

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

**„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov
(mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“**

Datum vydání: 12. 2. 2020



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské
unie pro propojení Evropy**



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby.....	3
1.3 Místo stavby	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1 Všeobecně	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdělovací zařízení	8
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.7 Železniční svršek a spodek.....	11
4.8 Nástupiště	12
4.9 Železniční přejezdy	13
4.10 Mosty, propustky, zdi	13
4.11 Ostatní objekty.....	14
4.12 Pozemní stavební objekty	15
4.13 Geodetická dokumentace.....	16
4.14 Životní prostředí	17
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	18
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	19

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

SŽDC Správa železnic, státní organizace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Dokumentace pro územní řízení (dále DUR) stavby „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“.
- 1.1.2 Součástí DUR jsou činnosti zajišťující komplexní veřejnoprávní projednání a zajištění potřebných dokladů, podkladů a certifikátů nutných k vydání územního rozhodnutí, případně územního souhlasu nebo závazného stanoviska orgánu územního plánování dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb. Za splnění bude považováno řízení bez přerušení. V případě podání neúplné žádosti bude tento stav podléhat sankci.
- 1.1.3 Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání územního rozhodnutí a pro schvalovací řízení stavby v rámci Správy železnic.
- 1.1.4 Součástí stavby bude zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon EIA).
- 1.1.5 Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bylo zpracováno pro soubor staveb „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“. V průběhu zpracování dokumentace je nutné hlídat předpínací hodnotu všech tří staveb.
- 1.1.6 Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotvářejících tento zákon, dále požadavkům Zákona o dráhách č.266/1994 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnicím a předpisům SŽDC. Dokumentace pro územní řízení stavby bude řešit koncepci a rozsah stavby, který je dán Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.11/2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GR a pozdějších změn a doplňků.
- 1.1.7 V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování DUR.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Kraj: Karlovarský
- 1.3.2 Okres: Sokolov
- 1.3.3 Katastrální území: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum Sváté Maří, Dolní Pochlovice
- 1.3.4 Správce: OŘ Ústí nad Labem
- 1.3.5 Předpokládané staničení začátku a konce stavby: km 209,950 – km 221,600
- 1.3.6

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120

Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	533+534
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112OE, 011230, 0112P1, 0112PB, 011232, 0112Q1, 011234
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá 25 kV, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Záměr projektu, 11/2018, SAGASTA s.r.o. – obdrží vybraný zhotovitel stavby.
- 2.1.2 Zápis z 219. Centrální komise MD ze dne 11.02.2020 – obdrží vybraný zhotovitel stavby.
- 2.1.3 Pro ŽST Dasnice byla vydáno pod č.j. DUCR-16986/16/Ho ze dne 18.03.2016 povolení k odstranění stavby „Železniční stanice Dasnice – odstranění postradatelné infrastruktury“.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 208,000 – 208,700 do hranic dráhy z roku 2018 a 2019.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 208,700 – 211,866 do hranic dráhy z roku 2015 a 2016.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 211,866 – 222,000 do hranic dráhy z roku 2018.

SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0131 km 0,614 – 2,000 do hranic dráhy z roku 2015 a 2016.

Geodetické a mapové podklady nad rámec si zajistí Zhotovitel v rámci zpracování projektové dokumentace.

- 2.2.2 Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesionální tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 (Je k dispozici nahlédnutí u zadavatele).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo (včetně), ZP, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: METROPROJEKT Praha a.s.
- 3.1.2 Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo (mimo) – Sokolov (mimo), ZP, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: METROPROJEKT Praha a.s.
- 3.1.3 Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo DUR, investor: SŽDC, s.o., probíhá výběr Zhotovitele
- 3.1.4 Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo), DUR, investor: SŽDC, s.o., probíhá výběr Zhotovitele
- 3.1.5 GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb, PD+ZP, investor: SŽDC, s.o., Zpracovatel: SUDOP Praha a.s., 06/2018

- 3.1.6 Modernizace ŽST Cheb, realizace, investor: SŽDC, s.o., 10/2017-06/2019
- 3.1.7 Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část, stavba v realizaci, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.8 Peronizace ŽST Chodov, stavba v realizaci, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.9 Rekonstrukce žel. mostu v km 226,393 a 226,575 trati Chomutov – Cheb, realizace v r. 2015, investor: SŽDC, s.o.,
- 3.1.10 Rekonstrukce žel. mostu v km 226,393 a 226,575 trati Chomutov – Cheb, realizace v r. 2015, investor: SŽDC, s.o.,
- 3.1.11 Rekonstrukce mostů v km 184,534 a 184,593 trati Chomutov – Cheb, tendr na zhotovitele, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.12 Revitalizace trati Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt, realizace, investor SŽDC, s.o.
- 3.1.13 Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov, ZP a PD - část B.2 Provozní a dopravní technologie, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o.
- 3.1.14 Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.
- 3.1.15 Zvýšení traťové rychlosti Ústí n/L-Cheb – projektová dokumentace úsek Kynšperk-Cheb (SUDOP Praha 03/2014) a dále akce Modernizace žst. Sokolov (SUDOP Praha 06/2007).

V úsecích Sokolov - Dasnice a Dasnice - Kynšperk nad Ohří jsou k dispozici odpovídající projekty zajištění. V žst. Dasnice a okolí v km 216,2-218,5 je na 1. a 2. koleji vyhotoven nestavební projekt žel. svršku. Na TÚ 0131 bude k 31. 3. 2020 vyhotoven nestavební projekt žel. svršku.

Při projektování kolejových úprav je třeba navázat na projekt Modernizace žst. Sokolov, na nestavební projekt na TÚ 0131 a na související stavbu „Rekonstrukce“.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 DUR bude vycházet ze schváleného ZP.
- 4.1.2 Hlavní náplní dokumentace je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.3 Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti a umožnila plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích, provedla nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci případně přestavbu umělých staveb. Součástí dokumentace bude i návrh vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení a doplnění EOv. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.4 Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 4.1.5 Dokumentace bude respektovat majetkové poměry mezi ČD a Správou železnic s ohledem na budoucí dělení pozemků a podle toho bude vypracováno i majetkové vypořádání.
- 4.1.6 Protihluková opatření navrhovat pouze v odůvodněných případech na základě výsledků akustické studie.
- 4.1.7 Navržené úpravy musí být umístěny na stávajících pozemcích a v případě, že tuto podmínku nelze splnit, musí Zhotovitel prověřit průchodnost umístění navrhovaných

konstrukcí na pozemku třetích osob a případně využít pouze ty pozemky, u nichž nebude v rámci dalších stupňů přípravy problém s výkupem či převodem majetku pod Správu železnic.

