrany nástupiště 550 mm nad TK), zastřešení a stávající podchod. Všechna nástupišť budou mít bezbariérový přístup, v celé délce budou vybavena varovným pasem min. šířky 400mm umístěným 800 mm od nástupištní hrany pro nevidomé v souladu s ČSN 73 49 59. Rovněž budou na nástupišťích umístěny vodící linie a bezpečnostní a signální pásy. Pod rekonstruovanými kolejemi, vč. nových výhybek, bude provedena rekonstrukce železničního spodku. V rámci stavby bude provedena sanace mostu v km 454,545 – staniční podchod. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce na železničním svršku bude rekonstruováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, osvětlení nástupišť a EO.V. Rekonstrukce se dotkne též úprav NN, ochrany kabelů, KSU a TP. Uvažuje se s úpravou zpevněných ploch.

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti, bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení kultury cestování. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a zvýšení spolehlivosti provozu, bude mít za důsledek zatraktivnění osobní železniční dopravy a následné zvýšení počtu

cestujících a tržeb. Z hlediska umístění stavby v území se stavba drží stávající plochy železniční stanice. Stavba je v souladu se zpracovanou územně plánovací dokumentací pro danou lokalitu. Stavba je situována v k.ú. Cheb a Podhrad na pozemcích ČD, a.s. a SŽDC, s. o. V obvodu stavby se nenachází žádné chráněné území ani kulturní památky. Realizací stavby nedojde k trvalému a dočasnému záboru zemědělského a lesního půdního fondu. Nedojde ke kácení vzrostlé zeleně. Výstavba ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Pouze po dobu výstavby dojde k přechodnému zhoršení životního prostředí vlivem prováděných prací, zvýšením hlukosti a prašnosti, které lze při použití vhodných technologií a mechanizace minimalizovat. Se všemi odpady vzniklými v průběhu výstavby bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech a jeho prováděcích vyhláškách.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2016, v položce „Příprava a zabezpečení staveb“, ISPROFOND 3273214901, Sub. ISPROFIN 5413510003. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v letech 2017-2018. Financování projektu a realizace stavby bude spolufinancováno ze SFDI a z fondu EÚ, programu CEF. Souhrnný rozpočet stavby je zpracován v souladu se Směrnicí č. 20/2004.

Výchozí podklady:

Archivní dokumentace:

- Investiční záměr „Rekonstrukce nástupišť č. 2, 3 v žst. Cheb“, H-PRO spol. s r.o., 2008.
- Přípravná dokumentace „Cheb – zřízení bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště“, ATELIER 4, s.r.o., 2012.
- Přípravná dokumentace „Rekonstrukce kolejí č. 11, 9a, 7a, 3, 1 a 6 v žst. Cheb“, H-PRO spol. s r.o., 2012.
- Záměr projektu „Modernizace ŽST Cheb“, SUDOP PRAHA a.s., 2015.

Relevantní dokumentace:

- Technicko-ekonomická studie železniční trati Ústí nad Labem hl.n. - Most - Chomutov - Karlovy Vary - Cheb (mimo), 11/2009, TES
- Výhledový provozní koncept na trati Ústí n/L - Cheb po dokončení VRT Praha - Ústí n/L, 10/2010

Geotechnické podklady:

- Geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci stavby, GeoTec-GS, a.s., 2015.

Vliv stavby na životní prostředí:

Vyjádření k záměru „Modernizace ŽST Cheb“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů je v intencích a odpovídá změně záměru podle § 4 odst. 1 písm. c) tohoto zákona, tzn. pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah, nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a současně pokud se pro takovýto záměr vyžaduje územní rozhodnutí či jeho změna. Rovněž příslušný orgán ochrany přírody vyloučil významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Na základě výše uvedeného Vám sdělujeme, že zamýšlený záměr není předmětem posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Kapacitní údaje stavby:

Rekonstrukce železničního svršku	5391 m
Výhybka nová	6 ks
Dynamické zarážedlo	3 ks
Délka upravených nástupišť	740 bm
Délka upravených nástupištních hran	1810 bm
Plocha nového zastřešení nástupišť	3475 m ²
Počet nových výtahů	3 ks
Nejvyšší traťová rychlost	80 km/h

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje, vyjádření a stanoviska tj. č.j. a datum vystavení dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě.

Stavba svým rozsahem se celá nachází na drážním pozemku bez potřeby trvalých záborů nedrážních pozemků. Vlastníkem drážních pozemků je ve stanici ČD a.s. a na trati SŽDC s.o. Mezi drážní pozemky patří i dotčené pozemky ČD, a.s., které jsou ale z pohledu stavby cizí. Využití těchto pozemků bude pro účely stavebního

řízení řešeno uzavřením Smlouvy o právu provedení stavby. V rámci stavby jsou zřizovány pouze dočasné zábory nedrážních pozemků pro potřebu realizace stavby, všechny s délkou pod 1 rok.

Vyjádření orgánů státní správy :

- **Ministerstvo zdravotnictví, odbor ČILaZ**, Palackého nám. č. 4, 128 01 Praha 2, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MZDR 72152/2015-2/OZD-ČIL-Vac ze dne 16.12.2015. Závazné stanovisko k zásahu do ochranného pásma léčivého zdroje (dle § 37 zákona č. 165/2001 Sb.).
- **Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Územní pracoviště Plzeň**, Rašínovo nábřeží 390/42, 128 00 Praha 2, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. UZSVM/PKV/6539/2015-PKVM ze dne 4.1.2016. Sdělení k žádosti o stanovisko k předložené dokumentaci pro stavební řízení.
- **Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství**, Závodní 353/88, 360 21 K. Vary se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 3016/ZZ/15 ze dne 22.10.2015. Stanovisko k významným evropským lokalitám a ptačím oblastem - NATURA 2000.
- **Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství**, Závodní 353/88, 360 21 K. Vary se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 3384/ZZ/15 ze dne 25.11.2015. Vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů – EIA.
- **Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství**, Závodní 353/88, 360 21 K. Vary se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 3485/ZZ/15 ze dne 12.1.2016. Stanovisko k umístění vyjmenovaného stacionárního zdroje znečišťování ovzduší.
- **Městský úřad Cheb, Odbor životního prostředí, Vodní hospodářství**, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 99485/2015 ze dne 18.12.2015. Závazné stanovisko - podle ustanovení § 17 odst. 1 písm. e) vodního zákona.
- **Městský úřad Cheb, Odbor životního prostředí**, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 99486/2015 ze dne 21.12.2015. Souhrnné stanovisko z hlediska ochrany životního prostředí.
- **Městský úřad Cheb, Odbor stavební**, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 95698/2015/Oca ze dne 21.11.2015. Vyjádření z hlediska souladu záměru s územně plánovací dokumentací.
- **Městský úřad Cheb, Odbor stavební**, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. MUCH 85676/2015/Deg ze dne 13.10.2015. Souhlas podle § 15, odst. 2 stavebního zákona.
- **Muzeum Cheb**, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 493/4, 350 11, Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 3.3. V5 ze dne 6.1.2016. Stanovisko dotčeného orgánu.
- **Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, Územní odbor Cheb**, 17.listopadu 30, 350 02 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. HSKV-3633-2/2015-CH ze dne 30.12.2015. Stanovisko dotčeného orgánu státní správy na úseku požární ochrany.
- **CHEVAK Cheb a.s.**, Tršnická 4/11, 350 02 Cheb se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. 3546/2015 ze dne 8.12.2015. Stanovisko k PD k umístění stavby nebo zařízení.
- **Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, Územní pracoviště Cheb**, Závodní 94, 360 21 Karlovy Vary se vyjádřil k dokumentaci pod č.j. KHSKV 18158/2015/HP/Pán ze dne 8.1.2016. Závazné stanovisko v oblasti ochrany veřejného zdraví.

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto organizace:

- **Air Telecom a.s., zast. UNI Promotion s.r.o.**, Šlikova 294/31, 169 00 Praha 6 se vyjádřil k existenci sítí pod č.j. pod č.j. 111404716 ze dne 13.9.2015.
- **CETIN Czech Republic, a.s.**, Olšanská 2681/6, 13000 Praha 3 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 645976/15 ze dne 16.7.2015.
- **České radiokomunikace, a.s.**, Skokanská 2117/1, 169 00 Praha 6 – Břevnov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. UPTS/OS/120893/2015 ze dne 1.9.2015.

- **ČEZ Distribuce a.s.**, Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 100442451 ze dne 16.7.2015.
- **ČEZ Distribuce a.s.**, Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 100442454 ze dne 16.7.2015.
- **ČEZ ICT Services a.s.**, odd. Poskytování sítí, Slovanská alej 33, 326 00 Plzeň se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 200339116 ze dne 17.7.2015.
- **ČEZ ICT Services a.s.**, odd. Poskytování sítí, Slovanská alej 33, 326 00 Plzeň se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 200339113 ze dne 17.7.2015.
- **CHETES s.r.o.**, Pelhřimovská 1, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. - ze dne 20.8.2015.
- **CHEVAK Cheb a.s.**, Tršnická 4/11, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 20151126 ze dne 17.7.2015.
- **Policie České republiky**, Jednoty 1773, 356 15 Sokolov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. KRPK- 1328-33/ČJ-2015-1900IT ze dne 24.8.2015.
- **Ministerstvo obrany ČR**, Hradební 12, 110 15 Praha se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. ÚP/29 -23/15 ze dne 5.8.2015.
- **NET4GAS s.r.o.**, Na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4 -Nusle se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 5886/15/OVP/N ze dne 18.8.2015.
- **ČR Povodí Ohře s.p.**, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. POH/15655/2015-2/101200 ze dne 11.9.2015.
- **RWE GasNet, s.r.o.**, Plynárenská 499/1, 657 02 Brno se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 5001139423 ze dne 10.7.2015.
- **TEREA Cheb s.r.o.**, Májová 588/33, 350 02 Cheb se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. ES000056/2015 ze dne 29.6.2015.
- **T-Mobile Czech Republic a.s.**, Tomíčková 2144/1, 14800 Praha 4 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. E18018/15 ze dne 18.8.2015.
- **UPC Česká republika, s.r.o.**, Závěšova 5, 140 00 Praha 4 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. E011095/15 ze dne 20.7.2015.
- **Vodafone Czech Republic a.s.**, **Vodafone Czech Republic a.s.**, náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 148255 ze dne 22.9.2015.
- **WIA spol. s r. o.**, Štěpánská 61 – Palác Lucerna, 110 00 Praha 1 se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. Vkes-003/15 ze dne 23.9.2015.

Projednání s drážními organizacemi včetně sítí:

- **SŽDC, s.o., GR - Odbor přípravy staveb**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha se vyjádřil pod č.j. 49266/2015-SŽDC-O6 ze dne 23.11.2015.
- **SŽDC, s.o., GR - Odbor základního řízení provozu**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha se vyjádřil pod č.j. 49574/2015-SŽDC-O12 ze dne 26.11.2015.
- **SŽDC, s.o., GR - Odbor traťového hospodářství (OTH)**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil pod č.j. 49653/2015-SZDC-O13 ze dne 25.11.2015.
- **SŽDC, s.o., Stavební správa západ**, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9, se vyjádřila k dokumentaci pod č.j. - /2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Pok ze dne 26.11.2015
- **SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky**, Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové vydaly pod č.j. -/2015-SŽDC-SŽE-ÚS_PLZ_OE ze dne 23.11.2015 stnovisko.
- **SŽDC, s.o., OR Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřila pod č.j. 22882 / 2015 – OR UL - ST3 / 14907 ze dne 24.11.2015.
- **SŽDC, s.o., OR Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřila pod č.j. 23264/2015-SŽDC ze dne 30.11.2015, souhrnné stanovisko.

- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřila pod č.j. – ze dne 20.11.2015.
- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 14594/15 OŘ UNL/SEE ze dne 28.8.2015.
- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřila pod č.j. 22608/2015-SŽDC-OŘ UNL-NŘP ze dne 19.11.2015.
- **SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC)**, Malletova 10/2363, 190 00 Praha se vyjádřila pod č.j. 9084/2015-SŽDC-TÚDC-ÚATT ze dne 23.11.2015 stanovisko.
- **České dráhy, a.s., Zákaznický personál**, Tovární 975/3, 400 01 Ústí nad Labem vydaly pod č.j. 0384/2015-RPZAP-UNL ze dne 31.08.2015 stanovisko.
- **ČD Cargo a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice vydaly pod č.j. 0895-2015-O13/12 ze dne 18.11.2015 stanovisko.
- **České dráhy a.s.**, Nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha vydaly pod č.j. 1146/2015-O3 ze dne 15.10.2015 souhrnné stanovisko.
- **České dráhy a.s., ROJ ŽST Ústí nad Labem**, K Můstku 1451/2, 400 01 Ústí nad Labem se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. – ze dne 11.9.2015.
- **ČD – Telematika, a.s.**, Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 16919/2015-O ze dne 27.8.2015.
- **ČD – Telematika, a.s.**, Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha se vyjádřila k existenci sítí pod č.j. 23052/2015-O ze dne 25.11.2015.

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly svolány pracovní porady týkající se technického řešení a zpracování Ekonomického hodnocení:

6.2.2015 Vstupní jednání; 2.4.2015 Dopravní technologie; 26.5.2015 Předjednání CBA; 24.6.2015 CBA – rozsah stavby; 10.8.2015 Železniční svršek a spodek, nástupiště, podchod; 14.10.2015 Umělé stavby; 27.11.2015 Konferenční projednání

Zápisy z těchto jednání, jsou součástí dokladové části dokumentace. K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil ve 11/2015. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na zpracování projektu stavby.

IV. Zdůvodnění stavby

Hlavním cílem stavby je uvedení nástupišť do normového stavu obvyklého pro modernizované tratě na železničních koridorech vč. vyřešení bezbariérového přístupu k jednotlivým nástupišťům, které je v širším kontextu se stavebními úpravami celé stávající, železniční stanice Cheb. Trať, na které se stanice nachází, je zařazená do sítě TEN-T (zařazením dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 do hlavní sítě osobní dopravy a do hlavní sítě nákladní dopravy). Je celostátní i regionální. Železniční stanice se svým charakterem blíží železničnímu uzlu. Nutnost modernizace ŽST Cheb je také nepřímou zakotvena ve strategickém materiálu Ministerstva Dopravy ČR - Dopravní Sektorová Strategie 2 pod clusterem Modernizace tratě Ústí nad Labem – Cheb.

V. Koncepce řešení

Přípravná projektová dokumentace je členěna na 8 provozních souborů a 41 stavebních objektů.

Provozní soubory :

- PS 10-10 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- PS 20-10 Kabelizace (MK, DK)
- PS 20-30 Rozhlas pro cestující
- PS 20-31 Informační zařízení pro cestující
- PS 20-32 Kamerový systém
- PS 40-10 Výtah na nástupiště č. 1
- PS 40-11 Výtah na nástupiště č. 2

PS 40-12 Výtah na nástupiště č. 3**Stavební objekty :**

- SO 10-10 Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11
- SO 10-11 Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3
- SO 10-12 Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6
- SO 10-13 Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4
- SO 10-14 Železniční svršek - výh. č. 7
- SO 10-15 Železniční svršek - výh. č. 89, 90, 91
- SO 11-10 Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11
- SO 11-11 Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3
- SO 11-12 Železniční spodek - kol. č. 4a, 4b, 6
- SO 11-13 Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4
- SO 11-14 Železniční spodek - výh. č. 7
- SO 11-15 Železniční spodek - výh. č. 89, 90, 91
- SO 10-20 Nástupiště č. 1
- SO 10-21 Nástupiště č. 2
- SO 10-22 Nástupiště č. 3
- SO 10-30 Služební přechod v km 237,069
- SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující)
- SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor)
- SO 10-42 Železniční most v km 454,983 (zauhlovací kanál)
- SO 10-43 Železniční most v km 454,970 (zauhlovací kanál)
- SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel)
- SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T
- SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů neдрážních správců
- SO 10-60 Úpravy stávajícího vodovodu
- SO 10-61 Úpravy stávající kanalizace
- SO 10-80 Pozemní komunikace
- SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově
- SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1
- SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2
- SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3
- SO 20-40 Orientační systém pro cestující
- SO 30-10 Úpravy TV
- SO 30-40 EOY
- SO 30-50 EPZ
- SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení
- SO 30-61 Osvětlení nástupiště č.1
- SO 30-62 Osvětlení nástupiště č.2
- SO 30-63 Osvětlení nástupiště č.3
- SO 30-64 Osvětlení podchodu
- SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí

Provozní soubory – popis:**D.1 Zabezpečovací zařízení*****PS 10-10 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)*****Stávající stav:**

Železniční stanice Cheb je koncovou, případně počáteční stanicí pro koridorové tratě Plzeň – Cheb a Cheb – Schirnding DB, celostátní trať Kadaň – Cheb a dále pro trať Cheb – Vojtanov – Bad Brambach DB a Cheb – Hranice v Čechách. Trať Plzeň – Cheb je částečně dvoukolejná, elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz, se zábrzdou vzdáleností 1000m. Trať Cheb - Schirnding je jednokolejná, se zábrzdou vzdáleností 1000m. Trať Kadaň – Cheb je dvoukolejná, elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz, se zábrzdou vzdáleností 1000m v úseku Hájek – Cheb (po dokončení rekonstrukce ŽST Karlovy Vary). Trať Cheb – Vojtanov je jednokolejná, elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz, se

zábrzdou vzdáleností 700m. Trať Cheb – Hranice v Čechách je jednokolejná, se zábrzdou vzdáleností 700m příp. 400m. V železniční stanici Cheb je staniční zabezpečovací zařízení reléové z roku 1997, cestového systému, s kolejovými obvody 275 Hz, dvoupásovými, se stykovými transformátory. Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Lipová u Chebu – Cheb je 3AB, v úseku Schirnding – Cheb je RPB, v úseku Františkovy Lázně – Cheb je RPB a v úseku Tršnice – Cheb je 3AB. V dopravní kanceláři ŽST Cheb je indikační deska a ovládací stůl s číslicovou volbou.

Nový stav:

Dle zadávacích a technických podmínek stavby je řešena úprava nástupišť a staničních kolejí v obvodu ŽST Cheb. Zabezpečovací zařízení bude, v rámci PS 1010, upravováno pouze v nejnútnejším rozsahu, který je vyvolán úpravami kolejiště a to jak staničních kolejí, tak i případnými rekonstrukcemi výhybek ve zhlavích. Dle současného návrhu se jedná především o výměny přestavníků související s vkládáním nových výhybek a posuny návěstidel, související s úpravami polohy kolejí v obnovovaných úsecích. U posouváných návěstidel se předpokládá jejich výměna s ohledem na stáří zařízení. Obdobně bude postupováno i u dalších dotčených venkovních prvků (součásti KO). Příslušným způsobem bude upravována i kabelizace pro přemísťované prvky zabezpečovacího zařízení. Dle výstupů z profesních porad bude řešení návěstění rychlostí v obvodu chomutovského zhlaví ŽST Cheb řešeno bez nutnosti zásadních úprav zabezpečovacího zařízení. Všechna návěstidla v obvodu chomutovského zhlaví budou doplněna neproměnným ukazatelem rychlosti pro rychlost 50 km/hod. V dalším stupni dokumentace bude navržena úprava závěrové tabulky související se změnou návěstění pro možnost jízdy v obvodu chomutovského zhlaví s rychlostí 50 km/hod. Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně konfigurace kolejiště a úpravy se týkají pouze venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, nebudou prováděny žádné úpravy vnitřních částí zařízení RZZ, ani indikačních a ovládacích prvků v dopravní kanceláři.

V rámci stavby se předpokládá, že stávající kabelové trasy budou zachovány s tím, že v minimálním rozsahu mohou být v některých místech stavebními pracemi dotčeny. V těchto místech budou trasy zabezpečovacích kabelů ochráněny např. jejich případným zahloubením apod. Nová kabelizace pokládána v rámci stavby bude typově odpovídat kabelizaci v současnosti položené, odpovídající elektrizaci tratě 25 kV/50 Hz. Kabely zabezpečovacího zařízení budou párované, plněné s průměrem žil 1mm v provedení TCEKPFLEY a TCEKPFLEZE, nebo obdobného. Kabelová trasa bude respektovat průjezdný průřez pro těžkou mechanizaci. Při pokládce kabelů bude z části využito stávajících kabelových tras a stávajícího kabelovodu. Tam kde dochází ke kolizím stávajících kabelových tras s novou polohou zařízení žel. svršku a TV bude provedena nová kabelizace. V železniční stanici mezi krajními výhybkami budou kabelové trasy tvořeny kabelovými žlaby uloženými do výkopů 80 cm, v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly a 50 cm mimo tato místa. Tyto trasy budou minimálně 220 cm od osy koleje. Kabelová trasa mimo stanici bude vzdálena minimálně 235 cm od osy koleje. Kabelizace bude provedena ve volném terénu s krytím 70 cm s označením modrou výstražnou folií. V podchodech kolejí a komunikací budou kabely uloženy v betonových žlabech nebo trubkách PVC těžké řady (případně ze silných plastických „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm. Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod plání tělesa železničního spodku, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Přechody propustků budou provedeny vně propustků. Kabely při přechodu pod vodotečí budou uloženy v předepsané hloubce pod pročištěným korytem. Křížení s ostatními podzemními řádami bude provedeno dle TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5711 a platných ČSN. Výkopovými pracemi nesmí dojít ke znečištění šterkového lože.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 20-10 Kabelizace (MK, DK)

Stávající stav:

V rámci stavebních úprav nástupišť a části kolejiště, bude potřeba veškeré dotčené kabelové trasy postupně demontovat a následně, podle stavebních etap, položit novou kabelizaci do definitivních tras a k novému (nahrazovanému) sdělovacímu zařízení. V rámci rekonstrukce kolejiště není navrhována nová místní kabelizace. V rámci rekonstrukce nástupišť bude po jejich ukončení provedena nová kabelizace k novým VTO (venkovní telefonní objekt) na konci přístřešků (místo stávajících plechových VTO). Stávající kabely budou při rekonstrukci nástupišť demontovány. Kabelizace k ostatnímu sdělovacímu zařízení je řešena v odpovídajících následných PS. V případě požadavku investora (finančního limitu) může být v rámci výkopů zab.zař. položena nová místní kabelizace pro VTO u vjezdových návěstidel.

Nový stav:

Propojení s kabelovnou ve Wolkerově ulici. V rámci tohoto PS bude provedeno propojení Wolkerova ulice-výpravní budova, optickým kabelem (OK) a místním kabelem (MK). Propojení bude začínat od kabelovny v suterénu objektu ve Wolkerově ulici a ukončení bude v kabelovně v suterénu výpravní budovy. Odtud bude provedeno vnitřní propojení až do všech požadovaných prostor VB. Trasa bude realizována zčásti novým výkopem od prostupu do kabelovny ve Wolkerově ulici, dále stávající již založenou chráničku (DN 160) přes příjezdovou komunikaci zakončenou u osvětlovacího stožárku. Odtud částečně výkopem a následně protlakem pod kolejemi do kabelové komory na opačné straně kolejiště, kde vede stávající kabelovod až do VB (kabelovny). Předpokládá se pokládka dvou trubek HDPE (minimálně z Wolkerovy ul. Až do kabelovodu) z nichž jedna bude zafouknutá OK min 48 vl., druhá zůstane rezervní. Dále bude v téže trase veden propojovací kabel. Ve VB se počítá i s propojením vnitřními OK a MK do zesilovací stanice a sdělovací místnosti a pouze optikou do SÚ, případně do rádiové místnosti pro GSM-R (pokud v době stavby již nebude vybudováno).

PS 20-30 Rozhlas pro cestujícíStávající stav:

V rámci připravované rekonstrukce nástupišť a podchodu bude potřeba dotčené a již zastaralé rozhlasové zařízení demontovat. U stávajícího rozhlasového zařízení, které již nebude nadále využíváno je uvažována kompletní demontáž všech venkovních prvků. Veškeré demontáže budou provedeny vč. držáků a příchytých a pomocných konstrukcí. Stávající kabelové trasy včetně lišt a kabelových žlabů budou též demontovány.

