

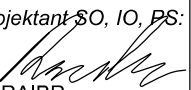




# VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv      SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Po připomínkách	11/2014
02	-	-
03	-	-

<b>Objednatel:</b>  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	<b>SŽDC, s.o.</b> Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 tel.: +420 222 335 777 e-mail: szdc@szdc.cz
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

<b>Středisko:</b> ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
<b>Vedoucí střediska:</b>  ING. MARTIN RAIBR	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b>  ING. MARTIN RAIBR	<b>Vypracoval:</b>  ING. MARTIN RAIBR	<b>Kontroloval:</b>  ING. PETR NEKULA

<b>Název akce:</b>  <b>ELEKTRIZACE TRATI KADAŇ PRUNÉŘOV - KADAŇ</b>	<b>Číslo smlouvy:</b> 13 323 208  <b>Projektový stupeň:</b> PD
<b>Část:</b>  <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>	<b>Datum:</b> 08/2014  <b>Číslo části:</b> A



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

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

## **„Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň“**

---

### **Průvodní zpráva**

Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.

Termín odevzdání: 11/2014

# OBSAH

<b>A.1 Úvodní údaje .....</b>	<b>3</b>
a) Údaje o stavbě.....	3
b) Zadavatel přípravné dokumentace .....	3
c) Dodavatel přípravné dokumentace.....	3
<b>A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku .....</b>	<b>4</b>
a) Údaje o umístění stavby .....	4
b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	4
c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací.....	4
d) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu .....	4
e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území .....	5
f) Poloha vůči záplavovému území .....	5
g) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí .....	5
h) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy.....	5
i) Zajištění vody a energií po dobu výstavby .....	6
<b>A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....</b>	<b>7</b>
a) Účel užívání stavby.....	7
b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba).....	7
c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby).....	8
d) Etapizace výstavby.....	8
e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) .....	8
f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	8
<b>A.4 Orientační údaje stavby .....</b>	<b>10</b>
a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.) .....	10
b) Celková spotřeba vody.....	10
c) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	10
d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.....	11
e) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .	11
<b>A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....</b>	<b>11</b>
<b>A.6 Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>11</b>
<b>A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....</b>	<b>12</b>
<b>A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....</b>	<b>13</b>
<b>A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....</b>	<b>14</b>
a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování) .....	14
b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	14
c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....	15
<b>A.10 Členění přípravné dokumentace.....</b>	<b>16</b>

## A.1 Úvodní údaje

### a) Údaje o stavbě

**Název stavby:** Elektrizace trati Kadaň Pruněřov - Kadaň  
**Místo stavby:** Traťový úsek 534A Kadaň – Kadaň-Pruněřov  
**Kraj:** Ústecký kraj  
**Dotčené obce s r.p.:** Stavební úřad Městský úřad Kadaň  
**Charakter stavby:** Elektrizace  
**Stupeň dokumentace:** Přípravná dokumentace (Dokumentace pro územní rozhodnutí)

### b) Zadavatel přípravné dokumentace

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s. o.)  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 70994234  
DIČ: CZ70994234  
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384  
**zastoupený:** SŽDC s. o. Stavební správa západ se sídlem v Praze  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha

### c) Dodavatel přípravné dokumentace

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

## A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

### a) Údaje o umístění stavby

Stavba se bude provádět v traťovém úseku Kadaň – Kadaň Pruněřov, který se dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 44 932/08-OR) nachází na dráze regionální. Železniční trať Kadaň – Kadaň Pruněřov je jednokolejná trať, která slouží především pro regionální dopravu. Trať byla uvedena do provozu 1.8.1903 jako spojnice Vilémov u Kadaně – Pruněřov. V roce 1978 však byla vybudována trať v nové stopě kvůli těžbě hnědého uhlí. V nové stopě je veden celý úsek Kadaň Předměstí – Kadaň Pruněřov a byl uveden do provozu 27.9.1978. V sousedství této trati je téměř v celém úseku vybudována spojovací trať sokolovské uhelné mezi elektrárnou Kadaň-Pruněřov – elektrárnou Tušimice a Březnem u Chomutova, která je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou.