- 4.1.8 V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice Správy železnic (SŽDC), Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy Správy železnic (SŽDC), zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina.
- 4.2.2 Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován GVD.
- 4.2.3 Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.4 Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GR O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Bude zpracován návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešenou stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí. Bude uvedena délka trvání výluky, činnost zabezpečovacího zařízení, vymezení vylučovaného trakčního vedení, stručný rozsah prací, počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout apod.
- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.3 POV musí respektovat, že stavba bude z části probíhat na hranici evropsky významné lokality, aktivní zóny záplavového území Q100 a v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů III. stupně.

4.4 Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu

V mezistaničním úseku Sokolov – Citice je TZZ je 3. kategorie, typu AB3-88A, v obou traťových kolejích je obousměrné bez oddílových návěstidel. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz, s relé DSŠ12-S (výstroj v SÚ Citice). Tyto KO jsou kódovány kódem VZ. Zařízení je ovládáno z JOP v DK Sokolov a z JOP v DK ŽST Citice.

V ŽST Citice je SZZ 3. kategorie, typu ESA11 s panely PRV se samostatnými TPC s měřicí ústřednou DISTA. Volnost kolejových úseků je v 1. a 2.SK zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz, s relé DSŠ12-S, ve zbývajícím obvodu ŽST pomocí počítačů náprav Frauscher AZF. KO jsou kódovány kódem VZ. DO ŽST je zaústěna na sudém zhlaví vlečka dopravce Sokolovská uhelná a.s., vazba mezi SZZ Citice a sousední dopravnou na vlečce je provedena pomocí reléového souhlasu (TZZ 3.kat.). Zařízení je ovládáno z JOP v DK ŽST Sokolov (JOP DOZ) nebo z JOP v DK ŽST Citice. Nouzové ovládání je umožněno z desky nouzových obsluh v DK ŽST Citice. V obvodu ŽST Citice se na sudém zhlaví nachází PZS km 0,169 (zaústující vlečka), kat. 3ZBLI, typu AŽD71, s vazbou do SZZ.

V mezistaničním úseku Citice – Dasnice je TZZ 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 75Hz, se stykovými transformátory DT1-150, soubory KAV-3 a FID-3. Tyto KO jsou kódovány kódem VZ. V mezistaničním úseku se nacházejí PZS v km 213,744 / P 87 (A1), kat. 3ZBI, typ K, v km 216,005 / P 88 (A2), kat. 3ZBI, typ K. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Dasnice, JOP v DK ŽST Sokolov (JOP DOZ), popř. z JOP v DK ŽST Citice.

V ŽST Dasnice je SZZ 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz, s relé DSŠ12-S. Tyto KO jsou v hlavních kolejích kódovány kódem VZ. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Dasnice. V obvodu ŽST Dasnice se nachází PZS km 216,930 / P 89 (A3), kat. 3ZNL1, typu AŽD71, s vazbou do SZZ.

V mezistaničním úseku Dasnice – Kynšperk nad Ohří je zřízeno TZZ je 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 75Hz, se stykovými transformátory DT1-150, soubory KAV-3 a FID-3. Tyto KO jsou kódovány kódem VZ. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Dasnice a Kynšperk nad Ohří.

4.4.2 Požadavky na nový stav

V rámci DOZ ŽST Sokolov bude řešena úprava SZZ Sokolov v souvislosti s úpravou stávajících TZZ a úprava závislosti dovolující návěsti pro odjezdovou vlakovou cestu do Svatavy na přijetí potvrzení (souhlasu) dirigujícího dispečera tratě. Protože se předpokládá dálkové ovládání celého úseku Sokolov – Cheb z pracoviště dispečera umístěného v ŽST Cheb, je nutné řešit zřízení tohoto pracoviště, které je plánováno v rámci řešení úseku Tršnice – Cheb (mimo). Z tohoto důvodu je stavba úseku Tršnice – Cheb (mimo) jako podmiňující a je nutné ji zahájit jako první ze staveb.

V rámci dálkové kabelizace se nově řeší kabelizace celého úseku ze Sokolova (výpravní budova) až do ŽST Kynšperk nad Ohří. Do jednotlivých stanic a přejezdů budou vyvedena příslušná vlákna optického kabelu, určená pro zab. zař.

V celém úseku Sokolov – Cheb bude zařízení upraveno na zábrzdnu vzdálenost 1000m. Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.

Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS a Směrnici 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.

Nově navržená zařízení budou splňovat vydané Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven dle čj. 20009/2018-SŽDC-GR-06.

Při úpravách přejezdových zařízení bude posuzována nezbytnost doplnění zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Budou provedeny úpravy SZZ v ŽST Sokolov související s úpravou závislosti dovolující návěsti pro odjezdovou vlakovou cestu do Svatavy na přijetí potvrzení (souhlasu) dirigujícího dispečera tratě Sokolov – Kraslice. Dále se do SZZ zapracují úpravy související s úpravou TZZ do Citic a vlastní úpravou ŽST Citice, vyplývající z kolejových úprav, tak i z úprav SZZ Citice, související s přemísťováním stavědlové ústředny. Dle požadavku zástupců Správy železnic bude nově umožněno stavět vlakové cesty z/do Citic po spojovací koleji 93. Bude prověřena viditelnost příslušných návěstidel dotčených změnou traťové rychlosti. SZZ Sokolov bude prověřeno z hlediska splnění podmínek dle vydaných Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven dle čj. 20009/2018-SŽDC-GR-06. Prověření nemá za účel navrhovat související kolejové úpravy ŽST Sokolov za účelem naplnění zásad, ale stanovit případné podmínky či omezení (ze zásad plynoucích), které v případě nasazení ETCS bude nutno respektovat.

