

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“

Datum vydání: 12. 2. 2020

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	7
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	8
4.7 Ostatní technologická zařízení	10
4.8 Železniční svršek a spodek	11
4.9 Nástupiště	11
4.10 Železniční přejezdy	11
4.11 Mosty, propustky, zdi	12
4.12 Ostatní objekty	14
4.13 Pozemní stavební objekty	14
4.14 Geodetická dokumentace.....	16
4.15 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 Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (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 směrnici a předpisům Správy železnic (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-GŘ 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: Dolní Pochlovice, Liboc u Kynšperka nad Ohří, Chotíkov u Kynšperka nad Ohří, Nebanice, Hněvín, Vrbová, Vokov u Třebeně, Chocovice, Doubí u Třebeně
- 1.3.4 Správce: OŘ Ústí nad Labem
- 1.3.5 Předpokládané staničení začátku a konce stavby: km km 221,600 – 230,788 498
- 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 0112R1, 011236, 0112W1, 011246
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.
- 2.1.2 Zápis z 219. Centrální komise MD ze dne 11.02.2020
- 2.1.3 Pro ŽST Kynšperk nad Ohří bylo vydáno pod č.j. DUCR-49348/15/Ho ze dne 6.08.2015 povolení k odstranění stavby „ŽST Kynšperk nad Ohří – odstranění postradatelné nфраstruktury“.

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 221,000 – 226,250 do hranic dráhy z roku 2018.
SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0112 km 226,250 – 231,400 do hranic dráhy z roku 2017.
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 Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (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 – Johanngeorgenstadt, 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).

V celém mezistaničním úseku Kynšperk n/O-Tršnice je k dispozici projekt zajištění. V žst. Kynšperk je na 1. a 2. koleji vyhotoven nestavební projekt žel. svršku.

Při projektování kolejových úprav není třeba respektovat žádné známé projekční stavy, kromě souvisejících staveb „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 ŽST Kynšperk nad Ohří 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 přijímači EFCP. Tyto KO jsou v hlavních kolejích kódovány kódem VZ. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Kynšperk nad Ohří. V obvodu ŽST Kynšperk nad Ohří se nachází PZS v km 222,298, kat. 3ZBLI, typ AŽD71, v km 223,047, kat. 3ZBLI, typ PZS ARE a v km 223,235, kat. 3SBLI, typ AŽD71.

V mezistaničním úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice 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. Uvnitř mezistaničního úseku v km 225,824 odbočuje z 1.TK výhybka na vlečku Agrona Cheb, a.s. Zabezpečení tohoto manipulačního místa umožňuje tzv. uzamčení vlaku na vlečce, je zapracováno do TZZ a do úvazek obou sousedních SZZ. V mezistaničním úseku se nacházejí PZS v km km 224,100, kat. 3SBI, typ AŽD71, v km 226,265, kat. 3ZBI, typ PZS ARE, v km 227,229, kat. 3SBI, typ AŽD71 a v km 228,823, kat. 3ZBI, typ AŽD71. Zařízení je ovládáno z KD v DK sousedních ŽST.

4.4.2 Požadavky na nový stav

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 z ŽST Kynšperk nad Ohří až do ŽST Tršnice. Do jednotlivých stanic a přejezdů budou vyvedena příslušná vlákna optického kabelu, určená pro zab. zař. 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. Vzhledem k doplňování počítačů náprav v jednotlivých stanicích bude součástí SZZ i funkcionality Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN), dle TS 2/2014-S,Z s navázáním do základního rádiového spojení.

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-O6.

