

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
03	06.04.2021	DUR - zapracované změny po konferenčním projednání SŽ	Koudelka	
02	18.12.2020	Dokumentace pro územní řízení	Koudelka	
01	30.09.2020	Dokumentace k připomínkám	Koudelka	

Zadavatel: Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 Správa železnic, Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00																
Zhotovitel: Ps-EZ – Nýřany – Heřmanova Huť																
 PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b Praha 9 - Hloubětín, 198 00 IČ: 49823141 www.projekt-servis.cz	 Elektrizace železnic Praha a.s. nám. Hrdinů 1693/4a Praha 4 - Nusle, 140 00 IČ: 47115921 www.elzel.cz	EŽ Praha a.s. nám. Hrdinů 1693/4a Praha 4 - Nusle, 140 00 IČ: 47115921 www.elzel.cz														
Hlavní inženýr projektu:  Ing. Martin Koudelka		Zástupce hlavního inženýra projektu  Ing. Michaela Kopálová														
Zpracovatel části: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín, 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz																
Vypracoval:  Ing. Martin Koudelka	Kontroloval:  Ing. Michaela Kopálová	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Koudelka														
KRAJ: PLZEŇSKÝ	OKRES: PLZEŇ - sever	OÚ: NÝŘANY														
Název akce: Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť																
Část: B. SOUHRNNÁ ČÁST SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo zakázky: ZAK-2018-16 <table border="1"><tr><td>Stupeň:</td><td>DUR</td></tr><tr><td>Datum:</td><td>11/2020</td></tr><tr><td>Měřítko:</td><td>-</td></tr><tr><td>Formát:</td><td>A4</td></tr><tr><td>Verze:</td><td>Část:</td><td>Č. přílohy:</td></tr><tr><td>03</td><td>B.1</td><td>-</td></tr></table>	Stupeň:	DUR	Datum:	11/2020	Měřítko:	-	Formát:	A4	Verze:	Část:	Č. přílohy:	03	B.1	-
Stupeň:	DUR															
Datum:	11/2020															
Měřítko:	-															
Formát:	A4															
Verze:	Část:	Č. přílohy:														
03	B.1	-														
Příloha: -																

Obsah:

B. 1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B. 2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	4
B. 2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	4
B. 2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	6
B. 2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
B. 2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	9
B. 2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	10
B. 2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ	10
B. 2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	17
B. 2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	56
B. 2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	56
B. 2.10	HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	56
B. 2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	56
B. 3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	57
B. 4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	57
B. 5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	58
B. 6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	58
B. 7	OCHRANA OBYVATELSTVA	60
B. 8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	60
B. 9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	60
B. 10	PŘÍLOHY	60

B. 1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba je realizována na jednokolejné regionální trati mezi městem Nýřany a obcí Heřmanova Huť. Stavba prochází zastavěným územím města Nýřany, obce Blatnice, menší zástavbou u obce Rochlov a zastavěným územím obce Heřmanova Huť. Na pozemcích stavby se v současnosti nachází stávající kolej a umělé objekty dráhy.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,

Dokumentace je v souladu s platným územním plánem města Nýřany i místně příslušných obcí.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,

Pro stavbu nejsou vydány ani vyžadovány žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.

d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Bude doplněno po projednání DOSS. Během projekčních prací nebyly vzneseny žádné požadavky DOSS.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Zájmové území lze z hlediska regionálního členění ČR zařadit do soustavy: Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity, oblasti: svrchní karbon a perm, regionu: středočeské a západočeské mladší paleozoikum.

Dle geomorfologického členění ČR lze zájmové území zařadit do provincie Česká Vysočina, Poberounské subprovincie, oblasti Plzeňská pahorkatina, celku Plaská pahorkatina a podcelku Plzeňská kotlina. (pouze malá část mezi Kamenným Újezdem a Blatnicí leží v celku Stříbrská pahorkatina)

Jedná se o mělkou strukturně denudační sníženinu na permokarbonských sedimentárních horninách a miocenních uloženinách. Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v intervalu cca 341 - 380 m n.m.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,

Pro projektovou dokumentaci byl proveden geotechnický průzkum, který využil i dostupné archivní materiály převážně z databáze ČGS a Geofondu ČR.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů¹⁾,

Stavba se nenachází v žádném ochranném pásmu podle jiných právních předpisů

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavba prochází poddolovaným územím viz část B.6.1.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,

Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů. Stávající odvodnění koleje bude opraveno ve stejném rozsahu a odtok vod do krajiny bude zachován stávající.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Stavba vyžaduje kácení dřevin, které v současnosti zasahují do pozemků dráhy jsou v kolizi s novými nástupišti a trakčními podpěrami. Dále dojde ke kácení v místě nové komunikace

z Kamenného Újezdu do Blatnice, viz SO 11-30-01. V rámci stavby dojde k demolici stávajícího, nevyužívaného objektu č.p. 96 na pozemku p.č.130 v obci Heřmanova Huť.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábor zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,

Stavba vyžaduje trvalé i dočasné zábor zemědělského půdního fondu. Rozsah záborů je blíže popsán v části B.6, příloha 5a a 5b. Dále stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Rozsah trvalých záborů PUPFL je specifikován v části B.6 příloha 6a.

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,

Stavba bude napojena na stávající železniční infrastrukturu v ŽST Nýřany. Pro nové trakční vedení bude vybudována spínací stanice v Nýřanech na pozemku p.č. 1793/1. Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na vodovod, kanalizaci a plyn. Připojení jednotlivých prvků infrastruktury na elektrickou energii bude částečně z trakčního vedení a nových přípojek z distribuce ČEZ.

Přeložky a ochrany stávajících sítí jsou řešeny v částech dokumentace:

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.6 Potrubní vedení

Veškeré nové prvky infrastruktury určené pro pohyb veřejnosti splňují požadavky na bezbariérové užívání.

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,

Stavba musí být realizována až po dokončení rekonstrukce ŽST Nýřany.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí,

Z důvodu rozsahu uvedeno v části dokumentace I.2.3.

o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo stavbou nevznikne.

B. 2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,

Jedná se o rekonstrukci železničního svršku, spodku a umělých objektů na trati v plném rozsahu. Všechny objekty na trati jsou ve vyhovujícím technickém stavu neohrožující provoz, ale jejich stav je poplatný jejich stáří. Současná nástupiště jsou již na hranici životnosti a nesplňují požadavek výšky 550 mm nad temeno kolejnice. Stávající budova Správy železnic v ŽST Heřmanova Huť č.p. 96 je ve špatném technickém stavu. Bude kompletně odstraněna a místo ní bude vybudován nový, menší technologický objekt. Trakční vedení v současnosti na trati není a bude zcela nové. To má pozitivní vliv na dopad železniční dopravy na životní prostředí. V současnosti není řešená trať pokryta GSM-R a proto dojde k vybudování nové stanice pro propojení do ŽST Nýřany. Stanice bude realizována v ŽST Heřmanova Huť vedle nového technologického objektu na pozemku p.č. 130.

b) účel užívání stavby,

Stavba bude po dokončení sloužit stejnému účelu jako v současnosti. Dojde ke zvýšení komfortu pro cestující a zlepšení celkové obslužnosti dané oblasti ve které vzniká nová výstavba u obce Rochlov, nové logistické centrum Přehýšov a nová obytná zóna v obci Heřmanova Huť.

c) trvalá nebo dočasná stavba,

Jedná se o trvalou stavbu.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),

S ohledem na povahu, umístění a účel stavby nedojde ke změně dopravní koncepce. Současná dopravní technologie zůstane zachována. V cílovém stavu není uvažováno se změnou kapacity.