Nový stav:

Následně budou do nově položených lištových a žlabových tras, případně do stavebně připravených kanálů a nik založeny nové kabely a umístěny nové reproduktory. Reproductory na nástupišťích budou umístěny ve stejných pozicích jako před rekonstrukcí. Z míst zkracovaných původních nástupišť budou reproductory demontovány bez náhrady vč. kabelových rozvodů. Reproductory v podchodu budou umístěny na zvýšeném stropu u schodišť na nástupišť. Nové reproductory budou umístěny i v hale VB. Počítá se se čtyřmi větvemi. První v podchodu a hale, druhý, třetí a čtvrtý na 1., 2. a 3. nástupišťi. Automatický systém hlášení s možností manuálního vstupu obsluhy bude zachován v současném rozsahu. Bude proveden nový kabelový rozvod (napětí 100 V) k jednotlivým novým reproductorům v podchodu a po nových nástupišťních přístřešcích. Na nekryté části nástupišť budou reproductory na sloupcích osvětlení. Rozhlasové kabely budou ukončeny ve sdělovací místnosti zářezovou technikou na stávajících kabelových rozvodech doplněných o bleskojistky. Odbočení kabelů k reproductorům bude provedeno v plastových krabicích. Venkovní rozvody po konstrukci nástupišťního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Přívod kabelů zemí od sdělovací místnosti bude v samostatné trase s případnou příloží dalších sdělovacích kabelů (kamery, inf. tabule). Ve stanici jsou navrženy 6W venkovní reproductory s nastavitelným výkonem (1,5-6W) a vnitřní skříňkové reproductory. Pod každým přístřeškem bude umístěno 7ks venkovních reproductorů. Mimo přístřešky je počítáno umístit na nástupišťi č.1 5+2ks reproductorů po dvojicích (oboustranných) na nástupišťi č.2 10+8ks reproductorů po dvojicích a na nástupišťi č.3 12+8ks reproductorů po dvojicích. Dvojice budou umístěny na sloupcích osvětlení na nekrytých částech nástupišť. Některé z nich mohou sloužit i pro umístění kamer pro hlídání hran nástupišť. Další 3ks reproductorů budou rozmístěny v podchodu a 4 ks v hale. Ozvučení vnitřních prostor podchodu a haly bude provedeno vnitřními reproductorovými skříňkami s možností regulace hlasitosti. Reproductorové skříňky jsou navrženy v antivandal-provedení a budou umístěny mimo běžný dosah cestujících. Odstranění rušení (přeslechů, ozvěn) z důvodu zajištění srozumitelnosti hlášení pro cestující, bude provedeno pro každý akustický zdroj samostatně směřováním a dostavením potřebného akustického výkonu. U stávajícího rozhlasového zařízení, které již nebude nadále využíváno je uvažována kompletní demontáž všech venkovních prvků. Veškeré demontáže budou provedeny vč. držáků a příchytých a pomocných konstrukcí. Dále budou demontovány stávající nepotřebné kabelové rozvody.

PS 20-31 Informační zařízení pro cestující

V rámci rekonstrukce nástupišť a podchodu v ŽST Cheb bude provedena demontáž stávajících tabulí na nástupišťích včetně kabelizace a stávající informační systém bude rekonstruován. Demontovány budou i tabule v hale. Ve stavbě bude zachováno stávající řídicí pracoviště. U stávajícího informačního zařízení, které již nebude nadále využíváno je uvažována kompletní demontáž všech venkovních prvků, případně i souvisejících vnitřních částí. Veškeré demontáže budou provedeny včetně držáků a příchytých a pomocných konstrukcí souvisejících s informačním zařízením. Odebrání náhradních dílů z demontovaných informačních tabulí pro

použití v jiných ŽST bude možno provést při realizaci stavby po dohodě se zhotovitelem. Dále budou demontovány stávající nefunkčních kabelové rozvody.

Budou instalovány nové nástupištní (10ks), podchodové (5ks), odjezdové (2ks) a příjezdové (1ks) informační tabule. Nové zařízení musí být kompatibilní se stávajícím systémem. Zobrazované údaje na tabulích musí být v souladu s novým orientačním systémem a musí respektovat dělení nástupišť podle vyznačených sektorů. Některé nástupištní tabule (NT) budou vybaveny vestavěnými ručičkovými hodinami, pouze v případě, kdy jsou umístěny vedle sebe, budou hodiny pouze v jedné tabuli z dvojice. Hodiny musí být synchronizovány s ostatními podružnými hodinami. Nové informační tabule budou typu LCD (podsvícení displeje bude provedeno pomocí LED diod). Výměny a doplnění informačních tabulí budou provedeny v následujícím rozsahu. 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. Provedení tabule umožní umístění do venkovního prostředí; tabule mohou být jednostranné nebo dvoustranné. Pro zobrazení informace používá tabule se speciálními transreflexními displeji s tekutými krystaly (LCD), které zajišťují dobrou čitelnost ve vnitřních i venkovních prostorech. Všechny prvky systému (tj. tabule LCD, hlasový výstup, apod.) jsou ovládány z jednoho řídicího počítače a jedním programem. 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. 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. Venkovní (nástupištní) informační tabule budou vybaveny zábranami proti usedání ptactva. Displeje musí mít takovou velikost, aby zobrazovaly celé názvy stanic nebo slova hlášení. Bude provedena úprava a doplnění/rozšíření stávajícího řídicího serveru informačního zařízení. Řídicí PC bude připojen na datovou síť. Řídicí SW umožní prostřednictvím datové sítě provádění dálkových servisních zásahů vč. aktualizace dat při změně GVD. Obecně je potřeba splnit podmínku, aby použitý systém IZ byl koncipován jako otevřený a umožnil tak případnou spolupráci i s dalšími systémy jiných dopravců. SW řídicího počítače informačního zařízení musí umožňovat posílání aktuálních informací zobrazených na odjezdové tabuli na internetové stránky, kde bude tato informace přístupná cestujícím i pracovníkům ČD. Datové kabelové rozvody budou provedeny z nové sdělovací místnosti v nové výpravní budově z datového rozvaděče. Počet tabulí na jednom okruhu není omezen, délka kabelu v jedné větvi nesmí z technologického hlediska přesáhnout 1500m. Větve navržené v dokumentaci nepřesahují délku 500m. Kabelizace pro napájení bude provedena nově z jednoho přípojného místa se samostatným měřením odběru. Přejechod mezi nástupišti bude uskutečněn hlavní kabelovou trasou společnou s ostatním sdělovacím zařízením. Kabely budou uloženy v ochranných trubkách, popřípadě v kabelových lištách. Informační tabule budou ukotveny na nosné kovové konstrukce přístřešků. Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení (rozhlas, kamery).

PS 20-32 Kamerový systém

V této stavbě je v ŽST Cheb počítáno s výstavbou nového kamerového systému. Je navržen kamerový systém instalovaný jak uvnitř, tak vně budovy na nástupištích. Bude sloužit k dozorování určených prostor. Archivace a záznam informací bylo navrženo provádět na kamerovém serveru ve sdělovací místnosti. Dozorový počítač s monitorem byl navržen umístit do místnosti dispečerů. Ve stavbě rekonstrukce nástupišť je navrženo rozšíření kamerového systému v prostoru nástupišť a podchodu. Nové kamery pro hlídání nástupištních hran jsou navrženy v počtu 6 ks na 1. nástupišti a po 12 kusech na 2. a 3. nástupišti. Další 3 kamery jsou navrženy pro hlídání prostor rekonstruovaného podchodu a vchodu do výtahů a 4 kusy pro hlídání prostoru haly. Umístění venkovních kamer je navrženo na sloupech osvětlení, a pod novými nástupištními přístřešky. Kamerový systém musí být kompatibilní se systémy již instalovanými v ostatních ŽST. Navržen je kamerový systém s IP barevnými kamerami venkovním krytem s vytápěním, větráním a sluneční clonou. Uchycení bude pomocí nástěnných držáků. Mezi základní patří aktivace pohybem až po možnost sledování předem definovaného prostoru s vyhlášením poplachu. Kamery budou směřovány tak, aby zabíraly co možná nejvýhodnější prostor pro požadavky dopravy. Podle požadavků SŽDC s.o. - OŽRP je navrženo vybavit 3 (4) ks kamery polohovacím zařízením dálkově ovládaným z místa obsluhy. Videozáznam bude archivován min 8 dní na řídicím PC (kamerový server) se zobrazením zaznamenané historie, nebo v reálném čase na LCD monitoru. Nový dohledový počítač s monitorem se navrhuje umístit do prostorů dopravní kanceláře. Na počítači budou

zobrazeny pouze vybrané kamery poskytující informace související s dopravou (hrany nástupišť.) V rámci stavby jsou navržena dvě pole záznamového zařízení (kamerový server), ovládací SW vč. licencí a nové dohledové pracoviště vč. SW umístěné v dopravě. Kabely budou ukončeny zářezovou technikou, nebo systémovými konektory na odpovídajících IFC, vč. patřičných přepětových ochran (pokud ochranná opatření nebude obsahovat vlastní dodávané zařízení). Z důvodu trakce 25kV/AC je upřednostňováno provedení datových kabelových rozvodů prostřednictvím optických kabelů. Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení (rozhlas, inf. tabule).

PS 40-10 Výťah na nástupiště č. 1

PS 40-11 Výťah na nástupiště č. 2

PS 40-12 Výťah na nástupiště č. 3

K nástupišti č. 1, 2 a 3 bude přístup osob s omezenou pohyblivostí řešen novým samoobslužným výťahem. Samoobslužný osobní výťah bude umístěn do betonové výťahové šachty ve výpravní budově, v případě nástupiště č.1. V případě nástupiště č.2 a 3 je betonová výťahová šachta předmětem SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující). Součástí dodávky technologie výťahu je přímotop, který bude sloužit k temperování výťahové šachty podle podmínek stanovených výrobcem výťahu. Dále je součástí bateriový dojezd s II. stupněm přepětové ochrany, který dopraví kabinu při výpadku proudu do spodní stanice a otevře dveře. Umístění baterií je v horní části výťahové šachty. Součástí výťahů bude GSM brána a IP pevná kamera v provedení odolném proti vandalismu. Výťah musí obsahovat madlo, sklápěcí sedadlo a zrcadlo. Tlačítka pro obsluhu dveří musí splňovat optický kontrast, maximální síla stisknutí tlačítka, poloha jednotlivých tlačítek. Ve výťahu jsou navrženy indukční Smyčky pro nedoslýchavé vč. označení. Ovladače v kleci výťahu a na nástupních místech do výťahu musí vyčnívat nad povrch okolní plochy nejméně o 1 mm. Reliéfní značky nesmí být ryté a vpravo od ovladače musí být příslušný Braillův znak s parametry standardní sazby. Pouze na klávesnicové ovladačové kombinaci se Braillův znak nemusí provádět. Další požadavky na provedení ovladačů výťahů a na jejich označení reliéfními značkami stanoví příslušné normové hodnoty.

Stavební objekty – popis:

E.1 Inženýrské objekty–železniční spodek a svršek, nástupiště, železniční přejezdy, mosty a ropustky

SO 10-10 Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

SO 10-11 Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3

SO 10-12 Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6

SO 10-13 Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

SO 10-14 Železniční svršek - výh. č. 7

SO 10-15 Železniční svršek - výh. č. 89, 90, 91

SO 11-10 Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

SO 11-11 Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3

SO 11-12 Železniční spodek - kol. č. 4a, 4b, 6

SO 11-13 Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

SO 11-14 Železniční spodek - výh. č. 7

SO 11-15 Železniční spodek - výh. č. 89, 90, 91

Stávající stav:

Stávající železniční svršek v místě navržené rekonstrukce staničních kolejí je na pražcích betonových SB3, DT8 a dřevěných. Kolejnice jsou v místě převážně tvaru T a S49 z 60. let. Kolejové lože je silně znečištěné. Železniční spodek, především jeho odvodnění již neplní svou funkci. Vzhledem ke stavu žel. svršku a spodku dochází k častým poruchám GPK. Z důvodu vyžilosti drobných součástí žel. svršku dochází k častým poruchám v rozchodu koleje.

Nový stav:

Do bezстыkové koleje budou svařeny všechny níže uvedené úseky, na kterých budou provedeny rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku. V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava UT BK. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisu metodou APK. Zajištění prostorové polohy koleje bude dle předpisu S3 dílu III.