Zabezpečovací zařízení ŽST Kynšperk nad Ohří bude nové, elektronické SZZ 3. kategorie (TNŽ 34 2620). Nová stavědlová ústředna bude umístěna do výpravní budovy, do prostor bývalé restaurace. S ohledem na minimalizaci nákladů se navrhuje stávající zařízení provozovat po dobu výstavby jako provizorní zab. zařízení. Nové zab. zařízení se předpokládá řešit jako traťové stavědlo, které bude podřízeno nově budovanému zařízení v ŽST Tršnice. V kolejích č. 1 a 2 budou zachovány kolejové obvody s dodatečným kódováním. Zbývající úseky budou osazeny počítači náprav. Stanice bude uvázána do DOZ s dočasným ovládním ze ŽST Cheb. V cílovém stavu bude ŽST Kynšperk nad Ohří ovládána podle Pokynu SŽDC PO- 01/2019-GR z CDP Praha. Tvar kolejiště na chebském zhlaví je problematický z hlediska viditelnosti návěstidel již v současném stavu. Na tomto zhlaví jsou odjezdová návěstidla na návěstní lávce. V rámci zpracovávání kolejového řešení, dopravní technologie a zabezpečovacího zařízení, bylo dosaženo výsledného návrhu, který zohledňuje stávající požadavky na viditelnost návěstidel, včetně návaznosti na budoucí řešení ETCS. Součástí SZZ jsou přejezdy P90, P91 a P92. Přejezdy budou zrušeny, v souvislosti s přijatým a schváleným stavebním řešením.

V úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice bude do doby výstavby ETCS zachováno stávající TZZ. Bude provedena rekonstrukce přejezdů P93, P95 a P96 a sjednoceno ovládní, indikace a diagnostika. Přejezd P94 bude zrušen. Součástí TZZ bude i rekonstrukce zabezpečení vlečky č. 3143 (Nebanice), odbočující v km 225,830.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Kynšperk nad Ohří se nachází telefonní zapojovač Inoma ALFA, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení pro cestující a pro rozhlas se zpětnými dotazy v kolejišti, automatické hlášení ČD-speaker, ústředna EPS MHU 102, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, hodiny řízené hodinovou ústřednou v Chebu. ŽST Kynšperk nad Ohří je trvale obsazena dopravní službou.

V n.z. Nebanice je rozhlasové zařízení – univerzální hlásič UH02 řízený z počítače v ŽST Tršnice.

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 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 z ŽST Kynšperk nad Ohří až do ŽST Tršnice 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, zastávek 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 rádiové sítě na dálkové ovládání. Dále budou provedeny úpravy systému GSM-R z důvodu přechodu na DOZZ.

Sdělovací zařízení bude umístěno do výpravní budovy ŽST Kynšperk nad Ohří, do druhé části objektu než bude umístěno zabezpečovací zařízení. Stávající rozhlasová ústředna bude doplněna o možnost dálkového ovládání, rozhlasové větve v kolejisti budou zrušeny. Bude provedena výstavba nového zařízení EZS, EPS s možností dálkového dohledu ze stanoviště dispečera v ŽST Cheb. Dále bude vybudován nový kamerový a informační systém s dálkovým přenosem a ovládáním. V ŽST Kynšperk nad Ohří bude vybudován nový přenosový systém propojený s přenosovým systémem IP/MPLS. Telefonní zapojovač bude doplněn o možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera.

V n.z. Nebanice bude provedena instalace nové rozhlasové ústředny s dálkovým ovládáním automatického i manuálního hlášení. Informační zařízení nebude budováno z důvodu nízké frekvence cestujících.

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 z roku 1968. V úseku Kynšperk nad Ohří - Tršnice je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení, který je v nevyhovujícím stavu. Součástí trakční soustavy je i nová trakční napájecí stanice (TNS) Jindřichov vybudovaná v rámci stavby „Optimalizace trati Planá-Cheb“.

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

4.6.2 Požadavky na nový stav

V traťovém úseku bude vybudován systém DDTS ŽDC pro uvedenou ŽST Kynšperk nad Ohří a její 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.

V ŽST Kynšperk nad Ohří se navrhuje zcela opustit sloupovou trafostanici ČEZ Distribuce. Instalována bude nová kiosková trafostanice v ŽST, umístěná v blízkosti domku se zabezpečovacím zařízením. Trafostanice bude připojena na přeloženou přípojku 22kV. Z hlavního rozváděče RH kioskové trafostanice bude napájen celý rozvod ŽST Kynšperk nad Ohří, mimo rozvodu EOV. Záložní napájení ZZ a napájení rozvodu EOV bude zajištěno z trakčního vedení.