Stavba řeší kompletní rekonstrukci tratě ve všech ohledech a vybudováním trakčního vedení, čímž dojde ke snížení dopadu železniční dopravy na životní prostředí. Z pohledu cestujících dojde ke značnému zvýšení komfortu vybudováním nových nástupišť s výškou 550mm nad TK, přesunutí zastávky Přehýšov blíže logistickému centru a výstavbou nové zastávky Heřmanova Huť obytná zóna. Nové zastávky budou mít délku nástupišť 60 metrů. V ŽST Heřmanova Huť budou nástupiště délky 120 metrů.

Po stavbu bude trať Nýřany – Heřmanova Huť celkově splňovat parametry moderní evropské železniční tratě.

e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů.

f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Viz část E.5.1

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů¹⁾,

Není vyžadováno

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,

Oproti stávajícímu stavu dojde k navýšení odebírané elektrické energie. Energie bude zajištěna z rozvodné sítě SŽ a ČEZ.

Stavba po svém dokončení nevyžaduje jiné energie kromě elektřiny.

Produkované množství odpadů se stavbou nezmění.

Energetická náročnost budov se stavbou vylepší. Nový technologický objekt bude mít podstatně lepší tepelně technické parametry než stávající VB v ŽST Heřmanova Huť.

i) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,

Stavba je rozdělena do 3. etap:

V nulté etapě se budou realizovat přípravné práce (kácení, dopracování realizačních dokumentací a výstavba základů trakčního vedení.

V etapě se počítá s 10 denní výlukou mezi 9-17h, kde bude probíhat výstavba základů trakčního vedení, které nelze realizovat pomocí jiné mechanizace podél trati. Větší část základů budu realizována pomocí mechanizace pohybující se podél trati (Bez nutnosti výluk) Předpokládá se využití ucelého vlaku, který bude mít uzpůsobeny plošiny pro kopání, vkládání armokošu a

betonáž jednotlivých patek. Realizace je nezbytná, než se snese kolejový svršek, a proto se patky realizují před zahájením hlavních stavebních prací. Zároveň před začátkem rekonstrukce musí být realizovány nové komunikace pro potřebu obsluhy lokality a zařízení staveniště.

V první etapě dojde ke kompletní výluce koleje (30 týdnů) a realizace veškeré stavební činnosti. Harmonogram je uzpůsoben kontinuální výstavbě, kde jednotlivé činnosti na sebe navazují v rychlém sledu.

V druhá etapě počítá se dokončovacími pracemi, které nebrání zavedení provozu (odláždění, dokončení některých objektů železnice apod.)

Podrobněji řešeno v části B.8 – samostatná příloha zprávy

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu a předána s konečným zápisem z přejímacího řízení včetně potřebných dokladů (TBZ, UTZ, Revize, PZ, Zpráva o posouzení rizik (EU) č.402/2013, Interoperabilita atd.) a následně bude požádáno o kolaudační souhlas.

k) orientační náklady stavby.

Plánované stavební náklady jsou cca 1 104,562 milionů Kč bez DPH.

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení,

Stavba z pohledu urbanismu nemění ráz dané oblasti. Stavba umožní nové propojení pro pěší a cyklisty mezi obcemi Blatnice a Kamenný Újezd, přiblížení železniční dopravy pro cestující z logistického centra Přehýšov a nové obytné zóny v obci Heřmanova Huť a umožní přímého přestupu na autobusovou dopravu v Heřmanově Huti po realizaci plánovaného autobusového terminálu.

b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Nově budované objekty nástupišť budou realizované s výškou 550 mm nad temeno kolejnice. Konstrukce bude s betonovými konzolovými deskami a zámkovou dlažbou antracitového odstínu. Konstrukce přístřešků bude plnit moderní prvky architektury. Přístřešky budou celokovové v barvě antracitu s bílým podhledem.

B. 2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,

Koncepce stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany-Heřmanova Huť“ vychází z požadavků na interoperabilitu. Železniční svršek, v traťovém úseku, je typu 49 E1 na betonových prazdcích. Rekonstruovaná nástupiště mají délku 60 m resp. 120 m. Mosty a propustky jsou přestavěny, tak aby na všech objektech bylo průběžné kolejové lože tloušťky min. 350 mm. Koncepce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vychází z požadavku minimalizace provozních zaměstnanců a centralizace řízení dopravy (dispečer bude umístěn v CDP Praha). Nové trakční vedení je projektováno na střídavou 25kV.

Třída traťového zatížení: D2/120

Traťová rychlost 90 km/h

Průjezdový průřez Z-GC

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,

Stavbou vzniknou zvýšené nároky odběr elektrické energie pro napájení trakčního vedení a prvků zabezpečovacího a sdělovacího zařízení tratě.

Z provedeného výpočtu spotřeby energie osobních vlaků vyplývá nárůst z denní hodnoty 901 kWh/d na 2,03 MWh/d.

Podrobněji je toto popsáno v části E.5.5 Energetický výpočet.

c) celková spotřeba vody,

Zůstane nezměněna oproti stávající. Stavba nevyžaduje zdroj vody mimo její realizace.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, jeho prováděcími vyhláškami, a dále následnými vyhláškami MŽP č. 93/2016 Sb. o katalogu odpadů, č. 437/2016 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č. 384/2001 Sb. o nakládání s PCB a č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

Většina stavebních odpadů bude předávána k využití či odstranění příslušným firmám, které musí být v souladu s §12 odst. 3 oprávněny k jejich převzetí. Oprávněná osoba k převzetí odpadu musí být provozovatelem zařízení oprávněna k využití, odstranění, ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu. Při nakládání s odpadem je nutné zajišťovat přednostní materiálové a dále energetické využití odpadu před jejich odstraněním. Odpovídající likvidaci odpadů ze stavby zajistí dodavatel stavby. Lehké výrobky a materiály je nutné zajistit proti odnesení větrem, zejména potom jejich odřezky a odpady. V průběhu výstavby není předpoklad pro ohrožení životního prostředí.

Původce odpadů je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie podle §5 a §6 a zajistit přednostní využití odpadů v souladu s §11, dále je povinen vést průběžnou evidenci odpadů dle §16 písmene g).

Odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem (č.541/2020Sb.) a prováděcími právními předpisy, je povinen převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle §12 odstavce 3 a to buďto přímo nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby.