Úpravy TZZ mezistaničního úseku Sokolov – Citice související s úpravou SZZ Citice. Dle požadavku zástupců Správy železnic bude nově zřízen traťový souhlas do Citic po spojovací koleji 93.

V mezistaničním úseku Sokolov – Svatava bude vybudováno nové traťové zab. zař. 3. kategorie do dopravní Svatava na trati Sokolov – Kraslice. Na sokolovském zhlaví dopravní Svatava bude doplněno skupinové odjezdové návěstidlo a doplněny počítače náprav. Přejezdové zařízení v km 1,454 bude rekonstruováno na zařízení PZS3.

Úpravy SZZ ŽST Citice dle nové konfigurace kolejiště a na nové traťové rychlosti, případné úpravy PZS. Rozsah kolejových obvodů s dodatečným kódováním bude zachován (koleje č. 1 a 2). Stávající SZZ by se používalo jako provizorní s potřebnými úpravami. Venkovní prvky a kabelizace zůstanou zachovány vyjma prvků souvisejících s rekonstrukcí výhybek. Nové SZZ bude umožňovat stavění vlakových cest i po spojovací koleji č. 93 do/z Sokolova. Součástí SZZ bude i funkcionality Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) dle TS 2/2014-S,Z, s navázáním do základního rádiového spojení. Vzhledem k současné výstavbě nového SZZ výhybna Dasnice, se předpokládá řešit SZZ Dasnice jako traťové stavědlo, které bude podřízeno nově budovanému zařízení v ŽST Citice. Venkovní část zařízení SZZ Citice bude prověřeno z hlediska splnění podmínek dle vydaných Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven dle čj. 20009/2018-SŽDC-GR-O6.

V úsecích Citice – Dasnice a Dasnice - Kynšperk nad Ohří bude doby výstavby ETCS zachováno stávající TZZ.

S ohledem na minimalizaci nákladů se navrhuje stávající zařízení výhybny Dasnice po dobu výstavby postupně zrušit. Po demontáži vnitřního zařízení ze stávající technologické budovy bude provedena rekonstrukce vnitřních prostor. Do rekonstruovaných prostor bude instalováno nové zařízení. Vzhledem k navrhovanému minimálnímu počtu výhybek se předpokládá řešit toto SZZ jako traťové stavědlo, které bude podřízeno nově budovanému zařízení v ŽST Citice. Zařízení bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V kolejích č. 1 a 2 budou zachovány kolejové obvody s dodatečným kódováním. Po dobu výstavby nového zařízení budou nově vložené výhybky uzamčeny. Stanice bude zapracována do DOZ s ovládáním ze ŽST Cheb. Součástí SZZ je PZZ přejezdu P89. Přejezd P89 bude rekonstruován.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Citice se nachází telefonní zapojovač Inoma MIKRO, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení, ústředna EPS MHU 109, ovládací přístroj pro TRS, hodiny řízené hodinovou ústřednou v Chebu. ŽST Citice je dálkově ovládána ze ŽST Sokolov.

V ŽST Dasnice se nachází telefonní zapojovač Inoma MIKRO, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení, ústředna EPS MHU 102, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, hodiny řízené hodinovou ústřednou v Chebu. ŽST Dasnice je trvale obsazena dopravní službou.

Traťová kabelizace v úseku K. Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století. Z pohledu její plné obsazenosti není v možno ji využít při realizaci rekonstrukce traťového úseku. Optická kabelizace Správy železnic, kromě dílčího úseku Sokolov – Citice, chybí zcela.

4.5.2 Požadavky na nový stav

Nově se navrhuje postupné převedení řízení celého úseku Sokolov – Cheb na připravované pracoviště dispečerů do ŽST Cheb.

V rámci dálkové kabelizace se nově řeší kabelizace celého úseku ze Sokolova (výpravní budova) až do ŽST Kynšperk nad Ohří, a to v rozsahu jednoho dálkového metalického kabelu 15XN, dvou HDPE trubek a jednoho dálkového optického kabelu 72 vláken. Tato dálková kabelizace bude provedena v celém úseku Sokolov – Cheb. Do jednotlivých

stanic a přejezdů budou vyvedena příslušná vlákna optického kabelu, určená pro zab. zař. a sděl. zař.

Diagnostika všech sdělovacích zařízení bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) dle TS 2/2008 – ZSE. Diagnostické informace budou připojeny do integračních serverů DDTS ŽDC Ústí nad Labem a CDP Praha.

V době zahájení stavby se předpokládá, že bude již v provozu systém GSM-R. V rámci této stavby budou upraveny místní radiové sítě na dálkové ovládání. Dále budou provedeny úpravy systému GSM-R z důvodu přechodu na DOZZ.

V ŽST Sokolov bude provedena rekonstrukce a rozšíření stávajícího kamerového systému. U rozšíření kamerového systému se bude jednat o nově instalované kamery na nových nástupištích. U všech sdělovacích zařízení bude doplněna možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb.

V ŽST Citice bude instalován zcela nový kamerový systém. Dále bude provedena výstavba nového zařízení EZS, EPS s možností dálkového dohledu ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb. Rozhlasová ústředna bude doplněna o dálkové ovládání automatického i manuálního hlášení z ŽST Cheb. Budou provedeny úpravy na všech sdělovacích zařízeních dotčených rekonstrukcí nástupišť. Do stávajícího zapojovače bude doplněna možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera. Vzhledem k demolici stávající výpravní budovy budou přemístěna všechna sdělovací zařízení umístěných ve VB do nové technologické budovy.

Na zastávce Hlavno bude vybudováno rozhlasové zařízení s dálkovým ovládáním automatického i manuálního hlášení z DK ŽST Cheb. Informační zařízení nebude budováno z důvodu nízké frekvence cestujících.

Ve výhybně Dasnice bude instalován zcela nový kamerový systém, rozhlasové a informační zařízení s dohledem a ovládáním ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb. Dále bude provedena výstavba nového zařízení EZS, EPS s možností dálkového dohledu ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb. Do stávajícího zapojovače bude doplněna možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera. Sdělovací zařízení bude přemístěno či nově nainstalováno do nově zrekonstruovaných vnitřních prostor technologické budovy, kde bude umístěno zab.zař.