#### Dotčené krajské úřady:

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

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

### b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny územní plány pro katastrální území:

#### Katastrální území

Kadaň, Bystřice u Kadaně, Pruněřov  
Verněřov

### c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Vyjádření dotčených stavebních úřadů o souladu stavby s územně plánovací dokumentací bude součástí dokladové části „H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy“ dokumentace.

### d) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu

Stavba se odehrává na stávající dopravní infrastruktuře a její napojení se nemění. Stavbou bude využíváno stávajících přístupových bodů, tzn. železniční trati a silničních komunikací.

**e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území**

Geologicky je bioregion tvořen jednotným útvarem – denudační troskou mohutného stratovulkánu budovanou čedičovitými horninami a jejich pyroklastiky. Z povrchových útvarů jsou zde vyvinuty především svahoviny, většinou hruběji kamenité s hlinitou mezihmotou. Reliéf je podmíněn stratovulkanickou stavbou. Reliéf má charakter ploché hornatiny s výškovou členitostí 300-450m, v údolí Ohře až členitě hornatiny s členitostí do 520m. n. m.

**f) Poloha vůči záplavovému území**

Stavba vstupuje do záplavových území stanovených dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění.

Ohře - stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pro průtoky  $Q_5$ ,  $Q_{20}$ ,  $Q_{100}$  včetně aktivní zóny v roce 2009 (16 2989-07/ZPZ/09/Ohře-2009/Ko)

Pruněřovský potok – stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pro průtoky  $Q_5$ ,  $Q_{20}$ ,  $Q_{100}$  včetně aktivní zóny v roce 2008 (58944-06/ZPZ/08/Pruněřovský/Ko)

Trat' je vedena na poměrně vysokých náspech v celé délce. I tyto násypy jsou však mimo jakákoliv záplavová území vzhledem k výškovému uspořádání celého území. Jistou výjimku tvoří úsek u souběhu s hlavní tratí, kde je trat' vedena opět na náspu a překračuje Suchý potok. Zde jsou však vybudovány redundantní mosty, které umožňují průtok povodňové vlny. Trat' jako taková je mimo dosah povodňové výšky hladiny.

**g) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí**

Seznam dotčených pozemků je součástí geodetické části „I. Geodetická dokumentace“ dokumentace. Stavba se odehrává v katastrálních územích:

- Kadaň, Bystřice u Kadaně, Pruněřov
- Verněřov

**h) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Po dobu výstavby budou využívány stávající přístupové trasy. Stavba se odehrává na železniční trati a vzhledem k tomu bude pro návoz materiálu přednostně využívána samotná železniční trat'. Jako podružná trasa pro dopravu materiálu a především osob budou využívány silnice:

Silnice II/568 mezi napojením na I/13 a I/7

Silnice II/224 na území města Kadaň - křižovatka se silnicí II/568

Silnice MÚK v ul. Chomutovská

Další přístup k trati bude zajištěn ostatními místními a účelovými komunikacemi, napojující se na výše uvedenou silniční síť.

**i) Zajištění vody a energií po dobu výstavby**

Po dobu výstavby bude voda a energie zajišťována ze stávajících zdrojů. V případě potřeby pak bude dodávka elektrické energie zajištěna z mobilních agregátů zhotovitele.

## A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

### a) Účel užívání stavby

Hlavním cílem stavby je Elektrizace trati Kadaň Prunéřov (mimo) - Kadaň, za účelem provozování linky osobní dopravy Děčín – Kadaň v závislé trakci, v souladu s dopravní politikou Ústeckého kraje. Tohoto cíle je dosaženo elektrizací úseku Kadaň – Kadaň Prunéřov, doplněné o dostavbu stejnosměrné trakční měnirny Prunéřov, která zajistí kromě napájení nového úseku do Kadaně i spolehlivé napájení doposud jednostranně napájeného úseku trati z Chomutova do Kadaně Prunéřova.

#### Rozsah stavby

##### Kadaň Předměstí

Ve stávající zastávce jsou ukončeny stávající dálkové kabely a v této lokalitě jsou umístěny předvěsti do ŽST Kadaň. Tyto části stavby budou v rámci této stavby upravovány pro spolehlivý provoz technologického zařízení.