SO 10-10 Železniční svršek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace. V kolejích č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b a 11 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku. Navržené rychlosti jsou stanoveny na základě PDT v koleji č. 5 na 50 km/h, v koleji č. 7 na 60/50 km/h, v koleji č. 9 na 50/50 km/h a v koleji č. 11 na 60/50 km/h. V celém úseku rekonstruovaných kolejí je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 49E1, na nových betonových pražcích Rekonstruované výhybky č. 36 a 60 budou rovněž tvaru kolejnic 49E1 na betonových pražcích s pružným upevněním. Pod rekonstruovanými kolejemi je navržena tloušťka kolejového lože od ložné plochy pražce po pláš tělesa železničního spodku 350 mm u betonových pražců a min. 300 mm pod dřevěnými pražci. U SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel) je z důvodu zřízení SVI na mostním objektu snížena tloušťka kolejového lože v kolejích 11, 9a a 7a na 280 mm pod betonovými pražci. V místě snížení tloušťky kolejového lože je navrženo opatření ve formě užití zpružněného upevnění E14. V místě dvojité kolejové spojky je pod dřevěnými výhybkovými pražci navržena tloušťka kolejového lože 250 mm. Směrové řešení kolejí č. 7 (a, b), 9 (a, b) a 11 vychází ze stávající výhybky č. 34 (J S49-1:12-500 -Ll- CZ-d-K-ZP-N). Oproti zadání stavby byl rozsah rekonstrukce ve skupině kolejí 7 - 11 rozšířen o výměnu výhybky č. 36 za typ Obl-j49-1:12-500-I,P,l,b s převýšením 23 mm. Změnou parametrů výhybky bude možná úprava rychlosti v koleji 9a z uvažovaných (v PDT) 40 km/h na nově navržených 50 km/h při zachování rychlosti 60 km/h v koleji č.11. V km 455,000 je navržena rekonstrukce dvojité kolejové spojky (výhybky č. 51 - 54). V rámci rekonstrukce je uvažováno s typem výhybek J49-1:11-300 na dřevěných pražcích. Výhybky i střed DKS budou odpovídat soustavě 49, 2. generace dle směrnice SŽDC č.77 s pružným upevněním. Z důvodu úpravy rychlosti v koleji č. 11 z uvažovaných 40 km/h na požadovaných 50 km/h je na chomutovském zhlaví navržena výměna poměrové výhybky č. 60 za typ Obl-j49-1:12- 500,L,p,b. Na chomutovském zhlaví se směrový návrh napojuje přes novou výhybku č. 60 do stávající výhybky č. 63 (Obl-o S49-1:9-190(405/359)-L-p-CZ-d-K-ZP-N), která bude ponechána bez

úprav. Úprava kusé koleje č. 5 bude na chomutovském zhlaví navázána na stávající výhybku č. 66. Na konci kusé koleje bude umístěno dynamické zarážedlo o min. parametrech stanovených výpočtem. Výškové řešení skupiny kolejí 1 - 3 vychází z výškového uspořádání navazujících stávajících výhybek na plzeňském a chomutovském zhlaví. Výškové řešení maximálně respektuje návaznost nástupních hran nástupišť na objekty na nástupištích, a vstupy z podchodů pro cestující na nástupišti č. 2 a 3.

V prostoru rekonstruovaných nástupišť bude niveleta koleje vodorovná v celé skupině kolejí 1 -3.

SO 10-11 Železniční svršek - kol. č. 1, 2, 3

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace. Navržené rychlosti jsou stanoveny na základě PDT v koleji č. 1 na 80 km/h, v koleji č. 2 na 80 km/h a v koleji č. 3 na 60 km/h. V kolejích č. 1, 2 a 3 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku. V úseku rekonstruovaných kolejí č. 1 a 2 je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 60E2, na nových betonových pražcích. V koleji č. 3 je navržený žel. svršek tvaru kolejnic 49E1 na nových bet. pražcích .

Číslo koleje	začátek rekonstrukce	konec rekonstrukce
1	km 454,775 860	km 236,925 731
2	km 454,775 860	km 236,925 731
3	km 454,723 486	km 236,942 156

Pod rekonstruovanými kolejemi je navržena tloušťka kolejového lože od ložné plochy pražce po pláš tělesa železničního spodku 350 mm u betonových pražců. U SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel) je z důvodu zřízení SVI na mostním objektu snížena tloušťka kolejového lože v kolejích 1, 2 a 3 na 280 - 294 mm pod betonovými pražci. V místě snížení tloušťky kolejového lože je navrženo opatření ve formě užití zpružněného upevnění E14 a to v úseku km 454,900 - 454,908 s přechodem na upevnění W14 na obou stranách v délce 10 pražců dle vzorového listu SŽDC 061.313.

Směrové řešení kolejí č. 1, 2 a 3 vychází na plzeňském zhlaví ze stávajících výhybek č. 35, č. 37 a č. 29. Na chomutovském zhlaví je směrové řešení napojeno na stávající výhybky č. 62, č. 70 a č. 72. V kolejích 1 a 2 budou rekonstruovány výhybky č. 38 a 39 tvořící jednoduchou kolejovou spojku. Nové výhybky budou typu J60-1:9-300 na betonových pražcích s pružným upevněním.

Výškové řešení skupiny kolejí 1 - 3 vychází z výškového uspořádání navazujících stávajících výhybek na plzeňském a chomutovském zhlaví. Rozhodujícím omezujícím prvkem pro návrh výškového řešení jsou objekty železničního spodku nalézající se v prostoru ŽST. Rozhodujícím omezujícím prvkem pro návrh výškového řešení je objekt železničního spodku SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel. Horní hrana zavazadlového tunelu neumožní po provedení tvrdé izolace zřízení kolejového lože o standardní

tloušťce, viz stanovisko SŽDC, O13 které je obsahem dokladové části. Výškové řešení maximálně respektuje návaznost nástupních hran nástupišť na objekty na nástupišťích, a vstupy z podchodů pro cestující na nástupišti č. 2 a 3. V prostoru rekonstruovaných nástupišť bude niveleta koleje vodorovná v celé skupině kolejí 1 -3. Do bezстыkové koleje bude svařen celý úsek, na kterém bude provedena rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku.

SO 10-12 Železniční svršek - kol. č. 4a, 4b, 6

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace. V kolejích č. 4a, 4b a 6 je navržena kompletní rekonstrukce žel. svršku. V celém úseku rekonstruovaných kolejí je navržený žel. svršek tvaru kolejnic tv. 49E1, na nových betonových pražcích. Rychlosti jsou navrženy na základě PDT v koleji č. 4a na 50 km/h, v koleji č. 4b na 50 km/h a v koleji č. 6 na 80/50 km/h. Pod rekonstruovanými kolejemi je navržena tloušťka kolejového lože, od ložné plochy pražce po plášť tělesa železničního spodku, 350 mm u betonových pražců. Na plzeňském zhlaví vychází směrové řešení ze stávající výhybky č. 33 (J S49-1:9-300 -L-p-CZ-d-K-ZP-N). Na chomutovském zhlaví je návrh směrových úprav ukončen ve stávající výhybce č. 64 (J S49-1:9-300 -P-l-CZ-d-K-ZP-N). Na konci kusých kolejí budou umístěna dynamická zarážedla o min. parametrech stanovených výpočtem. Výškový návrh koleje č. 6 vychází z výškového uspořádání navazujících stávajících výhybek na plzeňském a chomutovském zhlaví. Výška nivelety koleje byla zvolena s ohledem na budoucí výšku nástupišť zejména v oblasti stávajících výšek východů z podchodu pro cestující. V prostoru rekonstruovaných nástupišť bude niveleta koleje vodorovná ve všech kolejích 4a, 4b a 6.

SO 10-13 Železniční svršek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

Rozsah rekonstrukce železničního svršku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace. Začátek rekonstrukce staničních kolejí č. 1 a 2 je v km 453,335 v místě ukončení realizované rekonstrukce v rámci akce „Optimalizace trati Planá u M. L (mimo) - Cheb (mimo)“. Konec rekonstrukce úseku vynechaného v předchozí stavbě je dán výhybkami č. 2 v 1. TK a 4 ve 2. TK. Dále budou rekonstruovány výhybky č. 1 a 3. Stávající parametry výhybek č. 1, 2, 3 a 4 budou zachovány, výhybky budou nově tvaru kolejnic 60E2 na betonových pražcích. U výhybek č. 2, 3 a 4 je požadavek OR Ústí nad Labem na výhybky se zpevněnými jazyky. V traťových kolejích 1 a 2 bude žel. svršek tvaru kolejnic 60E2 na nových bet. pražcích. Pod rekonstruovanými kolejemi je navržena tloušťka kolejového lože od ložné plochy pražce po plášť tělesa železničního spodku 350 mm u betonových pražců. Na začátku úseku bude navázáno na stávající kolejnice 60E2. Pro přechod z nové kolejnice 60E2 na stávající 49E1 je uvažováno v km 453,576, km 453,792 a km 453,968 s přechodovými kolejnicemi dl. 7,0 m. Směrové řešení vychází ze stávající přímé již rekonstruovaného úseku v km 453,122 v koleji č.1 a v km 453,140 v koleji č.2. Do km 453,308 (začátek rekonstrukce v obou kolejích) je navržena pouze směrová a výšková úprava stávajících přechodnic pro navázání na nově navržené oblouky rekonstruovaného úseku. Směrové a výškové posuny jsou navrženy minimální. V rekonstruovaném úseku vycházejí parametry koleje ze stávajících parametrů uvedených v pasportu s úpravami zajišťujícími dosažení rychlostí jako v navazujícím rekonstruovaném úseku. Od ZV 1 je mezi kolejemi č.1 a 2 navržena osová vzdálenost min. 4,75 m. Z důvodu rozšíření osově vzdálenosti je navržena směrová (a v nezbytné míře i výšková) úprava 1. výtažné koleje v délce 238 m. Výškové řešení kopíruje stávající výškové řešení obou kolejí, bez výrazných změn průběhu nivelety kolejí. V dalším stupni dokumentace bude nutné geodeticky doměřit úsek přímé koleje cca v rozsahu km 453 050 do km 453,120 pro přesné výškové navázání přechodnic na stávající stav.

SO 10-14 Železniční svršek - výh. č. 7

V rámci SO 10-14 bude provedena výměna výhybky č. 7 na trati TÚ 0204 Cheb - Cheb st. hr. (směr Schirnding). Rekonstruovaná výhybka bude typu Obl-j49-1:12-500 P,l,b, na betonových pražcích s pružným upevněním. Rychlost v hlavní větvi výhybky je 60 km/h, v odbočné větvi 40 km/h. měrové a výškové řešení navazuje na stávající oblouk o poloměru 302,579m a ve směru do stanice navazuje na stávající výhybku č. 9. Za odbočnou větví výhybky č. 7 je navázáno na stáv. stav před koncem výhybky č. 301.

SO 10-15 Železniční svršek - výh. č. 89, 90, 91

V rámci SO 10-15 bude provedena rekonstrukce výhybek č. 89, 90 a 91 na chomutovském zhlaví (směr Tršnice). Výhybky budou nově z kolejnic 60E2 na betonových pražcích. U rekonstruovaných výhybek je požadavek OR Plzeň na typ se zpevněnými jazyky. Výhybky jsou navrženy s jednotným převýšením 42 mm shodném s navazujícím úsekem trati. V navazujících úsecích bude provedena rekonstrukce koleje v nezbytných délkách tak, aby bylo navázáno na stávající betonové pražce. Parametry výhybek vyhovují v návaznosti na stav zabezpečovacího zařízení pro rychlost v hlavních kolejích 60 km/h, ve spojení 90-91 pro

rychlost 50 km/h. Pod rekonstruovanými kolejemi je navržena tloušťka kolejového lože od ložné plochy pražce po pláň tělesa železničního spodku 350 mm u betonových pražců. Pro přechod ze stávající kolejnice 49E1 na novou 60E2 je uvažováno v km 236,289 (ve 2.TK) a v km 236,356 (v 1.TK) s přechodovými kolejnicemi dl. 7,0 m. Pro přechod z nové kolejnice 60E2 na stávající tvar 49E1 je uvažováno v km 236,367 (ve 2.SK) a v km 236,494 (v 1.SK a 3.SK) s přechodovými kolejnicemi dl. 7,0m. Směrové a výškové řešení vychází ze stávajících navazujících oblouků trati. Směrem do stanice je navázáno na stávající směrové a výškové parametry koleje a stávající výhybky č. 85.