Budou integrovány silnoproudé technologie EOv, osvětlení, EE a ovládání prvků v silových rozváděcích, EZS, elektrická požární signalizace. Nouzové signály budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC) podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008 – ZSE v platném znění, a to buď instalací převodníků pro přenos nouzových signálů do technologické datové sítě s protokolem Ethernet nebo připojením binárních indikací přes rozváděč RDD DDTS ŽDC. Signalizace ze silových rozváděčů bude připojena prostřednictvím PLC. Do systému budou tato zařízení připojena prostřednictvím sdělovacího zařízení přes TDS. Data z traťového úseku budou integrována na InS na ED Ústí nad Labem.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

Traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz. V úseku Nové Sedlo – Cheb je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Součástí trakční soustavy je i nová trakční napájecí stanice (TNS) Jindřichov vybudovaná v rámci stavby „Optimalizace trati Planá-Cheb“.

V celém úseku je sestava trakčního vedení z roku 1968.

EOV je osazeno v ŽST Citice.

Odpojovače TV jsou ústředně ovládány z ED Plzeň.

Ve všech železničních stanicích a zastávce jsou kabelové rozvody a osvětlení.

4.6.2 Požadavky na nový stav

V traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC pro ŽST Citice a výhybnu Dasnice a jejich začlenění do InS. Je navržena DŘT (Teco) nástěnného provedení, s metalickým modemovým připojením do automatizovaného systému dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení (ASDŘ PETZ). Teco je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Pro ústřední ovládání silnoproudé technologie je navržena nová telemechanická jednotka Teco v nástěnné skříni, která je v systému řízení určena pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Komunikace DŘT s elektrodispečerem ED Ústí nad Labem bude provedena přes přenosové zařízení.

Místo sloupové trafostanice v ŽST. Citice bude vybudována nová kiosková trafostanice v ŽST, umístěná v blízkosti technologického domku s rozvodnou 6kV na pozemku Správy železnic. Trafostanice bude připojena na upravenou přípojku 22kV. Z hlavního rozváděče RH kioskové trafostanice bude napájen celý rozvod ŽST a zastávky Citice, mimo rozvodu EO.V. Z rozváděče RH bude zachován vývod na transformátor 0,4/6,3kV, který bude zajišťovat napájení zabezpečovacího zařízení na trati Sokolov – Karlovy Vary. Záložní napájení ZZ a napájení rozvodu EO.V bude zajištěno z trakčního vedení.

Rozsah úprav trakčního vedení vychází z rozsahu úprav železničního spodku a svršku a posouzení stavu stávajících podpěr s ohledem na plnění norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 (34 1520) ed. 2 a ČSN EN 50119 ed. 2 (34 1531). Navrhované nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové dokumentace, schválené na provozní rychlost do 160 km/hod. Vedení bude splňovat platné TSI subsystému „Energie“ (TSI ENE). S ohledem na nové kolejové řešení, se navrhuje rekonstrukce všech nevyhovujících stávajících podpěr novými s novými závěsy. Bude snaha o využití trakčních podpěr měněných v rámci opravných prací v posledním období. Nová lana a troleje bude třeba instalovat u kolejových spojek, jinak bude snaha o využití nosných lan stávajících. Trolej bude nová. V rámci dokumentace bude pravděpodobně třeba počítat s realizací neutrálního pole.

V průběhu úprav TV bude třeba postupně převěšovat stávající závěsný optický kabel (ZOK) na nové podpěry. Vedení optické kabelizace bude přeloženo do země kromě úseku Citice – Dasnice, kde bude zachován ZOK na TV. Protože část závěsných kabelů byla realizována s podporou dotací EU, bude před realizací uložení optiky do země a finální demontáží ZOK nutné prověřit ukončení udržitelnosti projektu (ochrana investice EU).

Elektrický ohřev výhybek je stanovený v rozsahu určeném dopravní technologií. Napájení celého příkonu EO.V bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV 50Hz. Osadí se aluzinkové kiosky s transformátory a příslušným jištěním na VN a NN straně. V kioscích se instalují transformátory 25/2x0,23 kV. Vlastní rozvod k jednotlivým ohřevům výhybek bude proveden z jednotlivých rozváděčů REOV. Nový ohřev je navržen systémem EO.V s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EO.V.

V rámci rekonstrukce stanice Citice a výhybny Dasnice dojde k úpravě umístění nových nástupišť. Stávající zařízení venkovního osvětlení bude kompletně demontováno. Ve stanici budou instalovány a připojeny k nové TS nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nové zařízení venkovního osvětlení. Osvětlení zastávky a kolejiště bude řešeno kombinací ocelových stožárů JŽ a osvětlovacích věží, případně sklopných stožárků výšky 6m s LED svítidly. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem v rozváděči pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je napájena z okruhu osvětlení. PLC bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému DDTS. Součástí osvětlení přístupových komunikací je doplnění osvětlení chodníku od nástupišť.

Vzhledem k přemístění nástupišť blíže k obci je navrženo nové venkovní osvětlení zastávky Hlavno a přístupových cest, včetně nových kabelových rozvodů a rozváděčů. Osvětlení je navrženo svítidly LED instalovaných na sklopných stožárcích výšky 6m. Kromě nového osvětlení se připojí i PZZ. K připojení nových rozvodů se využije přeložka stávajícího transformátoru 27/0,23kV včetně měření. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou zapojeny do systému DDTS. Nová poloha zastávky

Hlavně si vyžádá osvětlení části cyklostezky jako přístupové komunikace od zastávky směrem k elektrárně Tisová.

Stávající sloupová trafostanice bude odpojována a demontována. Pro napájení výhybny Dasnice bude položena nová nn přípojka, která bude připojena ke stávající sloupové trafostanici v majetku Distribuční společnosti. Kabelová přípojka nn bude zaústěna do stávající kabelové skříně místo demontované přípojky. Celá trasa v zemi se uloží do kabelového žlabu.