Rozsah úprav TV 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 stávajících podpěr novými s novými závěsy. Nová lana a troleje bude třeba instalovat u kolejových spojek, jinak bude snaha o využití nosných lan stávajících. Trolej bude nová v obou traťových kolejkách. Pro ZZ a EOV bude využito napájení z trakčního vedení svodem z TV do kioskových TS.

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 EOV bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV 50Hz. Na jednotlivých zhlavích se osadí 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 EOV s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOV.

V rámci rekonstrukce stanice Kynšperk nad Ohří dojde k úpravě konfigurace kolejiště a k výstavbě nového ostrovního nástupiště. Stávající zařízení venkovního osvětlení budou kompletně demontována. Ve stanici budou instalovány a připojeny k nové TS nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, zařízení výtahů nástupiště a nové zařízení venkovního osvětlení. Osvětlení kolejiště bude řešeno kombinací ocelových stožárů JŽ, případně sklopných stožárků výšky 8m 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. Kromě nového rozvodu osvětlení a technologie budou připojeny z nové trafostanice stávající hlavní objekty železniční stanice (výpravní budova, budova SSZT, skladiště a dílna). Stávající náhradní zdroj ZZEE bude odpojen a demontován.

Nové venkovní osvětlení nezastřešených částí ostrovního nástupiště je navrženo svítidly LED instalovaných na sklopných 6m stožarcích. Stožárky musí umožňovat instalaci zařízení osvětlení současně se zařízením rozhlasu. Osvětlení zastřešených částí ostrovního nástupiště je řešeno zářivkovými svítidly upevněnými na konstrukci zastřešení. Napájení je provedeno z rozváděče R-NN nové TS. Ovládání osvětlení je navrženo ze společného rozváděče ovládání EOV+VO, umístěného v rozvodně TS s klientem v DK.

Nové vnitřní osvětlení v podchodu bude řešeno zářivkovými svítidly typu antivandal umístěnými na povrchu. Osvětlení v chodbě podchodu a na schodištích je řešeno tak,

aby byly dodrženy parametry osvětlenosti dané normami. Ovládání osvětlení bude ze společného rozváděče ovládání EOV+VO, umístěného v rozvodně TS s klientem v DK.

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.

Je navrženo nové venkovní osvětlení zastávky Nebanice a přístupových cest, včetně nových kabelových rozvodů a rozváděčů. Osvětlení nástupiště je navrženo svítidly LED instalovanými na sklopných stožárcích výšky 6m. Osvětlení zhlaví je navrženo stožáry JŽ. K připojení nových rozvodů se využije nově zřízené přípojky nn z rozvodu Distribuční společnosti. Ovládání osvětlení je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno soumrakovým spínačem v závislosti na stanoveném čase, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím řídicího PLC v DK ŽST Kynšperk nad Ohří. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou zapojeny do systému DDTS.

Stávající přípojka v zast. Nebanice je připojena k trafostanici Distribuční společnosti ve vzdálenosti cca 1km, v rámci stavby bude odpojována a opuštěna. Pro napájení zast. bude položena nová nn přípojka z obce. Kabelová přípojka nn bude zaústěna do stávající kabelové skříně místo demontované přípojky. Celá trasa v zemi se uloží do kabelového žlabu. Veškeré trasování a ukládání kabelů je navrženo v souladu s příslušnými ČSN a předpisy Správy železnic. Z přípojky bude napájeno osvětlení zastávky.

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k demontáži většiny stávajících pohonů motorových odpojovačů trakčního vedení a k následné instalaci nových motorových odpojovačů. Stávající ovládací panel DOÚO bude demontován. Všechny odpojovače budou zahrnuty do dálkového ovládání. Nový ovládací panel DOÚO, včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně NN nové TS s klientem v DK. 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 bude napájen z nově vytvořené přípojky 22kV. Přípojka vznikne odbočením venkovního vedení ze stávajícího vedení 22kV před výpravní budovou. Na poslední stožáru bude instalován úsekový odpojovač a přechod venkovního vedení do kabelové přípojky. Kabel bude připojen k venkovnímu vedení 22kV na nově instalovaném sloupu včetně svodičů přepětí a vyústívat bude v nové kioskové trafostanici.