Charakteristika a zařídění předpokládaných odpadů ze stavby dle katalogu odpadů z vyhlášky číslo 93/2016 Sb.:

katalog. č.	kateg.	zařazení odpadu	jedn.	Číslo SO/PS Celkem
02 01 03	O	Smýcené stromy a keře	t	311,30
02 01 03	O	Pařezy	t	2,50
07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	t	4,86

07 03 04*	N	Odpadní ředidla	t	0,00
08 01 11*	N	Odpadní nátěrové hmoty	kg	0,00
08 01 17*	N	Staré nátěrové hmoty	kg	1,10
16 02 09*	N	Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	ks	0,00
16 02 09*	N	Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	ks	0,00
16 02 13*	N	Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami	ks	0,00
16 02 13*	N	Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	ks	0,00
16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	ks	0,00
16 02 13*	N	Přístrojové transformátory s olejovou náplní	ks	0,00
16 02 13*	N	Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní	ks	0,00
16 02 13*	N	Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje	ks	0,00
16 02 14	O	Trafo bez náplně PCB a škodlivin	ks	0,00
16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	t	7,00
16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	ks	0,00
16 02 14	O	Přístrojové transformátory bez olejové náplně	ks	0,00
16 02 14	O	Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně	ks	0,00
16 02 14	O	Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	ks	0,00
16 02 14	O	Průchodky, pojistky	ks	0,00
16 02 14	O	Omezovače přepětí (vvn a vn)	ks	0,00
16 06 01*	N	Olověné akumulátory	ks	5,00
16 06 02*	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	ks	9,00
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	1492,67
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	ks	913,00
17 01 01	O	Kůly a sloupy betonové	t	10,00
17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly)	t	867,74
17 01 03	O	Izolátory porcelánové	ks	0,00
17 01 03	O	Odpojovače-ocel, porcelán 100kg	ks	0,00
17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	t	0,00
17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic	t	8,36
17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	t	82,08
17 02 02	O	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	t	3,50
17 02 03	O	Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů	t	2,50
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	t	2,68
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	ks	13459,00
17 02 04*	N	Kůly a sloupy dřevěné	ks	56,00
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	ks	21,00
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	366,44
17 03 03*	N	Asfaltové stavební nátěry	t	2,15
17 04 01	O	Odpad mědi a jejich slitin (bronz, mosaz)	t	0,00
17 04 02	O	Odpad hliníku	t	0,25
17 04 05	O	Železniční pražce ocelové	ks	255,00
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	t	1072,52

17 04 05	O	Rozvaděče kovové bez výzbroje	t	0,00
17 04 07	O	Směsné kovy	t	0,50
17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	ks	5,00
17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	t	0,50
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	t	2,10
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti (dříve třídy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 4 f))	t	95334,00
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - II. třída těžitelnosti (dříve třídy 4 d), 4 e), 5)	t	168,37
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - III. třída těžitelnosti (dříve třídy 6, 7)	t	0,00
17 05 04	O	Stávající sypaný materiál z nástupišť	t	0,00
17 05 04	O	Kamenná suť	t	4232,31
17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště (výhybky)	t	592,00
17 05 08	O	Štěrk z kolejiště (odpad po recyklaci)	t	18500,69
17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	t	0,50
17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	t	0,00
17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	t	2,00
17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	t	1,50
17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků	t	0,00
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	t	2,60
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (štěrk, písek, MZK, SC)	t	50,00
17 04 05	O	Ocelová a nerezová lana	t	0,00
17 01 07	O	Směsi betonu, cihel, tašek a keramických výrobků	t	50,00

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací.

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu, a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba nemá požadavky na využití veřejných sítí komunikačního vedení a elektrického komunikačního zařízení.

B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušným prováděcím právním předpisem.

Stavbou nevznikají nové nároky na využití či změnu území nebo stavby, ani nároky na změnu vlivu stavby na využití území podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směrodatná.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽ, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou přejezdy, nástupiště a přístupové chodníky. Přejezdech v intravilánu obce bude zřízena zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 Sb..

Všechny veřejně přístupné části stavby budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání.

B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,

Trakční proudová soustava střídavá 25kV.

Pro použitou trakční soustavu AC 25kV je ochrana před nebezpečným dotykem živých částí polohou, izolací, nebo zábranou, ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí je ukolejněním s rychlým vypnutím dle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Bude podrobně řešeno v dalším stupni přípravy stavby.

Projektant upozorňuje na skutečnost, že lze předpokládat nutnost realizace základních opatření proti účinkům bludných proudů minimálně ve stupni č. 4 podle předpisu MD ČR TP124 a SŽDC SR 5/7. Uvedené v plném rozsahu platí pro všechny nové i rekonstruované železobetonové objekty, zejména pro mostní stavby. Pro ostatní zařízení a konstrukce, které mohou být kvůli svému konstrukčnímu řešení ohroženy korozí bludnými proudy je nutno dodržet zásady stanovené předpisem SŽDC TKP 25A.

B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu,

V traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Trať je provozována v režimu D3. Po realizaci bude drážní doprava organizována dle předpisu SŽDC D1.

V dopravně Heřmanova Huť je mechanické SZZ 1. kategorie s lichoběžníkovou tabulkou a výměnovými zámky. V ŽST Nýřany je v současnosti SZZ reléového typu. Nově se předpokládá výstavba elektronického stavědla v rámci staveb Plzeň – Domažlice, včetně DOZ a ETCS. Dokončení této stavby je předpokladem realizace stavby Nýřany – Heřmanova Huť.

Na trati je celkem 17 přejezdů. Přejezdy jsou vybaveny výstražnými kříži, pouze přejezd P659 v km 9,426 je vybaven světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZS 3ZBL.

Stavba svým rozsahem řeší ucelenou část trati, včetně výstavby technologického zabezpečovacího zařízení, které musí splňovat současnou platnou legislativu a jednotlivé požadavky pro možnost zapojení do systémů dálkového řízení a systémů ERTMS. Jednotlivé provozní soubory řeší výstavbu zabezpečovacího zařízení s výše uvedenými předpoklady. Zároveň jednotlivé provozní soubory předpokládají, že dojde v samostatných stavbách i k modernizaci zabezpečovacího zařízení navazujícího počátečního bodu trati tj. ŽST Nýřany. Základním předpokladem je dokončení výstavby elektronického staničního zabezpečovacího v ŽST Nýřany v rámci předcházející stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,

2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), včetně výstavby zařízení DOZ a ETCS L2 v tomto úseku. Dále je nutným předpokladem dokončení stavby GSM-R v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN.

Celý traťový úsek bude osazen počítači náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude zajišťovat ETCS L2.

b) popis navrženého řešení,

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 11-01-11 Úpravy SZZ Nýřany

V dopravně se upraví nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které se vybuduje v rámci předcházející samostatné stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Dojde k doplnění a úpravám HW a SW vybavení této stanice.

V rámci PS je řešeno i zabezpečení přejezdu P644 v km 0,638, který je nově součástí stanice.

Ze směru od Heřmanovy Hutě bude do ŽST nově navázáno TZZ 3. kategorie a zpracovány indikace a ovládání nově budovaných PZS na trati.

PS 12-01-12 ŽST Heřmanova Huť, SZZ

V dopravně se vybuduje nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat stavění vlakových a posunových cest ze všech/na všechny dopravní koleje. Stavění cest bude v základním stavu prováděno z CDP Praha, případně z PPV Domažlice.