Stávající kabelový rozvod 6kV, 75Hz vč. traťových transformátorových skříní bude demontován. Jednotlivé odběry pro TZZ a PZZ budou napájeny ze stanic rozvodem nn nebo z trakčního vedení. Přípojky ze stanic budou vedeny v nové trase po pozemcích dráhy podél traťové koleje. Kabelové vedení se v celé délce uloží do kabelového žlabu. Na konci přípojek bude vytvořeno přizemnění.

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k demontáži většiny stávajících motorových pohonů odpojovačů trakčního vedení a k následné instalaci nových pohonů. Stávající ovládací panel DOÚO bude demontován. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude položena nová kabelizace ovládání DOÚO. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT).

Nový objekt trafostanice TS v ŽST Citice bude napájen z přeložené přípojky 22kV. Stávající venkovní přípojka bude ukončena na sloupu sloupové trafostanice. Kabel bude připojen k venkovnímu vedení 22kV na sloupu stávající sloupové trafostanice včetně svodičů přepětí a vyúsťovat bude v nové kioskové trafostanici.

Vzhledem k celkové rekonstrukci rozvodů pro napájení ŽST a ZZ budou kompletně demontovány rozvody 6kV včetně TTS. Kabelový rozvod 6kV ve směru ŽST Nové Sedlo, včetně MS Citice, bude zachován do doby realizace stavby Sokolov - Karlovy Vary.

V ŽST Citice dojde k instalaci nové trafostanice. S instalací nových rozvodů a nové TS dojde i k položení nového uzemnění.

Ve výhybně Dasnice bude demontována stávající sloupová trafostanice 22/0,4kV včetně konce venkovní přípojky 22kV od úsekového děliče a realizována nová nn přípojka připojená na trafostanici Distribuční společnosti. Vzhledem k celkové přestavbě a zjednodušení kolejiště železniční stanice na odbočku dojde k demontáži stávajícího záložního zdroje včetně ekologické likvidace kontaminovaných prostor.

Je navržena kompletní rekonstrukce ukolejnění akceptující změny v kolejišti a instalaci nových souvisejících zařízení v rámci této stavby, zvláště pak v realizaci nového TV, zabezpečovacího zařízení, rozhlasů, osvětlení, zábradlí apod.. Ve všech úsecích se preferuje nově ukolejnění individuální. Návrh ukolejnění a KSU a TP bude vycházet ze stávajícího a nového stavu a bude akceptovat i stavy provizorní, zvláště pak stavy, kdy bude aktivováno zabezpečovací zařízení.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

Železniční svršek je převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB6 nebo SB8. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Odvodnění je místy nefunkční.

4.7.2 Požadavky na nový stav

V celém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku obou traťových kolejí na tvar UIC60 na betonových pražcích dl. 2,6 m s bezpodkladnicovým upevněním W14. Rozdělení pražců „u“. Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích s navrženou rekonstrukcí žel. svršku.

V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění.

Téměř celý řešený úsek Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo) se nachází v blízkosti zátopové křivky řeky Ohře při stoletém kulminačním průtoku Q100. V mezistaničním úseku Citice – Dasnice je v níže uvedených oblastech křivka Q100 přímo ve střetu s konstrukcí tělesa železničního spodku nebo jej bezprostředně ohrožuje. Z tohoto důvodu je pro ochranu tělesa železničního spodku proti vzedmuté hladině řeky Ohře při kulminačním průtoku Q100 v níže uvedených úsecích navrženo opatření spočívající ve zpevnění svahu tělesa železničního spodku odlážděním lomovým kamenem.

Zpevnění svahu tělesa železničního spodku odlážděním je navrženo u 1. SK v úseku km 212,550 – 212,810, km 213,565 – 213,720, km 214,600 – 214,720, km 215,130 – 216,450, km 217,7 – 218,050, km 218,9 – 219,1, km 219,230 – 220,250, km 220,5 – 221,3. V km 218,550 – 221,3 je navržený zdvih nivelety obou kolejí o cca 0,6 m z důvodu lepší ochrany zemní pláně a tělesa železničního spodku před vzedmutou hladinou Ohře při Q100.

Po odstranění postradatelného zařízení v prostoru Výh. Dasnice bude celý prostor sneseného kolejiště rekultivován a povrchově upraven vyzískaným materiálem.

Na konci úseku v km 221,6 kde dochází ke styku se stavbou „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) je navrženo rozšíření osově vzdálenosti ve 2. TK ze 4,1m na 4,75 m pro umístění kolejových spojek v navazujícím úseku ŽST Kynšperk nad Ohří.

Sanace svahů

V rámci sanace svahu v úseku 215,178 - 215,549 bude odstraněna stávající betonová římsa obkladní zdi a místo ní bude realizována masivnější železobetonová římsa ukončená ozubem zasahujícím za rub kamenné zdi. Součástí římsy bude i odvodňovací žlab, zajišťující odvodnění koruny zdi. Do římsy budou instalovány svisle ocelové válcované nosníky ve vzdálenosti 2,5m výška 1,5m. Mezi jejich přírby bude instalována výdřeva s mezerami 150mm. Takto provedená bariéra bude sloužit jako ochrana proti padajícím kamenům. Dřevěnou výplň mezi nosníky bude možné při údržbě svahu snadno ručně rozebrat a opět instalovat. Ve vzdálenosti 2 m od koruny zdi bude svah očištěn, větší vrstvy humózních nánosů budou opatřeny protierozní matrací. V rámci sanace bude také očištěno stávající kamenné zdivo a v nutném rozsahu provedeno dospárování.

V daném úseku km 215,549 - 215,610 bude v rámci sanace provedeno očištění gabionů od náletových dřevin, případné drobné úpravy narušených částí pletiva košů. Dále dojde k odstranění náletových dřevin za korunou gabionové zdi ve vzdálenosti 2m od koruny.

Bude provedeno očištění zasíťovaného skalního svahu v km 215,641 - 215,734 od drobné vegetace a úlomků horniny včetně lokálních úprav porušených sítí.