Vzhledem k celkovému přepojení rozvodů nn dojde k demontáži stávajícího záložního zdroje včetně ekologické likvidace kontaminovaných prostor.

V ŽST Kynšperk nad Ohří dojde k instalaci nové trafostanice. S instalací nových rozvodů a nové TS dojde i k položení nového uzemnění v okolí nové TS.

Vzhledem k celkové úpravě rozvodů pro napájení ŽST a ZZ budou kompletně demontovány rozvody 6kV včetně TTS.

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. Součástí stavebního objektu je ukolejnění nové a provizorní a demontáže ukolejnění stávajícího a provizorního. Součástí projektu stavby bude odpovídající nové a postupové KSU a TP, která budou v rámci stavby aktualizována do podoby skutečného provedení stavby.

4.7 Ostatní technologická zařízení

4.7.1 Požadavky na nový stav

Nově budou v rámci stavby vybudovány k přístupu na nástupiště nové výtahové šachty a v rámci provozního souboru budou instalovány technologie samoobslužných výtahů pro cestující. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude

umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dále bude součástí výtahových technologií i bateriový dojezd s II. stupněm přepěťové ochrany, který dopraví kabinu při výpadku proudu do spodní stanice a otevře dveře. Součástí výtahů bude i příprava pro pevnou IP kameru v antivandalním provedení a dorozumivací zařízení.

4.8 Železniční svršek a spodek

4.8.1 Popis stávajícího stavu

Železniční svršek je převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8 a B91S. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Odvodnění je místy nefunkční.

4.8.2 Požadavky na nový stav

Předmětem rekonstrukce ŽST Kynšperk nad Ohří jsou pouze hlavní a předjízdné dopravní koleje. Manipulační koleje nejsou rekonstruovány v celém rozsahu, ale pouze jen z části, z potřeby napojení nového a stávajícího stavu. Nový železniční svršek v hlavních staničních kolejích bude z nových kolejnic 60E2 na nových betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním, ostatní koleje budou tvořit nové kolejnice 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Začátek staničení koleje č. 1 je převzat z navazující stavby „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“

V traťovém úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice budou rekonstruovány traťové koleje č. 1 a č. 2. Železniční svršek bude z nových kolejnic 60 E2 na nových betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V zast. Nebanice bude zrušena manipulační kolej (odvratná kolej). V rozsahu od výhybky č. 1 po výhybku č. 2 budou kolejnice 49E1 na betonových pražcích délky 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění. V SO železničního spodku bude řešeno odstranění mimolesní zeleně.

4.9 Nástupiště

4.9.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Kynšperk nad Ohří celkem 3 jednostranná zvýšená nástupiště s pevnou hranou podél kolejí číslo 1, 2 a 3. Zastávka Nebanice je vybavena dvěma vyvýšenými nástupišti, u koleje č. 1 s hranou Tischer, u koleje č. 2, typu SUDOP.

4.9.2 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.

V ŽST Kynšperk nad Ohří je mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je navrženo oboustranné ostrovní nástupiště typu Sudop z konzolových desek a délkou hran 200 m s výškou hrany nad TK 550 mm. Povrch nástupiště mezi konzolovými deskami bude ze zámkové dlažby. Budou zřízeny nové prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí nového podchodu.

V zast. Nebanice jsou navržena dvě jednostranná nástupiště. Nástupní hrana je tvořena nástupištními bloky „L“ s konzolovými deskami. Délka nástupní hrany je 120m s výškou nad TK 550mm. Povrch nástupiště za konzolovými deskami je ze zámkové dlažby. Budou zřízeny nové prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Přístup na nástupiště bude pomocí chodníků směřujících od nového podchodu. Stávající nástupiště budou rozebrána a odvezena na skládku.

4.10 Železniční přejezdy

4.10.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nachází 7 přejezdů – P90 v ev.km 222,298, P91 v ev.km 223,047, P92 v ev.km 223,235, P93 v ev.km 224,103, P94 v ev.km 226,265, P95 v ev.km 227,229 a P96 v ev.km 228,823.