V rámci PS je řešeno i zabezpečení přejezdů, které jsou je nově součástí stanice: P657 v km 8,985, P658 v km 9,139 a Rekonstrukce PZS přejezdu P659 v km 9,426.

Nové SZZ bude zřízeno v koncepci traťového stavědla. Řídící část stavědla bude umístěna v ŽST Nýřany. Zadavatel zajistí dostatečnou prostorovou a výkonovou rezervu při výstavbě nového elektronického SZZ v ŽST Nýřany v rámci předcházející stavby. V dopravně Heřmanova Huť bude umístěna pouze prováděcí část stavědla. Pro detekci volnosti budou použity počítače náprav s ochranou proti přepětí a možností dálkového resetu.

S ohledem na projektované zapojení traťového úseku a ŽST Heřmanova Huť do systému ETCS L2, musí zařízení umožňovat přenos potřebných informací do RBC (jedná se například o informace o volnosti úseků, stav jízdních cest, přejezdů, dohled vybraných prvků, atd.).

Nové SZZ bude umístěno do nové technologické budovy v dopravně Heřmanova Huť. Prostory pro stavědlovou ústřednu a místnost sdělovacích technologií budou klimatizovány. Napájení SZZ bude přednostně z TV, záložní napájení z veřejné sítě.

Informace z nově budovaných PZS na trati budou zpracovány do odjezdových návěstidel obou přilehlých stanic.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Součástí stavby bude provozní aplikace pro elektronické vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a na automatické stavění vlakových cest.

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude budováno s ohledem na stávající zabezpečení pomocí výměn. zámků.

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 11-01-21 Nýřany – Heřmanova Huť, TZZ, PZS

Protože se předpokládá výstavba SZZ v Heřmanově Huti typu traťové stavědlo, s řídící částí umístěnou v ŽST Nýřany, navrhuje se použít integrované traťové zabezpečovací zařízení splňující podmínky zabezpečovacího zařízení 3. kategorie. Zábrazdná vzdálenost bude nově 700m.

S ohledem na využití úseků počítačů náprav na trati jak pro přejezdová zařízení, tak i pro TZZ, jsou traťové přejezdy zahrnuty do jednoho PS.

Všechny přejezdy na trati budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením s příslušnými informacemi zpracovávány do TZZ, případně do SZZ.

V rámci PS se nově řeší zabezpečení přejezdů:

PZS přejezdu P645 v km 1,196

PZS přejezdu P647 v km 1,856

PZS přejezdu P650 v km 3,982

PZS přejezdu P651 v km 4,056

PZS přejezdu P652 v km 4,586

PZS přejezdu P653 v km 5,254

PZS přejezdu P654 v km 6,500

PZS přejezdu P656 v km 8,383

V rámci těchto PS dojde k vybudování nových přejezdových zabezpečovacích zařízení splňujících podmínky zabezpečovacího zařízení 3. kategorie. Nová PZS budou reléového typu s elektronickými doplňky. Pro detekci volnosti budou použity počítače náprav s ochranou proti přepětí a možností dálkového resetu. Technologie PZS bude umístěna v domcích v blízkosti přejezdu.

Všechny přejezdy na trati budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením s příslušnými informacemi zpracovávány do TZZ a do SZZ přilehlých dopravních. Informace a ovládání PZS budou zpracovávány do příslušného pracoviště JOP.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Napájení PZS je řešeno v rámci příslušného SO.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 12-01-51 ŽST Heřmanova Huť, DOZ

Vzhledem k předpokládané instalaci SZZ typu traťového stavědla bude zařízení pro dálkové ovládání celého traťového úseku Nýřany - Heřmanova Huť, včetně ŽST Heřmanova Huť, doplněno do ŽST Nýřany. Zařízení DOZ umožní dálkové ovládání ZZ z CDP Praha s možností ovládání ŽST z PPV Domažlice.

Součástí stavby bude provozní aplikace pro elektronické vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a na automatické stavění vlakových cest.

PS 11-01-52 Nýřany – Heřmanova Huť, zařízení ETCS

V rámci tohoto provozního souboru dojde k instalaci balíz ETCS v kolejišti. Jejich rozměry a počet závisí na dodavateli zařízení.

Uvolňovací rychlosti pro vj. návěstidla se nestanovují. Uvolňovací rychlosti pro návěstidla Lc1 a Lc2 v Heřmanově Huti budou dle rychlostí absorbovaných dynamickými zarážedly.

V rámci PS dojde i ke zřízení nepřenosných neproměnných návěstidel. Ty budou umístěny jednak okolo trati a jednak na vybraná stávající návěstidla. Jedná se o tabulkové návěsti z reflexních materiálů odpovídající požadavkům EN.

Předpokládá se využití nepřepínatelných balíz, které nemají žádné přívodní kabely. Konfigurace balízových skupin (jedna či dvě pro daný směr, nebo oba) závisí na dodavateli tohoto zařízení

Součástí tohoto PS bude i potřebná úprava SW a HW vybavení zařízení Radio Block Centre (RBC), budovaného v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“.

Dále v rámci tohoto PS dojde k úpravě příslušných dispečerských pracovišť řízené podoblasti DOZ. Z dispečerského pracoviště bude zajišťována základní provozní obsluha systému ETCS.

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

D.1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 11-02-50 Nýřany – Heřmanova Huť, DOK a TK

V rámci tohoto PS bude provedena pokládka metalického traťového kabelu TCEPKPFLEZE 10XN0,8. TK bude realizován v úseku ze ŽST Nýřany do ŽST Heřmanova Huť. TK bude vyváděn do jednotlivých reléových domků na trati a budou na něj připojeny objekty VTO.

Dále bude v rámci tohoto PS provedena pokládka tří HDPE trubek 40/33 (modrá – provozní pro TOK, fialová – provozní pro DOK, černá – rezervní) v rozsahu ze ŽST Nýřany do ŽST Heřmanova Huť. Do provozní HDPE trubky modré bude mezi oběma ŽST zafouknut optický kabel 48 vl. singlemode, který bude využíván jako traťový optický kabel (TOK). Do provozní HDPE trubky fialové bude mezi ŽST Nýřany a ŽST Heřmanova Huť zafouknut optický kabel 48 vl. singlemode, který bude využíván jako dálkový optický kabel (DOK).

D.1.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 11-02-90 ŽST Nýřany, adaptace a doplnění sdělovacího zařízení

V rámci tohoto PS dojde k doplnění sdělovacího zařízení v ŽST Nýřany o dohledové pracoviště kamerového systému v ŽST Heřmanova Huť. Zároveň telefonní zapojovač v ŽST Nýřany musí umožňovat provádět živé hlášení do nově vybudovaného rozhlasového zařízení v ŽST Heřmanova Huť. Do telefonního zapojovače v ŽST Nýřany bude dále nově zaveden VTO z nově zabezpečovaného staničního přejezdu P644 v km 0,638. V rámci investičních staveb Plzeň – Domažlice – st. harnice SRN dojde k rekonstrukci sdělovacích zařízení v ŽST Nýřany, proto musí proběhnout úzká koordinace s touto stavbou, aby byly zásahy do sdělovacích zařízení v ŽST Nýřany minimalizovány.