SO 11-10 Železniční spodek - kol. č. 5, 7a, 7b, 9a, 9b, 11

Rozsah rekonstrukce železničního spodku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace na zvýšení únosnosti pláň žel. spodku. V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláň železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění. Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce 2015 je v kolejích č. 5, 7, 9 a 11 navrženo PP typ 3.1. Přes mostní objekt SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel) je navržena přechodová oblast v délce 7,0m od rubu konstrukce zavazadlového tunelu: ZKPP typ 4.1. Přes mostní objekt SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor) a SO 10-40 Železniční most v ev. km 454,545 (podchod pro cestující) je navržena přechodová oblast v délce 7,0 m od rubu konstrukce kabelového kolektoru a podchodu pro cestující: ZKPP typ 4.1. Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi s vyvedením vod do stávajících šachet, které se nacházejí mimo prostor kolejiště a jsou napojeny na městskou kanalizaci. Rekonstrukce těchto stávajících funkčních šachet se pro jejich vyhovující technický stav nepředpokládá. Svodná potrubí ve sklonu 3‰ budou uložena v betonovém loži a obetonována betonem. U koleje č. 11 bude v úseku km 237,080 - 237,190 nutná úprava výšky poklopu stávajících ŽB šachet DN1000 z důvodu ubourání nástupní hrany a výstavby nové ŽB zídky podél koleji č. 11.

SO 11-11 Železniční spodek - kol. č. 1, 2, 3

Rozsah rekonstrukce železničního spodku byl stanoven na základě požadavku zadavatele specifikovaných v ZTP pro zpracování přípravné dokumentace na zvýšení únosnosti pláň žel. spodku. V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláň železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění. Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce 2015 je v kolejích č. 1, 2 a 3 navrženo PP typ 3.1. Přes mostní objekt SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel) je navržena přechodová oblast v délce 7,0m od rubu konstrukce zavazadlového tunelu: ZKPP typ 4.1. Přes mostní objekt SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor) a SO 10-40 Železniční most v ev. km 454,545 (podchod pro cestující) je navržena přechodová oblast v délce 7,0m od rubu konstrukce kabelového kolektoru a podchodu pro cestující: ZKPP typ 4.1. Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi s vyvedením vod do stávajících šachet, které se nacházejí mimo prostor kolejiště a jsou napojeny na městskou kanalizaci. Rekonstrukce těchto stávajících funkčních šachet se nepředpokládá. Svodná potrubí ve sklonu 3‰ budou uložena v betonovém loži a obetonována betonem. Při sklonu trativodního potrubí menším než 5‰ bude trativod uložen do bet. lože.

SO 11-12 Železniční spodek – kol.č. 4a, 4b, 6

V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláň železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění. Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce 2015 je v kolejích č. 4a, 4b a 6 navrženo – kolejové lože tl. 0,35 m (pod ložnou plochou pražce), podkladová vrstva ze šterkodrti tl. 0,25 m, výstužná geomříž a zhutněná zemní pláň. Přes mostní objekt SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor) je navržena přechodová oblast v délce 7,0m od rubu konstrukce kabelového kolektoru. Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi s vyvedením vod do stávajících šachet, které se nacházejí mimo prostor kolejiště a jsou napojeny na městskou kanalizaci. Rekonstrukce těchto stávajících funkčních šachet se nepředpokládá.

SO 11-13 Železniční spodek - trať. kol. č. 1, 2 + výh. č. 1, 2, 3, 4

V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláň železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění. Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce

2015 je v kolejích č. 1, 2, a v prostoru výhybek č. 1, 2, 3 a 4 navrženo PP typ 3.1 . Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélných trativodních tras s potrubím PEHD. Podélné trativody budou vedeny převážně v trase stávajícího odvodnění mezi kolejemi č. 1 a 2 s vyvedením vod do stávajících funkčních šachet. Při sklonu trativodního potrubí menším než 5‰ bude trativod uložen do bet. lože.

SO 11-14 Železniční spodek - výh. č. 7

V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláně železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění v místě stávající výhybky č. 7 na trati TÚ 0204 Cheb - Cheb st. hr. (směr Schirnding). Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce 2015 je v prostoru výhybky č. 7 navrženo PP typ 3.1 . Odvodnění železničního spodku je zajištěno úklonem podkladních vrstev (v jednotném sklonu 5%) se svedením vod do podélné trativodní trasy s napojením do stávající trativodní šachty u výhybky č. 7.

SO 11-15 Železniční spodek - výh. č. 89, 90, 91

V rámci rekonstrukce bude provedena sanace železničního spodku, zvýšení únosnosti pláně železničního spodku a rekonstrukce stávajícího odvodnění v místě rekonstrukce výhybek č. 89, 90 a 91 na chomutovském zhlaví. Na základě geotechnického průzkumu zpracovaného v roce 2015 je v kolejích č. 1, 2, a v prostoru výhybek č. 89, 90 a 91 navrženo PP typ 3.1 .

SO 10-20 Nástupiště č. 1

SO 10-21 Nástupiště č. 2

SO 10-22 Nástupiště č. 3

Hrany ostrovních nástupišť vykazují trvale zhoršující se poruchy. Dochází k jejich vybočování do průjezdného průřezu a tím ohrožením bezpečnosti železniční dopravy. K nástupu a výstupu cestujících slouží celkem 3 nástupiště, z nichž ani jedním není umožněn bezbariérový přístup pro imobilní osoby, popř. pro cestující s kočárky. Přístup na 1. nástupiště je úroňový z odbavovací haly. Přístup na 2. a 3. nástupiště je zajištěn pouze po schodištích z podchodu.

Nástupiště č. 1 je situováno u výpravní budovy. Nová délka rekonstruovaného nástupiště bude dle PDT zkrácena na 200m. Výška rekonstruované nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upraveným TK č. 11. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje č.11 bude 1670 mm. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištním prefabrikátem typu „L“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno. Limitujícím prvkem pro *polohu nástupní hrany je stávající vrchní betonová konstrukce podchodu pro cestující v současnosti tvořící nástupní hranu nástupiště v dl. cca 7 m.* Z důvodu nežádoucího ubourání této části (zásah do konstrukce podchodu) je i v návrhu uvažováno se zachováním této betonové konstrukce, která bude opět tvořit líc nástupní hrany. Požadovaná výška nástupní hrany bude docílena nadbetonováním stávající konstrukce podchodu. Stávající konstrukce nástupišť, které po rekonstrukci nebudou tvořit nástupní hranu a bude u nich vyloučen pohyb cestujících budou ubourány na vzdálenost VMP min. 3,0 m od osy přilehlé koleje. Na začátku nástupiště bude ubourán pruh v šíři od 2,5 m do 1,4 m. Za koncem nástupiště je navržena demolice pruhu šířky 2,4 m. Nová hrana ubouraných částí bývalých nástupišť bude tvořena železobetonovou monolitickou zídhou. Povrch zůstane původní živičný, s lokálními opravami stávajícího povrchu vyvolaného demolicí a zřízením nových hran.

Ostrovní nástupiště č. 2 je umístěno mezi kolejemi č. 7a (resp. 7b) a č. 3. Délka rekonstruovaného nástupiště je u koleje č. 7a navržena v délce 174 m, u koleje č. 7b je délka nástupiště délky 103 m. Celková délka nástupní hrany u koleje č.7 vč. prostoru DKS je 385 m. Podél koleje č.3 je délka nástupní hrany dle PDT v délce 300 m. V jazykové části nástupiště u kusé koleje č.5 je délka nástupiště 65 m. Výška rekonstruované nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upravenými TK. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištním prefabrikátem typu „L“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno. Limitujícím prvkem pro *polohu nástupní hrany je stávající vrchní betonová konstrukce podchodu pro cestující v současnosti tvořící nástupní hranu nástupiště v dl. cca 7 m.* Z důvodu nežádoucího ubourání této části (zásah do konstrukce podchodu) je i v návrhu uvažováno se zachováním této betonové konstrukce, která bude opět tvořit líc nástupní hrany. Požadovaná výška nástupní hrany bude docílena nadbetonováním stávající konstrukce podchodu. V jazykové části nástupiště bezprostředně přiléhající k pracovnímu prostoru dynamického zarážedla bude umístěno zábradlí městského typu v. 1,1 m v celkové délce 16,0 m a to za zarážedlem a podél zarážedla.

Ostrovní nástupiště č. 3 je umístěno mezi kolejemi č. 2 a č. 6. Nová délka rekonstruovaného nástupiště je u koleje č. 2 navržena v délce 300 m, u koleje č. 6 je délka nástupiště 355 m. V jazykové části nástupiště u kusé koleje č. 4a je délka nástupiště 120 m, u kusé kolej č. 4b je délka nástupiště 60 m. Výška rekonstruované

nástupní hrany bude ve výšce 550 mm nad upravenými TK. Konstrukce nástupní hrany je navržena nástupištním prefabrikátem typu „L“. Samotné těleso nástupiště zůstane zachováno. Limitujícím prvkem pro polohu nástupní hrany je stávající vrchní betonová konstrukce podchodu pro cestující v současnosti tvořící nástupní hranu nástupiště v dl. cca 7 m. Z důvodu nežádoucího ubourání této části (zásah do konstrukce podchodu) je i v návrhu uvažováno se zachováním této betonové konstrukce, která bude opět tvořit líc nástupní hrany. Požadovaná výška nástupní hrany bude docílena nadbetonováním stávající konstrukce podchodu. Na začátku nástupiště budou umístěny služební schůdky na úroveň drážní stezky. Cestujícím bude zabráněno vstupu mimo prostor nástupiště uzamykatelnou brankou. Na konci nástupiště bude zřízena rampa ke služebnímu přechodu. Přístup cestujících ke služebnímu přechodu bude znemožněn uzamykatelnou brankou. V km 237,080 bude nově zřízena železobetonová rampa dl. 9,2 m k nově situovanému služebnímu přechodu.

SO 10-30 Služební přechod v km 237,069

V současné době je služební přechod situován na chomutovském zhlaví ŽST Cheb a je napojen na konce nástupiště. Přístup zaměstnanců na nástupiště č. 2, 3. bude zajištěn pomocí přechodu vedeného z prostoru konce nástupiště č. 1. Šířka přechodu v ose kolejí bude 3 690 mm, délka přechodu 19 525 mm. Cílem služebního úrovněového přechodu je zajistit přístup zaměstnanců mezi nástupišti č. 1, 2, 3. Přechod bude označen značkou „Průchod pro pěší zakázán“ v souladu s nařízením vlády č.11/2002 Sb. Stávající služební přechod bude zrušen.