4.10.2 Požadavky na nový stav

Přejezd P90 v km 222,298

Dojde ke kompletnímu zrušení přejezdové konstrukce z asfaltového betonu a částí navazující komunikace. Zrušení železničního přejezdu a jeho navazujících částí bude po hranice pozemku dráhy. Místo železničního přejezdu bude vybudováno mimoúrovňové křížení přes celostátní dráhu na silnici II. třídy/212 v ŽST Kynšperk nad Ohří.

Přejezd P91 v km 223,047

Dojde ke kompletnímu zrušení přejezdové konstrukce ze železobetonu a částí navazující komunikace. Zrušení železničního přejezdu a jeho navazujících částí bude po nejbližší křížení, popř. konce cesty. Místo železničního přejezdu bude vybudována souběžná pozemní komunikace podél nového kolejiště. Pro pěší dopravu v ŽST Kynšperk nad Ohří bude nově vybudovaný podchod s možností přístupu směrem do průmyslového areálu a areálu sociálních služeb.

Přejezd P92 v km 223,235

Dojde ke kompletnímu zrušení přejezdové konstrukce ze železobetonu a částí navazující komunikace. Zrušení železničního přejezdu a jeho navazujících částí bude po nejbližší křížení, popř. konce cesty. Místo železničního přejezdu bude vybudována pozemní komunikace vedená od přejezdu souběžně s dráhou s napojením na železniční přejezd v ev. km 224,103.

Přejezd P93 v km 224,103

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce celopryžové za novou plastbetonovou konstrukci. Současně budou rekonstruovány navazující části pozemní komunikace v rozmezí hranice dráhy. Volná šířka komunikace na železničním přejezdu bude zajištěna ze stávajících 4 m na minimální šířku 5 m.

Přejezd P94 v km 226,265

Dojde ke kompletnímu zrušení přejezdové konstrukce celopryžové a částí navazující komunikace. Zrušení železničního přejezdu a jeho navazujících částí bude po nejbližší křížení, popř. konce cesty. Železniční přejezd bude trvale zrušen s náhradou. Dopravní obslužnost obce bude zabezpečena po stávající silnici III. třídy/21223 podjezdem pod železničním mostem v ev. km 226,575. Pro pěší dopravu bude vybudován podchod v zastávce Nebanice s napojením na obytnou část obce Nebanice.

Přejezd P95 v km 227,229

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce celopryžové za novou plastbetonovou konstrukci. Současně budou rekonstruovány navazující části pozemní komunikace v rozmezí hranice dráhy. Volná šířka komunikace na železničním přejezdu bude zajištěna ze stávajících 3,5 m na minimální šířku 5 m.

Přejezd P96 v km 228,823

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce celopryžové za novou plastbetonovou konstrukci. Vnější panely budou uloženy na závěrných zídkách. Současně budou rekonstruovány navazující části pozemní komunikace v rozmezí hranice dráhy. Volná šířka komunikace na železničním přejezdu bude zajištěna ze stávajících 3,5 m na minimální šířku 5 m.

U všech přejezdů budou zajištěné rozhledové poměry.

4.11 Mosty, propustky, zdi

4.11.1 Popis stávajícího stavu

V rekonstruovaném úseku se nachází 6 mostů, 28 propustků, ocelová lávka pro pěší v km 225,947.

Most v km 227,339 – železobetonová trémová konstrukce s rozpětím 20 m, opěry z kamenného zdiva a železobetonu. Přemostuje trvalou vodoteč.

4.11.2 Požadavky na nový stav

Železniční podchod ŽST Kynšperk nad Ohří

Ve stanici bude vybudován nový podchod pro cestující. Předpokládá se u VB vstup pomocí výtahu a schodiště. Podchod bude procházet pod celou stanicí, výstup z podchodu bude realizován pomocí přístupových chodníků. Odvodnění podchodu bude gravitační, bude provedena vodotěsná izolace tubusu podchodu proti tlakové vodě.