##### ŽST Kadaň

V ŽST Kadaň bude rekonstruována a elektrizována kolej č. 1 a kolej č.3, které budou umožňovat jízdy elektrických jednotek do těchto kolejí. U koleje č.1, bude vybudováno boční nástupiště o výšce nástupištní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupiště je zvolena dle požadavků dopravní technologie, která byla projednána s objednatelem dopravy a předpokládá se cca 90m, přičemž konstrukce nástupiště umožňuje přistavení soupravy k nástupišti o délce až 120m

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

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

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

##### zast. Kadaň sídliště

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

##### ŽST Kadaň Prunéřov

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

### b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)

Svým charakterem se jedná o stavbu trvalou.

**c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)**

Dle definice uvedené v §2 odst.5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby. Stavbou jsou zřizovány prvky na stávající drážní infrastruktuře, které nahrazují stávající. Vzhledem k tomu jsou jednotlivé práce a změny uváděné v této dokumentaci uvažovány jako stavební úpravy a udržovací práce, které §79 odst.6, zákona č. 183/2006 Sb. nevyžadují územní řízení.

**d) Etapizace výstavby**

Vzhledem k zajištění výstavby z prostředků **Operačního Programu Doprava Osa 3** dochází k oddělení celků, které neprovádí úpravu stávající infrastruktury, ale vytvářejí shodnou ale v jiném místě do samostatných dokumentací. Ty však využívají některých vyjádření, které jsou shodné pro všechny stavby a to například vyjádření správců inženýrských sítí atd..

**e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)**

Stavba se bude provádět v traťovém úseku:

**Dotčená železniční trať****Kadaň - Kadaň Pruněřov**

Žel. trať dle rozdělení v TPP:	534A	Kadaň - Kadaň Pruněřov
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	143	Kadaň Předměstí–Kadaň-Pruněřov
Začátek trati:	Kaštice	
Konec trati:	Kadaň-Pruněřov	
Typ trati:	jednokolejná	
Zábrzdna vzdálenost:	Hradec u Kadaně - Kadaň 400 m	
	Kadaň - Kadaň - Pruněřov 700 m	
Trakční soustava:	Nezávislá	
Kategorie dráhy:	Regionální	
Začátek stavby:	Kadaň - Pruněřov - VB	
Konec stavby:	Kadaň - Předměstí VB	

**f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních**

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

**Délka dálkově řízených tratí**

Délka vnějších úprav zařízení	=5,771km
-------------------------------	----------

Počet dopraven nově zapojených do DOZ	1xŽST
Počet vybudovaných zastávek	1x
Počet v. j. zapojených do DOZ	5,5v.j.
Počet dispečerů pracovníků	1
Počet úspor pracovníků	5,526
SDH přenos. syst.	2-3
Tel zapojovač	2x
TRS rdst	1x
MRS blok	2x
Rozhlas.ústř.	3x
Kamerový systém	2x
Klient kamer.syst.	2x
Integr.koncentrátor	1x
Rezervovaný příkon <sup>TM</sup> :	5,4 MW
Počet usměrňovačových soustrojí <sup>TM</sup> :	1 + 1
Jmenovitý výkon trakčního transformátoru <sup>TM</sup> :	6,409 MVA
Délka rekonstrukce koleje	1262m
Počet rekonstruovaných výhybek	3 ks
Délka sanace spodku	1242 m
Zřízení odvodnění - trativodu	750 m
Délka nástupních hran	340 m
Stavební práce TV	3185m
Montážní práce	5715m
Výstroj EOv pro výhybku jednoduchou tvaru 1:9-300, 1:11-300	3x
Rozvaděč EOv silový napájecí	2x
Sada kolejového teploměru, čidla srážek a venkovní teploty	2x
Osvětlovací stožár sklopný žárově zinkovaný délky přes 6,5 do 12 m	43x
Svítidlo drážní LED, min. IP 54, elektronický předradník, přes 45 W	39x
Ovladač pro dálkové ovládání motorových pohonů trakčních odpojovačů	1x
Napájecí souprava ovladače DOÚO s oddělovacím transformátorem a HIS	1x

## A.4 Orientační údaje stavby

### a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.)

Jedná se především o technologickou stavbu na stávající železniční infrastruktuře. Stavbou dochází k náhradě stávajícího zařízení, které je za mezí morální i technické životnosti, za moderní elektronické systémy, které umožní zavedení dálkového řízení a ovládání železniční dopravy.