Bude provedeno očištění gabionů v km 215,734 - 215,903 od náletových dřevin, případné drobné úpravy narušených částí pletiva košů. Dále budou odstraněny náletové dřeviny za korunou gabionové zdi ve vzdálenosti 2m od koruny.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Citice jsou 2 jednostranná úrovňová nástupiště, sypaná s betonovými hranami. V ŽST Dasnice jsou 4 jednostranná úrovňová nástupiště sypaná s betonovými hranami. V Zastávce Hlavno jsou 2 vnější nástupiště typu SUDOP.

4.8.2 Požadavky na nový stav

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

Bude zřízena nová zastávka Citice v km 211,8. Na základě nesouhlasného vyjádření obce Citice k prvotnímu návrhu umístění nástupišť do přímé části koleje za nadjezd, byla nástupiště situována před oblouk, před silničním nadjezdem. Konstrukce nástupišť bude z konzolových desek. U 1. TK bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm z

obecního pozemku. K silničnímu nadjezdu bude nově zřízen chodník včetně osvětlení. Chodník i veřejné osvětlení se napojí na již stávající na nadjezdu. U 2. TK bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm ze souběžné komunikace.

Bude zřízena nová zastávka Hlavno v přímé, v km 213,6 u nedalekého přejezdu. Novým umístěním dojde k výraznému přiblížení zastávky k obci a zkrácení docházkové doby cestujících. Konstrukce nástupiště bude z konzolových desek. K nástupištěm bude zřízen bezbariérový přístup chodníkem z nedalekého přejezdu.

Nástupiště v ŽST Dasnice budou zřízena v nové poloze u navrženého nadjezdu v km 217,475. Konstrukce nástupiště bude z konzolových desek. U 1. TK bude zřízen bezbariérový přístup z nově budovaného nadchodu chodníkem a schodištěm. U 2. TK bude zřízen bezbariérový přístup ze souběžné komunikace chodníkem před nadchodem.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nacházejí 3 přejezdy – P87 v ev.km 213,744, P88 v ev.km 216,005 a P89 v ev.km 216,930.

4.9.2 Požadavky na nový stav

Vzhledem k ekonomické nevýhodnosti nahrazení žel. přejezdu P89 novým silničním nadjezdem, jsou všechny tři přejezdy navrženy k rekonstrukci.

Přejezd P87 v ev. km 213,744

K přejezdu budou nově situována nástupiště přesunutá zast. Hlavno. Přejezd bude sloužit pro přístup na nástupiště. Z toho důvodu není předpokládáno jeho zrušení. U komunikace budou na pozemku dráhy v nezbytné míře doplněny chodníky pro přístup k nástupištěm. Délka přejezdové konstrukce bude rozšířena pro pruh pro pěší. Konstrukce přejezdu bude rekonstruována tak, aby vyhovovala požadavkům na přejezdové konstrukce a jejich prostorové uspořádání na dvokolejných tratích.

Přejezd P88 v ev. km 216,005

U tohoto přejezdu nebylo ze strany obce Šabina schváleno jeho zrušení, jelikož je s přejezdem v budoucnu uvažováno jako s přístupem k nástupištěm uvažované železniční zastávky Šabina (není součástí této stavby). Konstrukce přejezdu bude rekonstruována tak, aby vyhovovala požadavkům na přejezdové konstrukce a jejich prostorové uspořádání na dvokolejných tratích.

Přejezd P89 v ev. km 216,930

Vzhledem k ekonomické nevýhodnosti nahrazení žel. přejezdu novým silničním nadjezdem bude konstrukce přejezdu rekonstruována tak, aby vyhovovala požadavkům na přejezdové konstrukce a jejich prostorové uspořádání na dvokolejných tratích.

U všech přejezdů budou zajištěné rozhledové poměry.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nacházejí 3 mosty, 35 propustků, ocelová nýtovaná lávka pro pěší v km 213,088 a zárubní zeď vpravo trati v km 218,150 – 218,294.

4.10.2 Požadavky na nový stav

Ze stávajících 35 propustků bude 31 rekonstruováno (nosné konstrukce z kamenných desek, kamenných a cihelných kleneb, desek ze zabetonovaných kolejnic a částečně z betonových trub budou realizovány novými), 2 se zachovají se sanací, 2 budou demolovány bez náhrady.

Železniční most v ev. km 213,501

Je navrhována jeho demolice až po úroveň paty klenby. Na jeho místě je navrhováno zbudovat nový propustek z železobetonových rámových prefabrikátů se světlostí otvoru min. 2,0m x 1,0m (š/v). Na vtoku a výtoku bude propustek ukončen šikmým dílem a odlážděním přilehlého svahu kamennou dlažbou. Přilehlé koryto vodoteče bude vydlážděno. Světlost navrženého otvoru bude ověřena hydrotechnickým výpočtem.

Železniční most v ev. km 213,827

Je navrhována demolice stávajícího objektu až po úroveň základové spáry a jeho přestavba na železobetonový rámový mostní objekt se světlostí otvoru min. 3,5m x 1,5m (š/v). Na vtoku a výtoku mostu bude objekt ukončen kolnými křídly s odlážděním přilehlého svahu. Koryto vodoteče bude vydlážděno.

Nová zárubní zeď v km 213,873 - 214,093

Nová zárubní zeď bude dlouhá 215 m. Její výška bude až 2,0 m nad úrovní přilehlé stezky. Uvažuje se konstrukce z gabionů s mělkým založením.

Nový nadchod pro pěší v km 217,550

Z důvodu zajištění bezbariérového přístupu k nástupišti u 1. TK v zast. Dasnice bude vybudován nový nadchod pro pěší v prostoru stávající ŽST Dasnice. Most je navržen jako rámový o světlosti 12,0 m. Založení opěr se z důvodu umístění pod předpokládanou hladinou podzemní vody a z důvodu odolnosti proti nárazu kolejových vozidel uvažuje na pilotách. Na most navazují opěrné zdi do oblouku. Další opěrná zeď bude potřebná v patě svahu podél přeložky stávající pozemní komunikace na východní straně od trati. Vzhledem k umístění v záplavové oblasti budou svahy do úrovně Q100 + 1,0 m zpevněné např. obkladem. Na římsce mostu je uvažováno se zábradlím po obou stranách.