Železniční most v ev. km 223,169

Most bude zrušen a bude vybudován nový mostní objekt. v ev. km 223,208

Železniční most v ev. km 223,208

Vznikne nový vícepolový mostní objekt s kolejovým ložem s inundačními otvory a se stlačenou stavební výškou a kolejovým ložem. Pro návrh nového objektu s kolejovým ložem je nutný zdvih nivelety koleje. Přesný typ uspořádání mostní konstrukce bude vycházet z konečné podoby kolejového řešení. Celková délka přemostění bude 60 m. V oblasti nového objektu bude zřízena protipovodňová zeď v rámci samostatného SO.

Železniční podchod ve stanici Nebanice

Nový železniční podchod pro cestující v zastávce Nebanice je situován do nové polohy nástupiště, která jsou posunuta ve směru staničení. Vpravo podél koleje č. 2 se proti směru staničení předpokládá přístup na nástupiště z podchodu pomocí, ve směru staničení bude pro výstup z podchodu zřízen přístupový chodník. Vlevo podél koleje č. 1 bude přístup na nástupiště proti směru staničení zajištěn pomocí přístupového chodníku, ve směru staničení bude zřízeno schodiště.

Železniční most v ev. km 226,393

Most bude zachován, bude provedena drobná rekonstrukce, bude prověřeno umístění zábradlí z boku.

Železniční most v ev. km 226,575

Most bude zachován, bude provedena drobná rekonstrukce a sanace povrchu.

Železniční most v ev. km 227,141

Most bude zachován. Předmětem rekonstrukce bude otryskání, sanace a reprofilace nosné konstrukce a spodní stavby, úprava uložení konstrukce, úprava vodotěsné izolace a úprava závěrných zídek. Dále budou doplněny vodotěsné závěry a bude osazeno nové zábradlí. V případě provedení realizace spřažené desky a říms, bude nutné provést podrobný diagnostický průzkum a přepočít konstrukce. Dále bude vyřešeno nové odvodnění mostovky. Bude řešen zdvih nivelety koleje.

Železniční most v ev. km 227,339

Předmětem rekonstrukce bude otryskání, sanace a reprofilace nosné konstrukce a spodní stavby, úprava vodotěsné izolace a úprava závěrných zídek. Dále budou doplněny vodotěsné závěry a nová ložiska. V případě provedení realizace spřažené desky a říms, bude nutné provést podrobný diagnostický průzkum a přepočít konstrukce. Dále bude vyřešeno nové odvodnění mostovky. Bude řešen zdvih nivelety koleje.

Železniční propustky

Z důvodu špatného a nevyhovujícího technického stavu je u většiny propustků navržena jejich celková přestavba. V případě dobrého stavu objekty zůstávají zachovány, jsou provedeny úpravy a rekonstrukce odláždění. Propustky z TZR trub budou zdemolovány a vybudovány ze železobetonových trub.

Silniční nadjezd v ev. km 222,298

Výstavba nového silničního nadjezdu je za zrušený přejezd v km 222,298. Sklon komunikace 6%, silnice S7,5 bez chodníků. Nový chodník bude veden z ulice Nádražní podchodem v ŽST Kynšperk nad Ohří a dále po novém chodníku podél trati. Předpokládají se ztížené poměry pro zakládání z důvodu umístění stavby v oblasti s nebezpečnými sedimenty. Součástí bude projednání předání tohoto objektu KSÚS Karlovarského kraje jako součást komunikace III. třídy.

Silniční nadjezd v ev. km 227,729

V rámci stavebního objektu se uvažuje s rekonstrukcí ochrany proti doteku. Stavební úpravy se nepředpokládají.

Protipovodňová zeď

Objekt protipovodňové zdi bude umístěn v okolí železničního mostu v km 223,208. Návrh umístění zdi stejně jako tvar bude vycházet z průzkumů. Předpokládá se předání tohoto objektu obci, součástí dokumentace bude projednání s obcí.

Lávka pro pěší ev. km 225,945

Lávka bude z důvodu výstavby nového podchodu ve stanici Nebanice demolována.

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).

4.12 Ostatní objekty

4.12.1 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.