Stavba je převážně umístěna na pozemcích Českých drah/SŽDC, a to včetně p.p.č. 3323/18, kde došlo k převodu na ČD a.s.. Na tomto pozemku se nachází kolejiště ŽST Kadaň.

Realizací stavby nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady. Kabelizace bude v celé délce stavby držet na drážním pozemku shodně jako elektrizace trati.

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba si klade nároky pouze nároky na dodávky elektrické energie. Ty budou zajištěny z rozvodů veřejné energetické distribuční soustavy.

### b) Celková spotřeba vody

Technologické objekty nemají žádné nároky na spotřebu vody. V rámci stavby dojde však k opuštění jednotlivých pracovišť a vzhledem k tomu lze uvažovat o celkovém snížení spotřeby vody v dotčeném úseku stavby.

### c) Odborný odhad množství srážkových a dešťových vod

Stavbou jsou zřizovány pouze nástupištní přístřešky, které nejsou zdrojem srážkových vod a které nahrazují stávající objekty. Největšími objekty je o vnějších půdorysných rozměrech max. 6m x 2m. Množství zachycené srážkové vody je určeno vztahem  $[m^3/rok]$ :

$$Q = \frac{j \cdot P \cdot f_s \cdot f_f}{1000} = \frac{1200 \cdot 12 \cdot 0,6 \cdot 0,9}{1000} = 7,776 m^3/rok$$

kde:

- Q - množství zachycené srážkové vody ( $m^3/rok$ ),
- J - množství srážek ( $mm/rok$ ), určeno dle mapy normálu ročních srážkových úhrnů.
- P - využitelná plocha střechy ( $m^2$ ),
- $f_s$  - koeficient odtoku střechy (-),
- $f_f$  - koeficient účinnosti filtru mechanických nečistot (-).

**d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě**

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě.

**e) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě.

**A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Předpokládaný termín zahájení výstavby vychází z požadavku investora.

Zahájení stavby	03/2018
Dokončení stavby	12/2018
Předpokládaná doba výstavby	9 měsíců

**A.6 Přehled výchozích podkladů**

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

- Zadávací dokumentace na stavby
- Smlouva o dílo
- Polohopisné výkresy
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; aj./.
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u jednotlivých OŘ Ústí n.L., v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách

## A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

### „P.0087 - TR VER 400/110kV-1.etapa“- ochranná opatření na zařízení SŽDC s.o.

Vzhledem k výstavbě vysokého vedení 400kV společnosti ČEPS a.s., dojde k nutnosti realizace ochranných opatření drážních zařízení v úseku Želina-Kadaň Prunéřov. Protože podél této trati je položena původní kabelizace bez jakýchkoliv ochranných opatření dojde k nutnosti nahrazení této kabelizace kabelizací novou. Ta bude uložena ve stávající stopě kabelů.

Nová kabelizace bude typu TCEKPFLEZE, která má vyšší ochranné účinky vůči vlivu vysokého napětí. Předpokládá se, že dojde k novým ochranným opatřením na stávajících mostních objektech vůči vandalismu, vzhledem k tomu, že většina stávajících žlabů (ve kterých je uložena stávající kabelizace) je zdevastována, nebo vlivem let zcela nevyhovujícího stavu.

Stávající návěstidla budou vyměněna za nové s odolností vyšší jak 4kV a to včetně elektromotorických přestavníků. V rámci stavby dojde ke zrušení stávajících kolejových obvodů a jejich plné náhradě za počítače náprav. K jednotlivým prvkům bude následně položena nová kabelizace typu TCEKPFLEZE.

V rámci této stavby dojde k úpravě i sdělovací kabelizace v obdobném rozsahu jako u kabelizace zabezpečovacího zařízení.

Po úpravě vnější části dojde k úpravě i vnitřní části, která bude rozšířena o jednotlivé přepěťové ochrany a počítače náprav, které budou nahrazovat stávající kolejové obvody.

Veškeré výše uvedené úpravy, jsou prováděny investorem ČEPS a.s. stavba bude realizována v roce 2015.

### Stavby DOZ, ERTMS

Stavba musí být v souladu s podmínkami pro dálkové řízení koridorových tratí a podmínkami pro vlakový zabezpečovač těchto tratí.