Železniční most v ev. km 218,073

V novém stavu se počítá se zachováním a sanací stávajícího objektu. Objekt je považován za vyhovující pro požadovanou přechodnost D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h. Nedostatek hloubky šterkového lože bude řešen zdvihem nivelety koleje v místě mostu o cca 50mm. V novém stavu dochází ke změně půdorysné polohy kolejí na mostě vyžadující úpravou tvaru říms a polohy zábradlí. Provedena bude rovněž celková rekonstrukce izolace nosné konstrukce mostu, očištění a přespárování kamenného zdiva a nové zábradlí

Sanace zárubní zdi vpravo v km 218,150 – 218,294

Uvažuje se lokální přespárování lícového zdiva. Z koruny zdi se očistí a natře se konzervačním nátěrem. Provede se injektáž kamenného zdiva vysoké části včetně náběhových klínů. Pouze v případě nadměrného přesypání zdi se provede její nadvýšení. V případě uvolněných korunových bloků se provede jejich ukotvení. Bude proveden stavebně technický průzkum zdi spojený se zjištěním rozměrů (tloušťka, hloubka základů) a vlastnostmi zemin v založení a za rubem.

Demolice

V řešeném úseku se nachází ocelová lávka stávající zastávce Hlavno v ev. km 213,085 ve, která v minulosti sloužila jako nadchod nad tratí pro pěší do elektrárny Tisová. Lávka je v havarijním stavu a je určena k demolici. Spodní stavba se vybourá (včetně základů) a ocelová konstrukce s dřevěnými podlahami se demontuje.

V km 221,596 je po stranách trati železobetonové torzo nadjezdu. V rámci rekonstrukce úseku je navrženo vybourání železobetonové konstrukce až pod úroveň nově navrženého odvodnění.

U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů" (čj. S30135/2015–S 13).

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové

komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

- 4.11.2 V úseku km 217,5 – 217,650 bude stávající komunikace vpravo 2. TK ležet pod nově navrženým nadchodem. Z toho důvodu je navržen její obchvat podél tělesa nadchodu tak, aby byl zajištěn příjezd jak k přilehlým nemovitostem, tak do prostoru ŽST.
- 4.11.3 V ZP byly vytipovány úseky v bezprostřední blízkosti trati zatížené již v současném stavu hlukem ze železniční dopravy. V těchto místech se předpokládají protihluková opatření ve formě protihlukových stěn podél 2. TK (Protihluková stěna km 211,821 – 212,145; Protihluková stěna km 213,744 – 214,047; Protihluková stěna km 217,947 – 218,235; Protihluková stěna km 217,947 – 218,235).

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

U technologických budov SSZT v ŽST Citice a ŽST Dasnice dochází k zatékání dešťové vody do základů budov, což je nevyhovující stav z pohledu údržby a životnosti umístěné technologie.

Budova ON (osobního nádraží) Citice

Budova osobního nádraží pochází ze 60-tých let 20. století (aktivace v roce 1960). Je částečně podsklepena - bývalá uhelná kotelná a uhelna, na půdorysu jsou dvě nadzemní podlaží, na části půdorysu je budova přízemní. Nad prvním patrem je půda.

Budova je dlouhodobě uzavřena pro cestující veřejnost a je bez trvalé dopravní služby.

V přízemní části jsou umístěny uzavřené veřejně přístupné prostory, uzavřené provozní místnosti ČD a.s. a provozní místnosti Správy železnic. Na zbytku půdorysné plochy jsou prázdné nevyužívané prostory.

V 1. patře jsou situovány 3 bytové jednotky.

Suterén a nadzemní část zdivo je cihelné. Předpokládané nosné konstrukce stropů betonové (mezi přízemím a 1. patrem). Nad přízemní částí stropy betonové tvrdé. Nad 1. patrem stropy dřevěné trémové.

Krov nad přízemní částí dřevěný, střecha pultová s krytinou ze živičných pásů.

Krov nad 1. patrem dřevěný, střecha valbová, střešní krytina plechová.

Budovy zastávky Hlavno

Jedná se o zděné přístřešky po obou stranách kolejiště, vzájemně přístupné bariérově přístupné nadchodem. Průběžně dochází vlivem vandalismu ke znehodnocování stavebních konstrukcí přístřešků a jejich vzhledu.

4.12.2 Požadavky na nový stav

ŽST Citice, nový objekt technologie

Pro potřeby technologie je navrženo vybudování nového objektu umístěného na ploše stávající jižní přístavby demolovaného objektu výpravní budovy v ŽST Citice. Přístavba bude zdemolována v předstihu, tak aby mohla být technologie přesunuta do již nově zbudovaného objektu. Objekt je navržen jako jednopodlažní zděný obdélníkového půdorysu o rozměrech 10,0 x 20,0 m, se střechou z dřevěných sbíjených vazníků. V objektu budou umístěny místnosti slaboproudé technologie a provozního zázemí, tj. stavědlová ústředna, místnost baterií, kancelář se zázemím pro zaměstnance, kancelář záložního výpravčího, sdělovací místnost, sklad a dílna. Objekt bude napojen na rozvod elektrické energie, veřejný rozvod pitné vody a sítě drážní infrastruktury. Odkanalizování objektu bude řešeno pomocí nové nepropustné žumpy s pravidelným vyvážením obsahu, srážkové vody ze střechy objektu a přilehlých zpevněných ploch budou likvidovány vsakem na místě (podzemní vsakovací galerie).

Výhybna Dasnice, stavební rekonstrukce objektu technologie

V navrhovaném stavu dojde k celkové stavební rekonstrukci objektu, včetně střešního a obvodového pláště, instalací ZTI, ESI, ESL a VZT, kabelových žlabů a šachet, rekonstruovány budou i zpevněné plochy přiléhající k objektu. Stávající záložní agregát bude odstraněn a do místnosti bude přesunuta sdělovací technologie z přízemí demolované výpravní budovy, bateriová místnost bude přemístěna do stávajícího skladu ve střední části objektu. V původní bateriové místnosti bude zřízena kancelář pro záložního výpravčího. Bude provedena revize stávajícího připojení na rozvod pitné vody. Stávající nevyhovující žumpa bude odstraněna a bude realizována nová nepropustná žumpa s pravidelným vyvážením obsahu, srážkové vody ze střechy objektu a přilehlých zpevněných ploch budou likvidovány vsakem na místě (podzemní vsakovací galerie).