Z důvodu výstavby silničního nadjezdu v km 222,298 bude vybudována nová místní komunikace nahrazující příjezd k budovám u rybníku Boží požehnání. Na komunikaci bude navazovat chodník od VB v ŽST Kynšperk nad Ohří. Předpokládá se předání tohoto objektu obci, samotné projednání bude předmětem projednání dokumentace.

Dojde k vybudování nového chodníku v ŽST Kynšperk nad Ohří, který bude sloužit jako cesta pro pěší za zrušený přejezd P90 v km 222,298 a P91 v km 223,047. Chodník bude veden od nového podchodu v ŽST Kynšperk nad Ohří vpravo směrem ke stávajícímu přejezdu P90 a vlevo směrem ke stávajícímu přejezdu P91, kde bude navazovat na přístup směrem do průmyslového areálu a areálu sociálních služeb.

Za zrušený přejezd P91 v ev.km 223,047 dojde k vybudování nové místní komunikace, která bude vedena podél nového kolejiště, od železničního přejezdu ev. km 223,047 P91 s napojením na silnici II. třídy/212 v blízkosti železničního přejezdu v ev. km 222,298 P90. Jedná se o komunikaci za zrušený přejezd P91 v km 223,047.

Na nový silniční nadjezd v km 222,298 bude navazovat přeložka silnice II/212.

Bude vybudována nová místní komunikace, která bude vedena od rušeného přejezdu P92 souběžně s dráhou a napojena u železničního přejezdu P93 v ev. km 224,103.

Dojde k vybudování nových chodníků, které budou sloužit pro přístupy obyvatel do podchodu v blízkosti zast. Nebanice.

Výpravní budova ŽST Kynšperk nad Ohří bude nově napojena plynovodní přípojkou pro potřeby vytápění 1NP, novou vodovodní přípojkou, dešťovou kanalizací společně se splaškovou bude napojena do obecní kanalizace (viz.4.13.2).

4.13 Pozemní stavební objekty

4.13.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Kynšperk nad Ohří a na zast. Nebanice se nacházejí výpravní budovy. Na zast. Nebanice stávající přístřešek směr Cheb je z betonových KB bloků vybudovaný v r. 2009.

Budova ON (osobního nádraží) Kynšperk nad Ohří

Budova osobního nádraží pochází ze začátku 19. století (aktivace v roce 1900). Je tvořena hlavní budovou o 2 nadzemních podlažích a suterénem, která je ukončená na jihozápadní a východní straně budovami o 3 nadzemních podlažích a suterénem.

V přízemní části jsou umístěny veřejně přístupné prostory, provozní místnosti Správy železnic a ČD a.s. Na zbytku půdorysné plochy jsou prázdné nevyužívané prostory, zejména prostory bývalé restaurace a uzavřených neprovozovaných veřejných WC.

V 1. patře jsou situovány 4 bytové jednotky.

Suterénní zdivo smíšené kámen a cihla, nadzemní část zdivo cihelné. Stropy nad suterénem jsou tvořeny cihelnou klenbou. Stropy nadzemní části dřevěné trámové.

Konstrukce krovu je dřevěná, krov je hambalkový, se stojacími stolicemi bez vrcholové vaznice. Střešní krytina je tvořena alukrytovými šablonami. Fasáda je narušená do výšky cca 1 000 mm od úrovně terénu intenzivním vzlínáním vlhkosti a zatékáním z terénu. Fasádní omítka je nesoudržná a opadaná.

Správa osobních nádraží Ústí nad Labem má zpracovaný stavebně technický průzkum suterénu, nosné stropní konstrukce nad suterénem, podlahy půdy, krovu a konstrukce střechy. Průzkum je k dispozici na Správě osobních nádraží Ústí nad Labem.

SON Ústí nad Labem má zpracovanou projektovou dokumentaci akce pod názvem: Kynšperk nad Ohří -oprava střechy a střešního pláště. Projektová dokumentace řeší stavební úpravy a to:

- oprava fasády, včetně provedení nového fasádního nátěru
- oprava střechy, výměna dožilé střešní krytiny
- sanace vlhkých sklepních prostorů
- výměna dožilých vyplní otvorů
- staniční nápisy

Projektová dokumentace je k dispozici na Správě osobních nádraží Ústí nad Labem.