Předpokládá se, že trať Kadaň-Kadaň Prunéřov bude pojížděna vozidly, které budou jezdit z Ústí nad Labem, respektive Děčína. Tedy po trati, která má být zapojena do DOZ z CDP Praha a vybavena ERTMS. Vzhledem k tomu se dá předpokládat, že i veškerá vozidla, která budou vedena po této trati budou splňovat podmínky hlavní trati Ústí n.L.-Chomutov. Vzhledem k tomu se dá předpokládat, že dopravce bude chtít využít veškeré systémy na hnacím vozidle, které musí být pořízeny pro hlavní trať i na posledních 5km své jízdy.

Vzhledem k tomu se v rámci stavby „Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň“ uvažuje s dostatečnou kapacitou jak v optických kabelech, tak s nutností dálkového řízení a předávání o všech stavech zařízení nadřazenému systému.

## A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Pro číslování jednotlivých PS a SO byl zvolen čtyřciferný kód, kde je význam číslic následující:

**Xxxx** – na první pozici je číslo profese dle objektové skladby, která vychází ze směrnice č.11 SŽDC s.o.

**xXxx** – na druhé pozici je číslo, kterým se definuje místo realizace daného PS a SO s následnou definicí:

0 – PS a SO se realizuje v celém úseku stavby

1 – PS a SO se realizuje v obvodu ŽST Kadaň

2 – PS a SO se realizuje v traťovém úseku Kadaň-Kadaň Prunéřov

3 – PS a SO se realizuje v obvodu ŽST Kadaň Prunéřov

4 – PS a SO se realizuje v obvodu TM Kadaň Prunéřov

**xxXX** – na třetí a čtvrté pozici je číslo, kterým se definuje pořadí daného PS a SO ve skladbě

## A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

### a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)

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

Jednotlivá nástupiště v ŽST jsou úrovněvá využívající základní osové vzdálenosti, u nichž není zajištěn bezpečný přechod cestujících. Zároveň není zajištěna dostatečná šířka nástupišť pro rychlý obrat cestujících a to především v ŽTS Kadaň.

V rámci stavby dochází ke zřízení nové zastávky Kadaň sídliště, která vznikne u železničního mostu nad ulicí Chomutovská. Tím bude zpřístupněn východní okraj města a nová průmyslová zóna, která vzniká v tomto území.

V rámci stavby dochází k elektrizaci trati v úseku Kadaň – Kadaň Pruněřov. Čímž bude zajištěna kontinuální vozba vlaků mezi Ústí n.L. a Kadaň v elektrické trakci, která minimálně zatěžuje životní prostředí.

### b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavbou dochází ke zřízení moderních elektronických systémů. V případě zabezpečovacího zařízení se předpokládá zřízení staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie elektronického typu, které eliminuje chyby lidského činitele a umožňuje aplikovat nadstavbové systémy, které poskytují obsluhujícím zaměstnancům komfort počítačového ovládání.

Ústřední stavění vlakových cest umožní zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanici a tím umožní zkrácení jízdní doby. K úsporám provozních nákladů dojde i na straně údržby s ohledem na skutečnost, že moderní elektronické systémy poskytují diagnostické informace, které usnadňují identifikaci poruchy. Z diagnostických informací je možné rovněž určit riziko hrozící poruchy, a tak její vznik eliminovat včasným zásahem údržby.

Nově bude staniční zabezpečovací zařízení v ŽST ovládat dispečer z pracoviště JOP v ŽST Kadaň Pruněřov.

Společně se sdělovacím zařízením je obsluhující zaměstnanec spravován o aktuálním stavu zařízení, poloze vlaku v úseku, apod.. Sdělovací zařízení současně umožňuje předávat cestující veřejnosti informace o pravidelné dopravě, ale zejména o mimořádných situacích a jejich dopadu na příjezdy a odjezdy vlaků.

V rámci stavby dojde k úpravě nástupišť v ŽST a ke zřízení nové zastávky Kadaň Sídliště, což umožní komfortní a bezbariérový přístup cestujících a zvýšení bezpečnosti cestujících.

V rámci energetických objektů, dojde k obnově přípojek NN pro technologické zařízení a umožní jak spolehlivé měření, tak jeho jištění. V rámci těchto objektů dojde k úpravě osvětlení, které zajistí bezpečnost cestujících i v nočních hodinách.

V rámci stavby dojde k instalaci elektrického ohřevu výměn, který má pozitivní dopad na provozní spolehlivost ústředně přestavovaných výhybek zejména v zimních měsících.