SO 10-40 Železniční most v km 454,545 (podchod pro cestující)

Stávající podchod slouží pro přístup cestujících z VB na 2. a 3. ostrovní nástupiště. Tubus je proveden jako uzavřený monolitický železobetonový rám o světlosti 6,0 m a volné výšce pod kolejemi 11, 9, 7 cca 2,49 m a cca 2,35 m pod kolejemi 3, 1 a 2. Pro vstup a výstup do podchodu slouží schodiště ve výpravní budově, která jsou zalomená. Pro výstup z podchodu na 2. a 3. nástupiště slouží dvojice schodišť šířky 3,00 m. U schodišť na 2. a 3. nástupišťích jsou na nástupišťích provedeny, místo zábradlí, schodišťové zdi výšky 900 mm. U schodišť jsou podél stěn jednoduchá madla. Stěny v podchodu i schodišť jsou původně opatřeny mozaikou, stěny schodišť ve výpravní budově jsou obloženy obkladačkami. V současnosti jsou stěny s obkladem i s mozaikou opatřeny nátěrem. Pro zajištění bezbarierového přístupu na 2. a 3. nástupiště je projednán návrh s výtahy umístěnými vedle schodišťových ramen, kde s posunem a úpravou šířky nového schodiště z 3,00 m na 2,35 m lze výtahovou šachtu umístit. Pro umístění nových průchodů stěnou podchodu bude mezi novou schodišťovou zdí a průchodem k výtahu proveden průvlak, který zajistí okraj horní desky podchodu. Prodloužená část průvlaku zároveň zastropí průchod do výtahové šachty. Nová schodiště na 2. a 3. nástupiště budou na chomutovské straně stávající, kamenné stupně budou využity pro stejnorodost materiálu, zúžené na šířku 2350 mm. Schodiště bude zabezpečeno schodišťovou zdí jako stávající protilehlé schodiště. Jelikož zdi nemají výšku 1100 mm, horní povrch bude proto doplněn madlem pro docílení potřebné výšky. Pohledově budou nová a stávající schodiště shodná. U schodů budou doplněna nová dvojítá madla. Výtahové šachty na nástupišťích budou mít vnitřní rozměr 2000 x 2550 mm pro průchozí kabinu. Vnitřní rozměr kabiny výtahu bude 1100 x 2100 mm. Část výtahové šachty nad nástupišťem bude vyzděna z keramických tvárnic. Vstup do výtahu a výstup na 1. nástupiště je, pro zajištění klidové zóny 1,5 x 1,5 m před výtahem, nutno situovat do výpravní budovy, v místě dnešní kanceláře se zavazadly. Výtahová šachta u prvního nástupiště bude vyžadovat vybourání části podlahy na začátku podchodu mezi vstupním a výstupním schodištěm a zřízení nové části podlahy. Pro zajištění bezproblémového fungování podchodu je požadováno kompletní obnovení vodotěsné izolace podchodu. Celý podchod i schodišťová ramena budou z rubu obnažena a provede se kompletní přeizolování všech částí podchodu a obnova dostupných dilatačních spár. Horní deska pod kolejemi i nástupišťem bude izolována proti stékající vodě, stěny podchodu budou mít izolaci proti tlakové vodě. V místě přikotvení stojky zastřešení na stávající horní desku pod nástupišťem bude provedena zesílená izolace s tvrdou ochranou, ostatní části pod nástupišťem budou s měkkou ochranou. Tvrdou ochranu bude mít i deska pod kolejíštěm. Dále bude zřízeno odvodňovací potrubí, odvádějící vodu z prostoru okolo podchodu a přímo z výtahových šachet v podchodu. Nové odvodnění bude zaústěno do kanalizační šachty, která je situována před vstupním schodišťovým ramenem z výpravní budovy. Navazující kanalizační větev bude důkladně pročištěna a bude provedena kamerová prohlídka, která prověří stav a funkčnost kanalizace. Pro provedení drenážního potrubí pod schodišti, které zůstane zachováno, bude proveden protlak s chráničkou. Současné odvodnění v podlaze podchodu bude zrušeno (zaslepeno) v rámci rekonstrukce podlahy podchodu. Pro zlepšení vzhledu podchodu bude nutná obnova porušených omítek ve stropu a stěnách od zatékání a obnova povrchu stěn v podchodu, na schodištích i na schodišťových zdech na nástupišti. Předpokládá se odstranění obkladů a provedení nových omítek. Dále bude vhodné vytypovat a průzkumem ověřit náhradní trasu pro odvodnění

podchodu, pokud se prokáže, že stávající odvodnění napojené na kanalizaci mezi schodišti do podchodu ve VB je nedostatečné, případně poškozené.

SO 10-41 Železniční most v km 455,016 (kabelový kolektor)

Stávající kabelový kolektor slouží pro rozvod kabelové sítě kolejištěm. Do stavby bude zahrnuta část jdoucí pod kolejemi 1, 2, 3, 6, 7a, 9a a 11. SŽDC, SMT Ústí nad Labem, pracoviště K. Vary uvádí, že objekt není v jejich správě, nevykonávají na něm dohled a nemají k objektu podklady pro jeho zdokumentování. Kolektorem prochází síť kabelů až za 3. nástupiště, kde se kolektor rozděluje do dvou směrů jdoucí souběžně s kolejemi. Objekt není ve správě SŽDC, SMT Ústí nad Labem a projektant nezískal žádné relevantní podklady o jeho rozměrech. Kolektor je proveden pod kolejemi jako uzavřený obdélníkový monolitický železobetonový rám. Rozměry kolektoru projektant odvodil překreslením z řezů pro zastřešení, není však jisté, že rozměry souhlasí se skutečností. Z uvedených podkladů světlost tunelu je cca 3,00 m, podchodná výška 2,50 m. Tunel probíhá od výpravní budovy až za nástupiště č. 3. do stezky mezi kolejemi 6 a 8. Délka od 1. nástupiště k místu dělení je cca 60,85 m. Tloušťka horní desky pod kolejemi je odhadem 350 mm a má pravděpodobně střešovitý spád. Tloušťka stěn projektant odhaduje je 350 mm, tloušťku spodní desky pak cca 450 mm. Kolektor má v prostoru nástupišť a kolejiště vstupní a revizní šachty, jejichž kryty nejsou ve všech případech v dobrém stavu. S ohledem i na zvýšení horní plochy nástupišť a šterkového lože, bude potřebné všechny šachty v rámci stavby výškově upravit a vyměnit poklopy. Projektant navrhuje zastabilizování současného stavu a tím zajištění bezpečné jízdní dráhy. Bude preferována varianta pro zajištění dlouhodobého vyhovujícího stavu konstrukce kolektoru a jízdní dráhy při minimálních nákladech. Na kolektoru pod kolejemi je navrhována izolace horní desky s tvrdou ochranou izolace. Stávající horní povrch bude očištěn tlakovou vodou, provede se oprava plochy a případná reprofilace pro vyrovnaní nerovností. V kolejišti a u nástupišť se provede úprava horních úrovní šachet a výměna poklopů. Nové poklopy budou vodotěsné a uzamykatelné.

SO 10-42 Železniční most v km 454,983 (zauhlovací kanál)

SO 10-43 Železniční most v km 454,970 (zauhlovací kanál)

Zauhlovací kanály byly zřízeny pro dopravu uhlí z vagonů do kotelny situované v suterénu staniční budovy. Z vagonů přistavených na kol. 7, 9, 11, se uhlí sypalo do násypky mezi kol. 9a a 11 a 7a a 9a. Následně bylo uhlí pasovým dopravníkem dopravováno do zásobníků u kotlů. V současné době kanály nejsou využívány a jsou uzavřeny. Vytápění stanice je zajištěno plynovou kotelnou. Objekty jsou majetkem ČD a.s., projektant k nim nezískal žádné relevantní podklady o rozměrech tunelu. Zauhlovací tunely jsou provedeny pod kolejemi 11 a 9a. Zauhlovací kanál má v prostoru kolejiště násypné otvory, které jsou zakryty plechovými kryty. Na jednání 14.10.2015 bylo dohodnuto, že horní část konstrukce tunelu bude odbourána pod úroveň předpokládané polohy trativodního potrubí ve výšce cca 461,40. Stropní deska a bočních část stěn bude odbourána až cca 1,10 m za hranu nástupiště, čímž bude též uvolněn prostor pro krajní úhlové prefabrikáty nástupiště. Zbývající část zauhl. tunelu směrem k výpravní budově bude zaslepena čelní zdí a celá plocha zaizolována aby do zbytku tunelu navazný na budovu nemohla pronikat voda ze spodní části konstrukce. Původní prostor zauhl. tunelu bude vyplněn hutným materiálem vhodným do násypů. Tímto bude podloží shodné jako v ostatních částech žel spodku v navazujících úsecích a nebude nutné zřizovat ZKPP. Ubouráním horní části konstrukce bude možné hranu nástupiště č.1 navrhnout bez upravených prefabrikátů.

SO 10-44 Železniční most v km 454,904 (zavazadlový tunel)

Stávající zavazadlový tunel není v současné době používán a je uzavřen. Původně sloužil pro Českou poštu pro dopravu zásilek na 1., 2. a 3. nástupiště pomocí poštovních vozíků a ještěrek. Na začátku je vstup z budovy České pošty zazděn a mimo přístupu ze sklepních prostor z výpravní budovy ČD ŽST Cheb není do něj přístup. Objekt není ve správě SŽDC, SMT Ústí nad Labem a projektant nezískal žádné relevantní podklady o rozměrech tunelu. Zavazadlový tunel je proveden pod kolejemi jako uzavřený obdélníkový monolitický železobetonový rám, pod nástupišti je upravena jedna stěna se zkosením pro vstup do výtahových šachet. Rozměry tunelu projektant odvodil překreslením z řezů pro zastřešení, z čehož není jistota, že rozměry souhlasí se skutečností. Z uvedených podkladů světlost tunelu je cca 4,25 m, podchodná výška 2,50 m. Tunel probíhá od budovy České pošty až pod nástupiště č. 3., délka od 1. Nástupiště k třetímu bude cca 50,15 m. Zavazadlový tunel má v prostoru nástupišť výtahové šachty avšak již bez vlastní technologie výtahů. Plášť šachet nad nástupištěm je plechový, ve výtahových šachtách se drží voda, čímž se postupně zhoršuje stav celého objektu. Podlaha v podchodu v podélném směru pravděpodobně klesá ve směru ke 3. nástupišti a je z betonové mazaniny.

Projektant navrhuje zastabilizování současného stavu a tím zajištění bezpečné jízdní dráhy. Na tunelu je navržena pod kolejemi izolace horní desky s tvrdou izolací. Stávající horní povrch bude očištěn tlakovou vodou, provede se oprava plochy a případná reprofilace pro vyrovnaní nerovností. Provede se zakrytí

výtahových šachet v místě nástupišť betonovou deskou. Nově vytvořené zastropení šachet bude opatřeno izolací proti stékající vodě z natavovaných asfaltových pasů s měkkou ochrannou. Následně se provede úprava povrchu jako na ostatních plochách nástupiště zámkovou dlažbou. Opatření navrhované v PD řeší momentální stav s minimálními finančními nároky. Po dokončení stavby bude objekt převzat do správy SMT.

SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T

SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců

V ŽST Cheb se nachází různá kabelizace, jak z hlediska správců (vlastníků), tak doby pokládky (typy kabelů) a umístění (venkovní rozvody pod přístřešky, zemní trasy, nebo trasy v kabelovodech). Kromě kabelizace jdoucí všemi traťovými směry existuje i kabelizace propojující několik dislokovaných objektů uvnitř ŽST.

SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

V rámci připravované rekonstrukce nástupišť a podchodu bude potřeba veškeré dotčené sdělovací zařízení vč. kabelových tras postupně demontovat bez nutnosti přeložek a ochrany a následně, podle stavebních etap, položit novou kabelizaci do definitivních tras. Ze stávající kabelizace, která bude stavbou dotčena jsou rozvody na nástupišťích k rozhlasům a hodinám. Tyto rozvody budou podle stavebních etap postupně snášeny bez náhrady. Nahrazeny budou až po ukončení stavebních prací novými definitivními rozvody – viz odpovídající PS. Kabely traťové, dálkové a optické vedou stávajícími kabelovody a nepředpokládá se jejich dotčení stavbou. V místech dotčených rekonstrukcí kolejiště, která kolidují se stávajícími trasami místních kabelů jsou navrženy jejich přeložky. Nové kabely budou uloženy do betonových žlabů nebo plastových chrániček. Jedná se zejména o místa křížení stávajících kabelů novým kolejištěm, případně souběhy s novým kolejištěm, kdy dojde k přiblížení stávající trasy k nové poloze kolejí. S provizorními stavy přeložek se nepočítá.

SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T

Optické kabely ČD-T vedou stávajícími kabelovody a nepředpokládá se jejich dotčení stavbou. Nové propojení s ATÚ Wolkerova ulice a VB je obsahem PS 20 10 Kabelizace (MK, DK).

SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců

Z dostupných podkladů a plánovaného rozsahu stavebních prací, které by mohly potencionálně dotknout výše uvedených sítí, nevyplyvá žádné nebezpečí kolize. Z tohoto důvodu nejsou v uvedeném stavebním objektu navrhovány žádné ochrany ani přeložky. V případě, že se průběhu zpracování PD bude provedeno upřesnění o kabely nedrážních správců, bude provedeno i doplnění tohoto SO. U všech výše uvedených SO se předpokládá celková ochrana dotčených kabelových tras na příjezdových komunikacích na Plzeňském zhlaví s překrytím panely.