Budova zastávky Nebanice

Neslouží pro cestující veřejnost.

4.13.2 Požadavky na nový stav

Dojde k přestavbě vnitřních prostor 1NP ve výpravní budově ŽST Kynšperk nad Ohří pro potřeby umístění technologického zařízení ve správě SSZT a TO. Zůstane zachován prodej jízdenek a bude zachována odbavovací hala ve stávajícím rozsahu. WC pro cestující bude splňovat parametry interoperability. 2NP bude bez stavebních úprav. Bude zřízena plynovodní přípojka pro potřeby vytápění 1NP, nová vodovodní přípojka, dešťová kanalizace společně se splaškovou bude napojena do obecní kanalizace. Sousední objekt bude po stavbě sloužit jako sklad pro potřeby SSZT. Budou zřízena minimálně dvě parkovací místa pro potřeby parkování služebních automobilů správců OJ (na jižní straně budovy) a bude iniciováno zřízení veřejných parkovacích stání P+R na severní straně budovy na pozemku investora ve spolupráci s městem Kynšperk nad Ohří (bude projednáno s městem).

V ŽST Kynšperk nad Ohří je navrženo jedno ostrovní nástupiště. Na nástupišti bude vyústěn podchod pomocí výtahové šachty a jednoho schodišťového ramena. Zastřešení nástupiště bude situováno nad vyústění podchodu. Zastřešení bude vlašťovkovitého typu z uzavřených ocelových profilů a střechou z vlnitého plechu.

V zastávce Nebanice je navrženo vnější nástupiště a jednostranné poloostrovní nástupiště. Konstrukce přístřešku u poloostrovního nástupiště bude tvořena nosnými ocelovými sloupky s jednoramenným zastřešením. U vnějšího nástupiště bude konstrukce přístřešku betonová, prefabrikovaná s pultovou střechou, v provedení „antivandal“.

Součástí přístřešků bude lavička, vitrína na jízdní řád a informace pro cestující, osvětlení a odpadkový koš. Přístřešek bude osazen na předem připravenou monolitickou desku..

Nově navržená konfigurace zastávky Nebanice přibližuje k VB vlečkovou kolej. Mezi osou vlečkové koleje a obvodovým zdívem VB nebude dodržen VSMP. Objekt VB bude zbourán.

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 směrnici 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.

4.14 Geodetická dokumentace

4.14.1 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.

4.14.2 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.

4.14.3 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.

4.14.4 Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP (SŽG Praha, pracoviště Plzeň).

4.14.5 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).

4.14.6 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.

- 4.14.7 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 objednatel.
- 4.14.8 Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 4.14.9 Kompletní Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatel.

4.15 Životní prostředí

- 4.15.1 Část záměru prochází po hranici Evropsky významné lokality Ramena Ohře (kód lokality CZ0410020) a v žkm cca 223,1 – 223,2 je tato lokalita křížena.
- 4.15.2 Řešený traťový úsek prochází z části záplavovým územím Q100 řeky Ohře a z části tvoří jeho hranici. Z větší části se jedná o jeho aktivní zónu.
- 4.15.3 Traťový úsek přiléhající k ŽST Tršnice tvoří hranici ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů II. stupně, podstatná část řešeného úseku se pak 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).
- 4.15.4 Záměr se nachází na území CHOPAV – Chebská pánev a Slavkovský les.
- 4.15.5 Záměr protíná význačnou alej české krajiny ID 585.
- 4.15.6 Záměr prochází prvkem ÚSES (reg. BK – Soos-K 40), popř. s ním hraničí (reg. BC – Meandry Ohře).
- 4.15.7 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“.
- 4.15.8 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 na 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

- 4.15.9 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.
- 4.15.10 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.
- 4.15.11 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.
- 4.15.12 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: [REDAKCE]

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

Zpracoval:

[REDAKCE]
Dne 12.02.2020

Schválil:

[REDAKCE]
Dne

17-02-2020

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

Doložka číslo: 999198

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 1ba713ca-19ab-49c3-a2a6-eb4261912a80

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 08:58:03



64b8adce-f561-446f-b1da-87faf569408b