Pro zajištění spolehlivého napájení nové trakce dojde k vybudování nové trakční napájecí stanice, která svým výkonem bude pokrývat jak traťový úsek Kadaň-Kadaň Prunéřov, tak i traťový úsek Chomutov-Kadaň Prunéřov.

Výše popsané má pozitivní dopad na komfort cestování, nejenom možným zkrácením jízdní doby, ale zejména v informovanosti cestujících o aktuálním dění v provozu. Vzhledem k zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení dojde k úspoře v počtu zaměstnanců zajišťujících železniční dopravu.

**c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele**

Stavbou jsou zřizovány technologické prvky drážního zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení. Z povahy zařízení budou tedy veškeré vnější prvky zřizovány buď přímo na kolejnicové pasy, nebo do jejich blízkosti. Vnitřní část zařízení je pak navrženo umisťovat do technologických objektů – reléových domků do blízkosti drážního tělesa, které budou nahrazovat stávající objekty, případně do stávajících objektů.

Kabelizace pro připojení vnějších prvků je realizována v souběhu s kolejnicovými pasy na stávajícím drážním tělese v trasách stávající kabelizace, kterou budou nahrazovat.

Stavba je tedy výhradně umístěna na pozemcích SŽDC s. o. nebo Českých drah a. s. určených pro provozování drážní dopravy. Realizací stavby nedojde k trvalému ani dočasněmu záboru zemědělského nebo lesního půdního fondu.

## A.10 Členění přípravné dokumentace

Obsah přípravné dokumentace respektuje Směrnici č.11/2006 SŽDC s. o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č. j. 10648/2012-OI ze dne 28. 2. 2012 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace).

Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí je zpracována ve smyslu zákona 503/2006 Sb. přílohy č. 4

### A. Průvodní zpráva

#### B. Souhrnná část

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie – samostatná příloha
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí (hluková studie) – samostatná příloha
- B.4b Energetické výpočty – samostatná příloha
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby – součástí B.1
- B.12 Organizace výstavby – součástí B.1

#### C. Situace stavby

- C.1.1 Celková situace stavby / 1: 10 000 /

#### D. Technologická část

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 1101 ŽST Kadaň, SZZ
- PS 1201 Kadaň-Kadaň Pruněřov, TZZ
- PS 1301 ŽST Kadaň Pruněřov, úpravy SZZ

##### D.2 Sdělovací zabezpečovací zařízení

- PS 2001 Kadaň-Kadaň Pruněřov, přenosové zařízení
- PS 2002 Kadaň-Kadaň Pruněřov, TZ a sdělovací zařízení
- PS 2003 Kadaň-Kadaň Pruněřov, úprava radiových systémů TRS
- PS 2004 Kadaň-Kadaň Pruněřov, MRS
- PS 2005 Kadaň-Kadaň Pruněřov, rozhlasové zařízení
- PS 2006 Kadaň-Kadaň Pruněřov, kamerový systém
- PS 2008 Kadaň-Kadaň Pruněřov, EZS
- PS 2009 Kadaň-Kadaň Pruněřov, TK, DOK- doplnění a úpravy
- PS 2010 Kadaň-Kadaň Pruněřov, MK- doplnění a úpravy
- PS 2011 Úprava stávající kabelizace
- PS 2012 Kadaň-Kadaň Pruněřov, integrační koncentrátor

**D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

PS 3411	TM Kadaň Prunéřov, DŘT
PS 3412	ŽST Kadaň, DŘT
PS 3413	ŽST Kadaň, TS 22/0,4 kV, DŘT
PS 3414	ŽST Kadaň Prunéřov, DŘT
PS 3415	ED Ústí nad Labem, doplnění DŘT

**D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic**

PS 3431	TM Kadaň Prunéřov, rozvodna 22 kV, technologie
PS 3432	TM Kadaň Prunéřov, trakční transformátory
PS 3433	TM Kadaň Prunéřov, stejnosměrná část 3kV-DC
PS 3434	TM Kadaň Prunéřov, vlastní spotřeba, technologie
PS 3435	TM Kadaň Prunéřov, vazba napaječů

**D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn**

PS 3151	ŽST Kadaň, TS 22/0,4 kV, technologie
PS 3152	ŽST Kadaň, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