PS 11-02-91 ŽST Heřmanova Huť, vnitřní sdělovací zařízení

Bude vybudován nový IP telefonní zapojovač s možností místně ovládat rozhlasové zařízení a GSM-R. Do telefonního zapojovače budou zaústěny nové MB okruhy a nové VTO z RD domků na trati Nýřany – Heřmanova Huť.

Dále bude v rámci tohoto PS vystavěn nový hodinový rozvod sestávající se z hlavních hodin s DCF přijímačem, z analogových hodin umístěných v jednotlivých částech technologického objektu a z venkovních oboustranných hodin se soumrakovým osvětlením.

Telefonní a datový rozvod v technologickém objektu v ŽST Heřmanova Huť bude proveden formou strukturované kabeláže kabelem FTP 4x2x0,5 se zakončením na dvojitéch datových zásuvkách a patchpanelu.

PS 11-02-92 ŽST Heřmanova Huť, přenosový systém

V ŽST Heřmanova Huť, zastávkách a ostatních připojovaných objektech na trati Nýřany – Heřmanova Huť bude vybudován nový přenosový systém v provedení IP/MPLS tvořený datovými přepínači L2 a L3 (pouze ŽST Nýřany). Prostřednictvím těchto switchů budou připojena všechna budovaná IP sdělovací zařízení do diagnostiky DDTS ŽDC. Pro rádiový systém GSM-R bude vytvořena samostatná MPLS síť. MPLS box (PE router) bude dodán do ŽST Heřmanova Huť, ŽST Nýřany a Plzně. Z MPLS umístěného v Plzni budou data přenesena přes DWDM do páteře GSM-R. V ŽST Nýřany bude nový přenosový trakt připojen do stávající datové sítě Správy železnic, státní organizace. Vybudování přenosového systému musí být koordinováno se souvisejícími stavbami budovanými na hlavní trati Plzeň – Domažlice.

D.1.2.3 Informační zařízení

PS 11-02-20 Zast. Kamenný Újezd, rozhlasové zařízení

PS 11-02-21 Zast. Blatnice, rozhlasové zařízení

PS 11-02-22 Zast. Rochlov, rozhlasové zařízení

PS 11-02-23 Zast. Přehýšov, rozhlasové zařízení

PS 11-02-24 Zast. Heřmanova Huť – „Obytná zóna“, rozhlasové zařízení

PS 12-02-20 ŽST Heřmanova Huť, rozhlasové zařízení

Na zastávkách Kamenný Újezd, Blatnice, Rochlov, Přehýšov, Heřmanova Huť – Obytná zóna a v ŽST Heřmanova huť bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících.

Rozhlasové zařízení bude založeno na IP technologii. IP rozhlasové ústředny budou umístěny v objektech ve sdělovacích částech. Pro ozvučení nástupišť budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem.

Rozhlasové ústředny budou ovládány automaticky prostřednictvím řídicího serveru umístěném na CDP Praha a PPV Domažlice. Místní hlášení budou realizována z ovládacího pultu telefonního zapojovače. Informace o poruchách systému budou přenášeny do DDTS ŽDC.

PS 11-02-70 Zast. Kamenný Újezd, informační zařízeníPS 11-02-71 Zast. Blatnice, informační zařízeníPS 11-02-72 Zast. Rochlov, informační zařízeníPS 11-02-73 Zast. Přehýšov, informační zařízeníPS 11-02-74 Zast. Heřmanova Huť – „Obytná zóna“, informační zařízeníPS 12-02-70 ŽST Heřmanova Huť, informační zařízení

Na zastávkách Kamenný Újezd, Blatnice, Rochlov, Přehýšov, Heřmanova Huť – Obytná zóna a v ŽST Heřmanova huť bude vybudováno informační zařízení pro informování cestujících.

Informační zařízení bude na jednotlivých nástupišťích zastávkách a stanicích realizováno pomocí informační tabule v provedení zjednodušené odjezdové tabule s plně LED grafickým displejem a zvukovým hlásičem určeným pro přečtení zadaného textu na vyžádání.

Ovládání informačního zařízení bude automatické pomocí řídicího serveru informačního zařízení umístěného na CDP Praha a PPV Domažlice.

PS 12-02-92 ŽST Heřmanova Huť, kamerový systém

V ŽST Heřmanova Huť bude vybudován nový kamerový systém v rozsahu čtyř kamer pro sledování hran nástupišť. Budou použity statické IP kamery určené pro venkovní prostředí. Jednotlivé kamery budou propojeny do kamerových skříní umístěných jako součást mobiliáře nástupišť. Přenos dat z jednotlivých kamerových skříní bude realizován po 4 vláknových optických kabelech.

V ŽST Heřmanova Huť bude umístěno úložiště kamerového systému. Server a klient KS bude umístěn na CDP Praha a PPV Domažlice. Dohledové pracoviště skládající se z pracovní stanice, monitoru a ovládacího pracoviště bude umístěno v ŽST Nýřany a bude vybudováno v rámci PS 11-02-90. Kamerový systém bude začleněn do Kontrolně analytického centra (KAC).

Přenos informací z kamerového systému bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC dle aktuálně platných technických specifikací Správy železnic, státní organizace. Pro monitorování stavu KS bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

PS 11-02-41 SPS Nýřany, ZPDPPS 12-02-41 Technologický objekt – Heřmanova Huť, ZPDP

V nově budovaných objektech SPS Nýřany a Heřmanova Huť bude vybudováno ZPDP skládající se z optických hlásičů a tlačítek pro manuální spuštění systému.

ZPDP bude podávat zprávu o vzniku mimořádných událostí místně na displeji ústředny a akusticky sirénou a dálkově na dohledové pracoviště PPV Domažlice.

D.1.2.4 Rádiové spojeníPS 11-02-93 Nýřany – Heřmanova Huť, GSM-R

V ŽST Heřmanova Huť bude vybudován rádiový systém GSM-R v návaznosti na systém GSM-R budovaný v rámci samostatných investičních staveb na trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, součástí kterých bylo zpracováno rádiové plánování. Výstavba BTS v ŽST Heřmanova Huť bude vycházet přímo z tohoto plánování, které je přílohou tohoto PS.

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika

Dispečerská řídicí technika

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

PS 11-03-11 SpS Nýřany, DŘT

PS 12-03-11 ŽST Heřmanova Huť, DŘT

Zařízení DŘT bude umístěno v oceloplechových skříních DT01 o rozměrech 2000x600x600 (vxšxh). Napájení systému bude zajištěno jedním přívodem z rozváděče zajištěným napětím a druhým pro servisní zásuvku z rozváděče nezajištěného napětí.

Programovatelný automat bude volně programovatelný, modulárně nastavitelný systém, určený zejména pro logické řízení technologických procesů a zařízení s vysokou spolehlivostí. Konstrukce programovatelných automatů umožňuje realizovat rozsáhlé systémy distribuovaného nebo hierarchického řízení. Programovatelný automat PLC bude zajišťovat řízení s rozváděčem POZ, který slouží jako ovládací rozváděč k ústřednímu a dálkovému ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) trakčního vedení. Dále z automatu budou ovládány nebo přenášeny informace ze silových rozváděčů technologie SpS Nýřany a TO Heřmanova Huť.