SO 10-60 Úpravy stávajícího vodovodu

Předmětem projektové dokumentace je úprava vybraných stávajících vodovodních rozvodů v ŽST Cheb. Úprava vybraných rozvodů je navržena z důvodu vyšší poruchovosti a vzhledem k jejich stáří. V souvislosti s úpravou kolejiště, zvýšení nástupních hran a modernizací i ostatní technické infrastruktury ve stanici, je vhodné provést výměnu vybraných vodovodních rozvodů. ŽST Cheb je napojena na zdroj pitné vody z veřejného vodovodu (společnost CHEVAK) ve vodoměrné šachtě VŠ 2 v km cca 237,0. Z vodoměrné šachty je vodovod veden litinovým potrubím DN 150 do zatravněného meziprostoru mezi kolejišti osobního a nákladního nádraží. Tímto prostorem je veden pátevní rozvod nádražím až k technologickým objektům na plzeňském zhlaví. Z tohoto rozvodu jsou ve vzdálenostech cca 40-70 m stávající rozvody vedené kolmo na koleje osobního nádraží zajišťující přívod vody do jednotlivých hydrantů.

SO 10-61 Úpravy stávající kanalizace

Předmětem projektové dokumentace je úprava vybraných stávajících kanalizačních rozvodů v ŽST Cheb. Úprava vybraných rozvodů je navržena z důvodu vyšší poruchovosti vzhledem k jejich stáří. V souvislosti s úpravou kolejiště, zvýšení nástupních hran a modernizací i ostatní technické infrastruktury ve stanici, je vhodné provést výměnu vybraných kanalizačních rozvodů a výškovou korekci stávajících kanalizačních šachet. Před započítáním výkopových prací je nutno kopanou sondou ověřit hloubky, profily a přesné trasy stávajících inž. sítí. Rozdíly (oproti trasám a hloubkám předpokládaných v projektu) mohou mít dopad na celkové řešení objektu.

SO 10-80 Pozemní komunikace

V současné době je služební přechod situován na chomutovském zhlaví ŽST Cheb a je napojen na konce nástupiště. Přístup na nástupiště č. 2 a 3. bude zajištěn pomocí přechodu vedeného z prostoru konce nástupiště č. 1. Přechodová konstrukce, respektive zámková dlažba bude navazovat na přístupové chodníky nástupiště. S ohledem na výše uvedené úpravy dojde v prostoru nového služebního přechodu k úpravě v místě, kde přechod navazuje na 1. nástupiště. Na první nástupiště bude napojen rampou Nástupiště č.1. Směrem k chomutovskému zhlaví (k původnímu přechodu) bude zřízena rampa pro potřeby zaměstnanců ŽST Cheb a správce infrastruktury.

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

SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově

SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1

SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2

SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3

SO 20-40 Orientační systém pro cestující

SO 20-10 Stavební úpravy ve výpravní budově

V rámci technického řešení bezbarierového přístupu cestujících na první nástupiště, je navrženo zřízení výtahu. Tento bude umístěn do VB. Uvažovaný prostor je v 1.NP místnost č. OP14 (141), která je v současné době využita jako prostory pro odbavení cestujících – místnost zavazadel (RP ZAP Ústí nad Labem). V 1.PP se pak jedná o místnost č. 1S12, která nemá v současné době využití. Vstup a výstup do stávajícího podchodu pro cestující je zajištěn dvěma zalomenými schodišti ve výpravní budově se vstupem z prostoru odbavovací haly. K realizaci výtahové šachty bude nutno zabrat v 1.NP část místnosti č. OP14 a v 1.PP část místnosti č.1S12. Po realizaci výtahové šachty bude nutno stavebně oddělit dvě nově vzniklé části, předělené výtahovou šachtou, v obou podlažích. Dále bude nutno dle požadavku RP ZAP Ústí nad Labem zajistit náhradní prostory za část zabrané místnosti č. OP14. Dle dohody se bude jednat o místnost č. OP155 (159). Zde dojde k revitalizaci celého prostoru – úprava podlahy, úprava stěn a stropu včetně osvětlení a výmalby, zajištění vytápění, zajištění těsnících dveří. Dále budou upraveny rozvody vody, přemístění umyvadla, v úzké stěně na nástupiště bude osazeno okno pro možné větrání prostoru. V rámci objektu budou dále instalovány nové automatické dveře při vstupu z vestibulu VB do podchodu a na 1. nástupiště. Pro bezbarierový přístup do podchodu z 1. nástupiště je pro zajištění klidové zóny 1,5 x 1,5 m před výtahem nutno situovat do výpravní budovy, dnešní kanceláře se zavazadly. Výtahová šachta u prvního nástupiště bude vyžadovat vybourání části podlahy na začátku podchodu a zřízení nové části podlahy. Dále vybourání části základu čelní zdi VB a podchycení navazujících částí základů aby se při hloubení u dalších částí neuvolnilo podloží. V úrovni I. nástupiště bude vybourán střední pilíř a část zdiva na šířku min. 2150 mm. Pro tento prostup čelní zdi budou provedeny průvlaky pro podchycení čelní zdi v suterénu a v úrovni i: nástupiště. Výtahová šachta u prvního nástupiště pokud bude neprůchodná, bude mít vnitřní rozměr 2000 x 2550 mm. Vnitřní rozměr kabiny výtahu bude 1100 x 2100 mm. Dle požadavku ČD bude pro pověřené pracovníky umožněn nástup i výstup do stávající místnosti zavazadel i vstup a výstup v suterénu pod zavazadlovou kancelář. Pro oddělení prostoru odbavovací haly od podchodu budou ve VB v rámci akce osazeny posuvné dveře ovládané elektronicky.

SO 20-20 Zastřešení nástupiště č. 1

SO 20-21 Zastřešení nástupiště č. 2

SO 20-22 Zastřešení nástupiště č. 3

V současné době tvoří zastřešení nástupiště č. 1 příhradová konstrukce délky 310 m, zastřešení nástupiště č. 2 příhradová konstrukce délky 270 m. Dochází ke kolizi průjezdného profilu s hranou stávajícího zastřešení. Navrhuje se proto zastřešení nové. Na nástupišti č.1 je navrženo zastřešení celkové délky 130 m, šířka zastřešení 6,25 m. Na nástupišti č.2 je navrženo zastřešení celkové délky 130 m, šířka zastřešení je 10,24 m. Na nástupišti č. 3 je navrženo zastřešení celkové délky 130 m, šířka zastřešení je 10,24 m. Přístřešek je tvořen novou ocelovou konstrukcí + zakrytí. V nástupišti budou vybudovány základové patky pro nástupištní přístřešek. Nosná konstrukce bude zakryta profilovanými trapézovými plechy. Střecha má oboustranný příčný spád, v podélném směru sleduje přístřešek sklon koleje. Odvodnění bude provedeno v ose přístřešku mezistřešním žlabem. Pro vedení kabelů jsou v konstrukci umístěny dva ocelové žlaby.

SO 20-40 Orientační systém pro cestující

Stávající orientační systém v ŽST Cheb neodpovídá platným technickým normám a směrnicím, je neúplný, morálně zastaralý a částečně i ve špatném technickém stavu. Z těchto důvodů a s ohledem na nové řešení celé

ŽST bude v rámci stavebních prací odstraněn. Objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na zhlaví na nástupištích a na přístupech k nim. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem ŽST, označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupišťům v podchodu pro cestující. Pro informaci cestujících bude rovněž sloužit informační systém a rozhlasové zařízení. Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit akustické majáčky a hmatové štítky. Ty budou umístěny na pravém madle zábradlí při výstupu z podchodu na nástupiště. Tam kde je to možné a vhodné budou prvky OS umístěny na stěny podchodu, na zábradlí a na zastřešení nástupišť, pro optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí.

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 30-10 Úpravy TV

SO 30-40 EO V

SO 30-50 EPZ

SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení

SO 30-61 Osvětlení nástupiště č.1

SO 30-62 Osvětlení nástupiště č.2

SO 30-63 Osvětlení nástupiště č.3

SO 30-64 Osvětlení podchodu

SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 30-10 Úpravy TV

Celý úsek trati je elektrizován střídavou trakční soustavou. Provedení odpovídá tehdy platným normám a předpisům. V úseku dotčeném stavbou (osobní část ŽST) je TV původní, 45 let staré, trpící již korozí a materiálovou zastaralostí. Z tohoto důvodu a z důvodu výstavby nových nástupišť je navržena kompletní výměna trakčních podpěr a bran v osobní části ŽST dotčené stavbou. Kromě nosných konstrukcí TV bude vč. stožárů a přístrojů vyměněn i napájecí převěš. Lana a trolejové dráty budou ponechány stávající, závěsy a věšáky budou nové. Podélné rozmístění podpěr trolejových vedení respektuje stávající nebo nové stavební objekty a kolejové uspořádání. Navrhovaná maximální rozpětí v obloucích jsou navržena podle „Vzorové sestavy S“. Příčné umístění stožárů TV je navrženo v zásadě na dovolenou vzdálenost lince stožáru od osy nově upravené koleje. Ve stísněných poměrech, kde nelze realizovat vzdálenosti živých částí TV od přístupných míst podle uvedené normy, je zvolena ochrana před nebezpečným dotykem pomocí zábran. Ochrana proti atmosférickému přepětí trolejových a ostatních vedení je navržena různými bleskojiskami do míst podle ČSN 34 1500 ed.2. Výstavbu trakčního vedení je možné provádět současně s výlukami v rámci jiných stavebních úprav. Stavební postupy je nutné koordinovat se zpracovateli ostatních objektů.

SO 30-40 EO V

V celém ŽST je instalován elektrický ohřev výměn napájený z trakčního vedení přes venkovní sloupové trafostanice. Provedení je poplatné 90 létům při použití oddělovacích transformátorů. EO V celé ŽST je rozděleno do celkem 16 oblastí se samostatným ovládáním a napájením. Ovládání je prováděno ručně. V pozdějších letech byla rekonstruována pouze jedna oblast označená jako EO V XI. Bude vybudována nová prefabrikovaná trafostanice napájená z TV s transformátorem a rozvaděčem označená jako EO V IV (B), která bude nově ohřívat povětšinou rekonstruované výhybky č. 38, 39 (dříve EO V III B), 36, 37 (dříve EO V IV), 51, 52, 53 a 54 (dříve EO V V). Nová TS bude pro případné budoucí rozšíření i o další výhybky dimenzována na výkon 90 kVA. TS bude vybavená elektroměrovým rozvaděčem vč. GSM modulu dálkového odečtu. U dalších zbývajících rekonstruovaných výhybek č. 1, 2, 3, 4, 7, 60, 89, 90 a 91 budou instalovány pouze nové topnice a jejich přívody od stávajících oddělovacích transformátorů. Ty mohou být nahrazeny vyzískanými oddělovacími transformátory s lepším technickým stavem. Ovládání nového EO V IV (B) bude dotykovým panelem ROEO V umístěného v dopravní kanceláře v 5. patře výpravní budovy ŽST Cheb. K přenosu povelů a informací mezi novým rozvaděčem ovládání ROEO V a novým rozvaděčem REO V IV (B) bude položen ovládací sdělovací kabel. Vlastní provoz zařízení EO V bude provozován v automatickém režimu v závislosti na venkovní teplotě a teplotě referenční kolejiště – řízení srážkovými čidly, bez nutných zásahů provozních pracovníků.

SO 30-50 EPZ

V osobní části ŽST je instalováno elektrické předtápěcí zařízení 3kV pro předtápění vlakových souprav. V dotčené části stavbou je instalováno a provozováno celkem 6 předtápěcích stojanů č. 5 až 10. Stojany a jejich ovládání bylo v průběhu času v rámci možností upravováno, kabely v kolejišti jsou však původní a ve špatném

technickém stavu a je požadována jejich výměna. V rámci stavby budou stávající VN kabely z rozvodny k jednotlivým stojanům vyměněny v celých délkách za nové kabely. Spolu se silovými kabely budou vyměněny i kabely ovládací. Dále bude třeba cca. o 10 m přeložit stávající ovládací rozvaděč na nástupišti č. 1, z důvodu krácení zastřešení, tak aby rozvaděč zůstal pod zastřešenou částí.

SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení

Rozvody v celé ŽST jsou ve větší míře od dob výstavby s pouze dílčími doplněními, či úpravami. Nejvíce patrné je to pak na hlavním rozvaděči, jehož stav je za hranici své životnosti a další zásah do něho není možný. Proto je požadována jeho celková rekonstrukce. V rámci stavby bude kompletně zrekonstruován rozvaděč RH 04, a to rozdělením na dvě samostatné části (přívod a vývody SŽDC a vývody pro výpravní budovu). Nové skříňe rozvaděčů budou instalovány nově po stranách, a po přepojení všech přívodů a vývodů bude stávající rozvaděč instalovaný ve středu místnosti rozvodny demontován. Skladba podhledové podlahy tomu bude nově uzpůsobena, a v místnosti rozvodny bude rekonstruována elektroinstalace. Nový rozvaděč pak umožní napájení nového osvětlení nástupišť a podchodů. Obě rozdělené části rozvaděče RH 04 pak budou umožňovat osadit hlavní a podružné elektroměry včetně modulů dálkových odečtů (přenos přednostně prostřednictvím sítě DDTS ŽDC). V rámci tohoto objektu budou nahrazeny stávající stavbou dotčené osvětlovací stožáry za dva nové 9 m sklopné stožáry s LED svítidly osvětlující výh. č. 60 a 64. V rámci tohoto objektu budou v délce nových nástupišť spojováním vyměněny všechny stávající kabely DOÚO, kabely pro ÚO budou nově dotaženy až k novým pohonům na trakčních st. č. 59A a 60. U kolejí číslo 4a, 4b a 5 budou zřízeny samostatně odměřené zásuvkové stojany 2x230V pro temperování chladících okruhů motorových jednotek. Dále budou provedeny případné místní přeložky všech ostatních kabelů NN ve správě SŽDC, které budou kolidovat s výstavbou nových zařízení.

SO 30-61 Osvětlení nástupiště č.1

SO 30-62 Osvětlení nástupiště č.2

SO 30-63 Osvětlení nástupiště č.3

Stávající osvětlení nástupišť bude zcela demontováno. Osvětlení nových zastřešených částí nástupišť bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na konstrukci zastřešení. Osvětlení nezastřešených částí nástupišť a přechodu přes kolejiště (v rámci SO 30-61) bude pomocí LED svítidel na sklopných 5,5m stožárcích. Osvětlení každého nástupiště bude rozděleno do třech samostatně ovládaných okruhů (zastřešená část, nezastřešená levá, nezastřešená pravá část). V rámci zastřešených částí bude napájeno i osvětlení informačních panelů a případně i panelů reklamních. Veškeré napájení bude realizováno z nového RH 04 (součást SO 30-60). Napájecí kabely budou vedeny podchodem pod novou podhledovou konstrukcí uchycený na lištách a na lávkách, pod zastřešením v pevných chráničkách a v nástupišti v zemi v chráničkách. Ovládací rozvaděč osvětlení nástupišť bude umístěn v dopravní kanceláři v 5. patře jako sdružený s EOV, podružný ovládací rozvaděč bude umístěn v DK v přízemí.

SO 30-64 Osvětlení podchodu

Stávající elektroinstalace a osvětlení podchodu bude zcela demontováno. Osvětlení podchodu bude provedeno pomocí zářivkových svítidel typu ANTIVANDAL pod stropem po bocích podchodu. Přibližně pětina svítidel bude vybavena nouzovým zdrojem. Pro vedení veškerých kabelů budou v horních rozích podchodu zřízeny podhledové konstrukce, které budou tyto kabely zakrývat. V místech schodišť a výtahů pak budou kabely vedeny pod pozinkovanými tvarovanými krycími plechy. Vlastní kabely budou upevněny na lištách. Osvětlení podchodu bude rozděleno do dvou ovládaných okruhů (denní permanentní osvětlení, noční přisvětlení včetně schodiště). V rámci osvětlení podchodu bude napájeno i osvětlení informačních panelů a případně i panelů reklamních. Ovládací rozvaděč osvětlení podchodu a nástupišť bude umístěn v dopravní kanceláři v 5. patře jako sdružený s EOV, podružný ovládací rozvaděč bude umístěn v DK v přízemí. Ovládání bude umožňovat automatický režim dle času, či pomocí soumrakového čidla, místní ovládání, dálkové ovládání a diagnostiku poruch. Veškeré napájení bude realizováno z nového RH 04 1-4 (součást SO 30-60). Kromě osvětlení budou v rámci tohoto stavebního objektu instalovány i 3 přívody pro výtahy a 3 přívody pro jejich temperování. Další rozvody budou instalovány pro případné čerpadlo a pro případné zásuvky pro údržbu či úklid podchodu. Tyto další vývody budou samostatně, nebo v logických celcích, samostatně odměřeny.

SO 30-70 Ukolejnění kovových konstrukcí

Ukolejnění – ochrana proti nebezpečnému dotyku – je z dob vlastní elektrizace, a tedy v provedení podle dříve platné legislativy. Díky kompletní náhradě většiny dotčených konstrukcí, bude třeba, v oblasti dotčené stavbou (osobní část ŽST), provést kompletní rekonstrukci ukolejnění a aktualizovat tak i stávající KSU a TP (koordinační schéma ukolejnění a trakčních propojení) – bude součástí projektu stavby. Návrh ukolejnění bude

vycházet ze stávajícího a nového stavu. Ukolejnění bude navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení skupinových a individuálních ukolejnění většinou přes průrazku pro podpěry TV v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC dle ČSN 34 1500 ed.2 a dalších souvisejících norem. Součástí stavebního objektu bude ukolejnění nové a provizorní, a demontáže ukolejnění stávajícího a provizorního.

VI. Organizace výstavby

Rozsah a obsah navrženého řešení vychází z požadavku zadání, které bylo dále upřesněno v rámci projednání se zadavatelem a jeho odbornými složkami. Dále zohledňuje požadavky dopravní technologie pro dosažení požadovaných cílů a zajištění všech požadavků dopravy. Začátek stavby je v km 453,122 trati (Wien FJB) – Plzeň – Cheb a v km 150,470 trati (Nürnberg) – státní hranice SRN/ČR – Cheb. Konec stavby je v km 236,190 trati (Praha) – Chomutov – Cheb. Celková délka stavby je 2,962 km kolejově.

Během stavby dojde k rekonstrukci téměř celého kolejiště osobního obvodu stanice. Ve stanici bude rekonstruován podchod pro cestující. Dále je navrženo nové zastřešení nástupišť. Stavební práce budou probíhat na stávajícím železničním tělese a sousedním přilehlém stavebním pruhu. Činnost na staveništi bude probíhat při využívání ploch ZS a dalších ploch jako dočasných stavenišť pro terénní úpravy, pokládku sítí, manipulaci a skladování. Předání staveniště a zřizování ZS bude organizováno postupně podle etap výstavby. Rozhodující část stavebních a montážních prací bude probíhat na stávajícím a budoucím železničním tělese a na plochách ZS. Hlavní dopravní trasou budou příjezdy od silnice II/214 (východní obchvat Chebu) ulicí Vrázovou. Během stavby budou důsledně využívány plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC; koleje, plochy, trafostanice, přípojky vody, kanalizace. Pro řešenou stavbu jsou k dispozici následující plochy tři vzájemně oddělené plochy označené jako „Zařízení staveniště“.

Činnost na hlavním staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí a troleje. Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO. Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu. Tato zásada platí i pro přestavbu železničních stanic. Doba trvání jednotlivých výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. V nepřetržitých výlukách kolejí jsou zahrnuty také práce na rekonstrukci dalších objektů a zařízení, zejména mostů, TV a sdělovacím a zabezpečovacím zařízení v příslušném úseku. Délky výluk jsou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací. Přerušování provozu (nickolejný provoz) bude potřebné při zkouškách trakčních a zabezpečovacích zařízení před zahájením provozu po nepřetržité výluce a bude realizováno pouze ve vlakových pauzách. Tyto práce, které vyžadují výluky kolejí, je třeba v maximální míře organizovat v nočních hodinách a o sobotách a nedělích, protože v těchto dobách je možno využít delších pauz mezi pravidelnou dopravou. Výluky dopravy na pozemních komunikacích, které kříží trať na přejezdech, se upraví v závislosti na vyloučených kolejích. V době mezi odstraněním žel. svršku a pokládkou nového mohou být železniční přejezdy provizorně zprůjezdněny.

Celková délka výstavby je plánována na 14 měsíců. Celá stavba je rozdělena na šest stavebních postupů, rozdělených v případě potřeby na etapy. Stavební postup 0 (SP 0), zahrnuje činnosti na kabelových trasách, TV a dalších objektech, nezávislé na výlukách. Dále bude před zahájením stavebního postupu 1 postaveno dočasné nástupiště 4 u koleje 8. Stavební postup 1 (SP 1), zahrnuje práce na rekonstrukci/demolici podchodu a dalších mostních objektů mezi výpravní budovou a nástupištěm 2, nástupišti 1, kolejích 9a, 9b, 11, dvojité kolejové spoje 51 – 54. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 3, 4 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 2. Stavební postup 2 (SP 2), zahrnuje rekonstrukci kolejí 7a, 7b a přilehlé části nástupiště 2 včetně jejího zkrácení. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 1, 2 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 1. Dále bude zrekonstruována výhybka 7. Stavební postup 3 (SP 3), zahrnuje rekonstrukci kolejí 1, 3 a dokončení rekonstrukce nástupiště 2. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybek 89, 90 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 1/2. Stavební postup 4 (SP 4), zahrnuje rekonstrukci kolejí 2, 4a a částí nástupiště 3 k nim přilehlých vč. jejich zkrácení. Mimo osobní skupinu proběhne rekonstrukce výhybky 91 a přilehlého úseku traťové/staniční koleje 2/1. Stavební postup 5 (SP 5), zahrnuje rekonstrukci kolejí 4b, 6 a částí nástupiště 3 k nim přilehlých včetně jejich zkrácení.

Obecný sled prací je definován rámcově v tomto pořadí; přeložky inženýrských sítí (budou probíhat po celou dobu výstavby), montáž provizorních a definitivních technologických zařízení (bude probíhat po celou dobu výstavby), v jednotlivých postupech takto, stavba/obnova základů TV, demontáž železničního svršku, demontáž mostů, odvodnění systémem trativodů, výstavba mostů a nástupišť, pokládka nového železničního

svršku, obnova TV. Etapy vč. stavebních postupů jsou navrženy jako ucelená část schopná zkušebního a definitivního provozu.

VII. Připomínky

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

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, změna č.9 ze dne 1.3.2015.
- 3) Dodržení, kromě jiného, příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění.
- 4) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.
- 5) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který je uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 6) Zhotovitel zajistí členění projektu stavby podle směrnice SŽDC č.11/2006 zm.č.1 ze dne 1.4.2012 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů se nebude měnit.
- 7) Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby byla kompletním podkladem pro stavební řízení. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby.
- 8) V dalším stupni dokumentace projektant zohlední kromě jiného připomínky útvarů SŽDC, s.o. a ČD, a.s. k přípravné dokumentaci v souladu s řešením, které navrhl projektant PD ve svém vyjádření z 10.11. 2015.
- 9) V dalším stupni dokumentace projektant upřesní vliv stavby na železniční a silniční provoz.
- 10) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky ostatních právních norem, týkajících se bezpečnosti práce a práce na drahách.
- 11) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.
- 12) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování a schválení KSU POTV a závěrových tabulek.
- 13) Zhotovitel bude respektovat současné majetkoprávní vztahy na železnici a bude rozlišovat práci na zařízení v majetku státu, spravovaných SŽDC s.o. a práci na zařízení, pozemcích a v prostorách v majetku ČD, a.s.
- 14) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace projedná a upřesní POV a organizaci výluk.
- 15) Zhotovitel v dalším stupni dokumentace zapracuje všechny připomínky z čistopisu „Závěrečné projednání přípravné dokumentace“, ze dne 27.11.2015.

VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

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

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

Zpracoval: Ing. Vlastimil Spiegl

V Plzni dne 15. 2. 2016

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(3)



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