Vzhledem k přemístění zastávky Hlavno do nové polohy, zřízením nové zastávky Citice rovněž v nové poloze a demolici výpravní budovy Dasnice, jsou na všech nově navržených nástupištích navrženy nové nástupištní přístřešky. Konstrukce přístřešků je betonová, prefabrikovaná s pultovou střechou, jednotným vzhledem na všech zastávkách, v provedení „antivandal“. Přístřešky jsou typizované s podchodnou výškou 2,40 m. Přístřešky budou umístěny u každého nástupiště v blízkosti přístupového chodníku. Součástí přístřešku bude lavička, vitrína na jízdní řád a informace pro cestující, osvětlení a odpadkový koš. Přístřešek bude osazen na předem připravenou monolitickou desku..

Nový orientační systém bude zahrnovat označení zastávky před a za nástupiště a na nových nástupištních přístřešcích. Rovněž bude obsahovat prvky pro orientaci cestujících na nástupištích a na přístřešcích. Tam kde je to možné a vhodné budou prvky OS umístěny na již navržené objekty. Nápis názvu železniční zastávky se bude řídit směrnicí SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

4.13 Geodetická dokumentace

4.13.1 Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude vyhotovena a předána v souladu s Přílohou č. 1 Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I. 3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů:

- jako třetí odstavec se se doplňuje „Body železničního bodového pole se navrhuji, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č. 05/2016 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 3234/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA ze dne 1.10.2016“
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem SŽDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, č.j. S4730/2016-SŽDC-O13 (účinnost od 15. února 2017), (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pokynu generálního ředitele č. 4/2016 č.j. S34781/2016-SŽDC-O22 ze dne 30.8.2016 (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html) a Metodického pokynu pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítko SŽDC M20/MP005, č.j. S620/2016-SŽDC-O13 ze dne 1.9.2016 (na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SŽDC č.11/2006.

Majetkoprávní část bude zpracována v souladu s požadavky předpisu SŽDC M20/MP013 Záborový elaborát.

- 4.13.2 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem.
- 4.13.3 Zhotovitel provede v místě stavby kontrolu souladu předaných geodetických a mapových podkladů se stavem v terénu (aktuálnost podkladů) a zajistí jejich reambulaci a aktualizaci do hranice dráhy v rozsahu nezbytně nutném pro umístění stavby, za konzultace s ÚOZI objednatele.
- 4.13.4 Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP (SŽG Praha, pracoviště Plzeň).
- 4.13.5 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).
- 4.13.6 Geodetická dokumentace pro DUR stavby musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem zhotovitele (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, ve znění pozdějších předpisů, §13 odst. 1 písm. c), uvedeným ve Smlouvě o dílo.
- 4.13.7 Součástí odevzdané geodetické dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“, která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatele.
- 4.13.8 Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 4.13.9 Kompletní Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Část záměru prochází po hranici Evropsky významné lokality Ramena Ohře (kód lokality CZ0410020). Řešený traťový úsek tvoří z části hranici záplavového území Q_{100} řeky Ohře, přičemž z větší části se jedná o jeho aktivní zónu.
- 4.14.2 Traťový úsek přiléhající k ŽST Kynšperk nad Ohří se nachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů III. stupně. Pro stavbu je nutno vyřídít závazné stanovisko k zásahu do ochranného pásma léčivého zdroje a na území lázeňského místa (§37 zákona 164/2001 Sb., vydává – Ministerstvo zdravotnictví).
- 4.14.3 Záměr prochází prvkem ÚSES (reg. BK – Kačerovský les – Libavský vrch) a na hranici prvků ÚSES (reg. BC – Libavský vrch a reg. BC – Antonín).
- 4.14.4 Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících živočichů. V případě rekonstrukcí mostů a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.
- 4.14.5 Část B. 6 DUR bude uspořádána následovně:

B.6.1. Vliv stavby na životní prostředí – popis jednotlivých složek životního prostředí

B.6.2. Biologický průzkum - bude proveden podrobný biologický průzkum (s jarním a letním /podzimním/ aspektem) s důrazem výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených živočichů, a to v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.

B.6.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

B.6.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.6.5. Akustická studie včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací, hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Součástí studie bude i prověření uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž po jednotlivých ucelených úsecích ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukci železničního svršku.

B.6.6. Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. Respektovány budou Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, 08/2018) a Metodický pokyn MŽP ke vzorkování odpadů (02/2008).

B.6.7. Zemědělská příloha

B.6.8. Lesní příloha

- 4.14.6 Dokladová část bude obsahovat podsložku Životní prostředí. Zde bude zařazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OŘ, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.
- 4.14.7 Bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a specialistovi životního prostředí SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.14.8 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude požádán příslušný orgán kraje o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.14.9 Na základě podrobně zpracovaných částí DUR a vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Součástí Oznámení bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu (podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel Oznámení).

Zpracované Oznámení (před tiskem) zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám specialistovi životního prostředí SSZ minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.

V případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků dopracována Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. Položka Dokumentace EIA bude samostatně oceněna a v případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

Upozorňujeme, že po zpracování oznámení (rovněž v dalších stupních přípravy) již nesmí docházet k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce

- Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ
- 5.1.2 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do Správy železnic). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve správě Správy železnic, pozemků ČD určených k převodu do správy Správy železnic, pozemků ČD a ostatních pozemků.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železnic, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

Zpracoval: ,

[REDACTED]
Dne 12.02.2020

Schválil

[REDACTED]
Dne

17 -02- 2020

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 999207

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: dae10832-d978-4c2d-a1fd-128e6b39b700

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika ŠÍMOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.08.2020 09:01:03



1ca00111-4069-4d69-96fa-2b2521368869