**D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV**

PS 3461	TM Kadaň Prunéřov, MS 6 kV 75Hz, technologie
---------	----------------------------------------------

**E. Stavební část****E.1 Inženýrské objekty****E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 4111	ŽST Kadaň, železniční spodek
SO 4112	ŽST Kadaň, železniční svršek
SO 4211	Kadaň - Kadaň-Prunéřov, železniční spodek
SO 4212	Kadaň - Kadaň-Prunéřov, železniční svršek

**E.1.2 Nástupiště**

SO 4121	ŽST Kadaň, nástupiště
SO 4221	Zast. Kadaň sídliště, nástupiště

**E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

SO 4041	Železniční most v km 28,565
SO 4042	Železniční most v km 28,873
SO 4043.1	Propustek v km 27,621
SO 4043.2	Propustek v km 31,939
SO 4044	Umístění zábran proti dotyku

SO 4044.1	Cestní nadjezd v km 30,386, umístění zábran proti dotyku
SO 4044.2	Potrubní lávka v km cca 30,400, umístění zábran proti dotyku
SO 4044.3	Železniční nadjezd v km 31,846, umístění zábran proti dotyku
SO 4044.4	Silniční nadjezd v km cca 32,200 , umístění zábran proti dotyku

### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

SO 4151	Kadaň, úprava rozvodu 22kV ČEZ
---------	--------------------------------

### **E.1.6 Potrubní vedení**

SO 4061	Kadaň-Kadaň-Prunéřov, vodovodní a kanalizační přípojky
---------	--------------------------------------------------------

### **E.1.8 Pozemní komunikace**

SO 4081	Kadaň-Kadaň-Prunéřov, úprava komunikací
---------	-----------------------------------------

### **E.1.10 Protihlukové objekty**

SO 4011	IPO - Kadaň-Kadaň-Prunéřov
---------	----------------------------

## **E.2 Pozemní stavební objekty (vč. přístřešků, demolice, technol. objektů ...)**

SO 5101	ŽST Kadaň, stavební úpravy výpravní budovy
SO 5102	ŽST Kadaň, výstavba TS 22/0,4kV SŽDC
SO 5201	Zast. Kadaň sídliště, přístřešky pro cestující
SO 5301	ŽST Kadaň Prunéřov, stavební úpravy DK

## **E.3 Trakční a energetická zařízení**

### **E.3.1 Trakční vedení**

SO 6111	ŽST Kadaň, trakční vedení
SO 6211	Kadaň - Kadaň Prunéřov, trakční vedení
SO 6411	TM Kadaň Prunéřov, připojení napájecího vedení
SO 6412	TM Kadaň Prunéřov, připojení zpětného vedení

### **E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) - stavební část**

SO 6421	TM Kadaň Prunéřov, výstavba TNS
SO 6422	TM Kadaň Prunéřov, oplocení

### **E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)**

SO 6141	ŽST Kadaň, EOv
---------	----------------

### **E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

SO 6461	TM Kadaň Prunéřov, rozvod vn 6kV 75Hz
SO 6462	TM Kadaň Prunéřov, rozvod nn a osvětlení
SO 6463	TM Kadaň Prunéřov, DOÚO
SO 6464	TM Kadaň Prunéřov, úprava rozvodu vn 22kV
SO 6161	ŽST Kadaň, přípojka vn 22kV SŽDC
SO 6162	ŽST Kadaň, úprava rozvodu nn a osvětlení
SO 6163	ŽST Kadaň, DOÚO
SO 6261	Zast. Kadaň Sídliště, přípojka nn
SO 6262	Zast. Kadaň Sídliště, rozvod nn a osvětlení

### **E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

SO 6171	ŽST Kadaň, ukolejnění
SO 6271	Kadaň - Kadaň Prunéřov, ukolejnění

### **E.3.8 Vnější uzemnění**

SO 6481	TM Kadaň Prunéřov, vnější uzemnění
SO 6181	ŽST Kadaň, TS 22/0,4 kV, vnější uzemnění

## ***G. Náklady a ekonomické hodnocení***

- G.1 Celkové náklady stavby**
- G.2 Náklady PS a SO**
- G.3 Ekonomické hodnocení**

## ***H. Doklady***

## ***I. Geodetická dokumentace***