Automat PLC bude komunikovat s elektrodispečinkem prostřednictvím systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení. Rozhraní vůči přenosovému systému bude Ethernet, přenosový protokol IEC 60870-5-104.

Pro místní ovládání připojené technologie bude na dveřích rozváděčů umístěn dotykový panel.

PS 11-04-12 Nýřany - Heřmanova Huť, DDTS

Zařízení DDTS v objektu SpS Nýřany, TO Nýřany a v objektech zastávek Kamenný Újezd, Blatnice, Rochlov, Přehýšov, Heřmanova Huť bude umístěno v oceloplechové skříně sdělovacího zařízení. Napájení systému bude zajištěno ze zdrojů pro sdělovací zařízení. Pro zpracování diagnostických informací z TLS řešeného úseku tratě bude sloužit integrační koncentrátor InK v žst. Nýřanech osazený v rámci předcházející stavby, který zajistí připojení komunikačních rozhraní jednotlivých zařízení TLS, zpracování diagnostických informací z těchto zařízení a jejich přenos po TDS na integrační server InS. Ve všech lokalitách bude osazen PLC automat, který bude zajišťovat sběr požadovaných signalizací jako např. signalizace silových rozváděčů, stavy klimatizace, monitoring teploty a vlhkosti v objektu. Dále bude osazen komunikační koncentrátor pro případný odečet spotřeby elektrické energie. Automaty PLC a komunikační koncentrátoři budou komunikovat s InK po LTDS prostřednictvím systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení.

PS 12-03-12 ED Plzeň, doplnění DŘT

V rámci tohoto PS se uvažuje o připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty s výše uvedenými novými objekty PS projektovaných v této dokumentaci. Komunikace bude probíhat po datových Ethernetových kanálech – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Proběhne integrace ústředně dálkového řízení s projektovanými objekty. Dále proběhne naplnění telemetrických dat, modelu technologie, úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace.

Na ED Plzeň budou v průběhu stavby měněna schémata stanic, poruchový subsystém a deník dispečera tak, aby odpovídala skutečnému stavu. Po dokončení stavby v každém objektu proběhne konfigurace přenášených objektů, změna schémat dle skutečného stavu, konfigurace poruchového subsystému a deníku dispečera, konfigurace subsystému pro výpočet sekcí. Bude provedena verifikace a validace každého signálu přenášeného na ED a zaškolení obsluhy. Na závěr proběhne závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení.

PS 12-04-12 ED Plzeň, doplnění DDTS

Předmětem tohoto provozního souboru je doplnění aplikačního SW integračních serverů (InS Plzeň a sekundárně InS CDP Praha), terminálových serverů a klientů systému DDTS ŽDC o data z technologických systémů připojených v rámci této stavby k integračnímu koncentrátoru v žst. Heřmanova Huť a žst. Nýřany. Bude také dodáno jedno stacionární klientské pracoviště do dopravní kanceláře v žst. Nýřany a mobilní klientské pracoviště traťové údržby. V případě, že na pracovišti PPV v Domažlicích je vybudováno předcházející stavbou pracoviště DDTS ŽDC, dojde k v rámci tohoto PS k SW upgradu aplikací.

PS 11-73-41 SpS Nýřany, vlastní spotřeba, technologie

V novém stavu se navrhuje vybudovat nový technologický objekt z prefabrikovaných železobetonových dílců pro novou rozvodnu 25 kV s pomocnými zařízeními.

Nová rozvodna 25 kV je navržena jako kovově krytý vzduchem izolovaný rozvaděč s polem transformátoru vlastní spotřeby 27/0,23 kV. Vypínač bude s vakuovým zhášedlem s elektrickým

pohonem. Do technologické budovy budou umístěny rozvaděče vlastní spotřeby 400V 50Hz, 230V 50 Hz a 110 V DC se staničními akumulátory.

Do nové budovy bude přemístěn rozvaděč ovládání úsekových odpojovačů a instalován nový rozvaděč pro dispečerskou řídicí techniku (DŘT) a sdělovací zařízení.

- c) **energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku.**

Stávající spotřeba pro trakční vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení realizací stavby naroste o nové technologické prvky, a hlavně o kompletně nové trakční vedení.

Energetická bilance – navrhovaný stav:

<u>Název odběru</u>	<u>Pi [kW]</u>	<u>Ps [kW]</u>
ŽST Heřmanova Huť	70	62
Zastávka Heřmanova Huť-Obytná zóna	12	12
Zastávka Přehýšov	12	12
Zastávka Rochlov	12	12
Zastávka Blatnice u Nýřan	12	12
Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan	12	12
SpS Nýřany	30	30
Celkem	178	149

B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

- a) **stručný popis stávajícího stavu,**

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 11-10-01 Železniční svršek, Nýřany – Heřmanova Huť

SO 11-11-01 Železniční spodek, Nýřany – Heřmanova Huť

SO 11-99-01 Výstroj a značení trati

V rámci prací na železničním svršku a spodku proběhne kompletní rekonstrukce. Dojde ke snesení stávajícího roštu, odtěžení štěrkového lože a k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží, v oblasti přejezdů, mostů a propustků pak zesílené konstrukce pražcového podloží. Po dokončení prací na železničním spodku bude zřízeno štěrkové lože, položen nový kolejový rošt tvořený kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích délky min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „c“. V

místě rekonstruovaných železničních přejezdů bude kolejový rošt tvořený kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „u“. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej.

Odvodnění bude zajištěno pomocí soustavy zpevněných, nezpevněných a případně také vsakovacích příkopů, doplněných odvodňovacími žlaby ve stísněných poměrech. V místě úrovnových křížení s pozemními komunikacemi bude odvodnění zajištěno trativody a dešťová voda mezi příkopy bude převedena silničními propustky.

V celé délce trati vč. ŽST Heřmanova Huť bude vybudována nová výstroj a nové značení trati.

Trať bude zajišťovat traťovou třídu zatížení minimálně D2.

Nová traťová rychlost v jednotlivých úsecích trati:

Staničení úseku:	Rychlost V100 / V130 / V150:
km 0,442 – 3,698	70 / 75 / 80
km 3,698 – 7,402	80 / 85 / 90
km 7,402 – 9,404	70 / 75 / 80
km 9,404 – 9,470	50 / 50 / 50

SO 12-10-01 Železniční svršek, ŽST Heřmanova Huť

SO 12-11-01 Železniční spodek, ŽST Heřmanova Huť

Řešený úsek v ŽST Heřmanova Huť začíná směrovou a výškovou úpravou v km 9,470 586 a navazuje tak plynule na SO 11-10-01 Železniční svršek, Nýřany – Heřmanova Huť.

Dojde ke sнесení železničního svršku od výhybky č. 1 až do zakončení všech kolejí zarážedly. V rámci prací bude sнесeno celkem 5 výhybkových konstrukcí. V rekonstruované délce koleje je navržen rošt z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích délky min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „c“. Nově bude stanice konfigurována dvěma kusými kolejemi zakončenými dynamickými zarážedly. Užitečná délka obou kolejí bude cca 140 m. V ŽST Heřmanova Huť bude nově položena jediná výhybková konstrukce tvaru J49 – 1:9 – 300, P, p, b. V celém úseku bude kolej svařena do bezстыkové koleje.

Odvodnění kolejí v ŽST Heřmanova Huť bude provedeno pomocí skloněné plně a soustavou podélných, resp. příčných trativodů s trativodními šachtami. Trativodní potrubí bude zaústěno do plochy určené k vsakování.

Nová traťová rychlost:	Rychlost V100 / V130 / V150:
km 9,470 – 9,689	50 / 50 / 50

D.2.1.2 Nástupiště

SO 11-12-01 Nástupiště, zast. - Kamenný Újezd u Nýřan

Nové nástupiště budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 60m.

Ukončení nástupiště bude pomocí sadových betonových obrub.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodícími liniemi s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

SO 11-12-02 Nástupiště, zast. - Blatnice u Nýřan

Nové nástupištní hrany budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 60m.

Ukončení nástupiště bude pomocí sadových betonových obrub.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ)

SO 11-12-03 Nástupiště, zast. – Rochlov

Nové nástupištní hrany budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 60m.

Ukončení nástupiště bude pomocí gabionové stěny šířky 1,0m a výšky 1,2m. Gabion je navržen podél celého nástupiště a části přístupového chodníku. Jeho celková délka je 70m.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

Pod nástupištěm je navržena odvodňovací PVC trubka DN200, která je napojena do šachet po obou koncích nástupiště. V ploše nástupiště, kde vzniká příčnými sklony úžlabí je navržen odvodňovací žlab, který je napojen do výše popsané PVC trubky.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány či do nově navržené vsakovací rýhy, která bude umístěna mezi gabionovou zeď a nástupiště.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

SO 11-12-04 Nástupiště, zast. – Přehýšov

Nástupiště bude mostového typu délky 60m. Nové nástupištní hrany budou tvořeny prefabrikovanými deskami, které budou uloženy na nevyztužená elastomerová ložiska. Ta budou uložena v prefabrikovaných základech.

Do nástupištních desek bude ukotveno ocelové zábradlí.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

SO 11-12-05 Nástupiště, zast. - Heřmanova Huť

Nové nástupištní hrany budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 60m.

Ukončení nástupiště bude pomocí sadových betonových obrub. V místě většího výškové rozdílu terénu jsou navrženy zídky z betonových tvarovek ztraceného bednění tl. 400mm.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V celé délce nástupiště je navržen odvodňovací žlab, který je vyústěn do zeleně.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány či do nově navržené vsakovací rýhy, která bude umístěna za nástupištěm nástupiště.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

SO 12-12-01 Nástupiště č.1, ŽST - Heřmanova Huť

Nové nástupiště hrany budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 120m.

Ukončení nástupiště bude pomocí gabionové stěny šířky 0,5m a proměnlivé výšky. Gabion je navržen podél celého nástupiště. Jeho celková délka je 120m.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

SO 12-12-02 Nástupiště č.2, ŽST - Heřmanova Huť

Nové nástupiště hrany budou tvořeny nástupištními obrubníky tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky. Nástupiště bude délky 120m.

Ukončení nástupiště bude betonové zídky z tvarovek ztraceného bednění š. 400mm. Do zídky bude zároveň kotveno zábradlí.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

V místě napojení přístupového chodníku na stávající komunikaci bude chodník opatřen varovným pásem šířky 0,4m z kontrastních reliéfních dlaždic a optickým značením nátěrem v šířce 0,15 m.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupišti budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupiště budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.

Příčný sklon nástupiště pro odvedení vody bude mít sklon 2% ve směru od koleje.

Dešťové vody budou odváděny podélnými a příčnými sklony na terén a následně vsakovány.

Nástupišť bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, odpadkovými koši, posypovým materiálem a orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. V přístřešku budou zároveň prostory pro sdělovací zařízení (SZ) a zabezpečovací zařízení (ZZ).

D.2.1.3 Železniční přejezdy

SO 11-13-01 Železniční přejezd ev. km 0,638

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 0,629 611.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v oblouku o poloměru $R = 303$ m s převýšením $D=120$ mm.

Rozsah úprav:

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 0,638 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím bez závor.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 90°

Délka rekonstruovaného úseku: 22,62 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržením 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 14,4 m a vpravo koleje do vzdálenosti 4,8 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhuťnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-2-VI-PIII:

SO 11-13-02 Železniční přejezd ev. km 1,196

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 1,202 723.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 1,196 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím bez závor.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení	100°
Délka rekonstruovaného úseku:	22,56 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržením 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 13,5 m a vpravo koleje do vzdálenosti 5,4 m. Úhel křížení se zmenší ze 120° na 100°. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhuštěnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-2-VI-PIII:

SO 11-13-03 Železniční přejezd ev. km 1,362

Stávající přejezd bude zrušen a pro přístup k nové poloze nástupiště Kamenný Újezd u Nýřan bude sloužit nová komunikace pro pěší (SO 11-30-05).

SO 11-13-04 Železniční přejezd ev. km 1,856

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 1,854 570.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 1,856 je jednokolejný úrovnový přejezd s komunikací 2034/III. – silnice III. třídy.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení	80°
Délka rekonstruovaného úseku:	46,65 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,5 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržením 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 50 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající komunikaci III. třídy.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 24,8 m a vpravo koleje do vzdálenosti 18,2 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu

komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1-V-PIII:

SO 11-13-05 Železniční přejezd ev. km 2,802 – zrušení

SO 11-13-06 Železniční přejezd ev. km 3,612 - zrušení

Stávající přejezd bude zrušen a nahrazen novou komunikací (SO 11-30-01) vedenou severně od železniční trati a pro obsluhu jižních polností bude vybudována nová účelová komunikace (SO 11-30-02) z jihu obce.

SO 11-13-07 Železniční přejezd ev. km 3,982

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 3,981 998.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 4,056 je jednokolejný úrovnňový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím se závorami (3ZBI).

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 60°

Délka rekonstruovaného úseku: 20,35 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržením 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením „u“ 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 50 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 6,25 m a vpravo koleje do vzdálenosti 9,78 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-2-VI-PIII:

SO 11-13-08 Železniční přejezd ev. km 4,056

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 4,053 903.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 4,056 je jednokolejný úrovnový přejezd s komunikací III/2035 – silnice III. třídy.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 41°

Délka rekonstruovaného úseku: 38,75 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržáním 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením „u“ 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 50 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající komunikaci III. třídy.

Stavební úprava komunikace křížující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 12,0 m a vpravo koleje do vzdálenosti 11,6 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křížující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1-V-PIII:

SO 11-13-09 Železniční přejezd ev. km 4,586

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přechod v km 4,583 175.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v oblouku o poloměru $R = 380$ m s převýšením $D=122$ mm.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 4,586 je jednokolejný úrovnový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 48°

Délka rekonstruovaného úseku: 17,48 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 3,5 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržáním 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením „u“ 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 8,3 m a vpravo koleje do vzdálenosti 5,5 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D2-N-3-VI-PIII:

SO 11-13-10 Železniční přejezd ev. km 5,254

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 5,248 350.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 5,254 je jednokolejný úrovnový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 75°

Délka rekonstruovaného úseku: 21,63 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržáním 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložení na betonových pražcích s rozdělením „u“ 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 3,12 m a vpravo koleje do vzdálenosti 14,94 m. Úhel křížení byl zlepšen. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1-V-PIII:

SO 11-13-11 Železniční přejezd ev. km 6,500

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 6,535 890.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Úpravy železničního svršku a spodku jsou součástí samostatného stavebního objektu.

Železniční přejezd v ev. km 6,500 je jednokolejný úrovnový přejezd s účelovou komunikací.

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 59°

Délka rekonstruovaného úseku: 17,89 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná s dodržením 200 mm od závěrné zídky k hlavě pražce s uložením na betonových pražcích s rozdělením „u“ 600 mm

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 20 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající účelové komunikaci.

Stavební úprava komunikace křížující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 6,6 m a vpravo koleje do vzdálenosti 7,04 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křížující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhuštěnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D2-N-3-VI-PIII:

SO 11-13-12 Železniční přejezd ev. km 7,825

Stávající přejezd bude zrušen a nahrazen novou komunikací (SO 11-30-06) od přejezdu P656, která bude sloužit jako náhradní komunikace pro přístup k nemovitostem.

SO 11-13-13 Železniční přejezd ev. km 8,383

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 8,381 281.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Železniční přejezd ev. km 8,383 je jednokolejný úrovnňový přejezd s účelovou komunikací

Přejezd bude opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 80°

Délka přejezdu: 7,2 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná, uložení na betonové pražce s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající účelové komunikaci.

Stavební úprava komunikace křížující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 15,23 m a vpravo koleje do vzdálenosti 15,44 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křížující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle katalogu vozovek polních cest. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů PN-6-3-609:

SO 11-13-14 Železniční přejezd ev. km 8,985

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v km 8,982 353.

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Železniční přejezd ev. km 8,985 je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 55°

Délka přejezdu: 8,21 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná, uložení na betonové pražce s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen na stávající místní komunikaci.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 20,54 m a vpravo koleje do vzdálenosti 22,45 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D0-N-1-II-PIII:

SO 11-13-15 Železniční přejezd ev. km 9,139

Z důvodu rekonstrukce železniční trati dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude vybudován nový železniční přejezd v nové poloze, v km 9,195 216 z důvodu nemožnosti zabezpečit přejezd ve stávajícím umístění. Na novou polohu železničního přejezdu bude navazovat úprava místní komunikace (SO 11-30-03).

Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v přímé.

Rozsah úprav

Železniční přejezd ev. km 9,139 (km 9,195 216) je jednokolejný úroňový přejezd s místní komunikací.

Přejezd bude opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 80°

Délka přejezdu: 8,3 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,0 m.

Přejezdová konstrukce

Dle ujednání se navrhuje přejezdová konstrukce celopryžová rozebíratelná, uložení na betonové pražce s rozdělením 600 mm.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je navržen v nové poloze z důvodu nemožnosti umístění přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávající polohy přejezdu.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v rámci tohoto SO po oblast nebezpečného pásma přejezdu. Zbylá úprava komunikace bude provedena v rámci SO 11-30-03. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D0-N-1-II-PIII:

SO 11-13-16 Železniční přejezd ev. km 9,426

Železniční přejezd v ev. km 9,426 byl v nedávné době rekonstruován. V rámci této stavby dojde k rozebrání stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude přejezdová konstrukce vrácena na původní místo. Železniční přejezd je veden přes jednu traťovou kolej. Kolej je v místě přejezdu vedena v pravostranném oblouku co poloměru $R = 1509,616$ m ($D=0$ mm; $I=20$ mm).

Rozsah úprav

Železniční přejezd ev. km 9,426 je jednokolejný úrovnňový přejezd se silnicí III/23012. Kolej je v místě přejezdu vedena v pravostranném oblouku co poloměru $R = 1509,616$ m ($D=0$ mm; $I=20$ mm).

Přejezd bude opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení 135°

Délka přejezdu: 9,2 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 6,0 m.

Přejezdová konstrukce

V rámci této stavby dojde k rozebrání stávající přejezdové konstrukce. Po realizaci nového železničního svršku a spodku bude přejezdová konstrukce vrácena na původní místo.

Rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 30 km/h.

Vozovka pozemní komunikace

Železniční přejezd je na silnici III/23012.

V rámci stavby je navržena nutná úprava nivelety křižující silnice. Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 12,07 m a vpravo koleje do vzdálenosti 30,28 m. Úhel křížení se nemění. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace. V rámci tohoto SO bude upravena niveleta i přilehlému chodníku rozebráním stávající dlažby, zřízením nových konstrukčních vrstev chodníku a následně položením stávající nepoškozené betonové dlažby.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D0-N-1-II-PIII:

SO 12-13-01 Železniční přejezd ev. km 9,616 - zrušení

V rámci stavby je navržena změna kolejového řešení v ŽST. Heřmanova Huť. Z tohoto důvodu dojde ke zrušení stávajícího železničního přechodu v ev. km 9,616 v obvodu ŽST. Heřmanova Huť.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

Návrhové zatížení mostních objektů je uvažováno jako pro hlavní trať dle požadavků uvedených v ZTP. Model zatížení LM71 (ČSN EN 1991-2), charakteristická hodnota svislé síly – nápravové zatížení $Q_{vk} = 250$ kN, klasifikační součinitel zatížení: $a = 1,1$ (trať 4. třídy).

SO 11-20-01 Železniční most v ev. km 3,857

Z důvodu zvýšení traťové třídy a traťové rychlosti na řešeném úseku, bude navržena nová konstrukce mostu. Rozpětí a světlá výška mostu je navržena na základě hydrotechnického posouzení s ohledem na místní poměry a maximální možný zdvih koleje v řešeném úseku.

S ohledem na nízké náklady na údržbu a relativně snadné zhotovení byl navržen polo-rámový železobetonový most (žádná ložiska). Výška nosné konstrukce byla stanovena na základě MVL 110 – typ Z3 a dle přílohy T. Sklon dna koryta pod mostem je 1,5 %. V místě mostu je navrženo nové odláždění koryta vodního toku do vzdálenosti 2500 m před a za mostem. Odláždění je ukončeno betonovým prahem.

S ohledem na výšku říms na mostním objektu jsou římsy po obou stranách opatřeny zábradlím výšky 1,1 m z ocelových úhelníků - navrženo dle MVL 720.

SO 11-20-02 Železniční most v ev. km 7,717

Na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu (zdvih koleje o 660 mm) byl navržen nový propustek. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 2000 x 1500 mm a podélný sklon 1,5 %.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikátů se světlými rozměry 2000 x 1800 mm s odlážděným dnem tak, aby byla dodržena světlá výška propustku 1500 mm. Založení propustku je plošné na betonovém základu vyztuženém svařovanými sítěmi. Na vtoku i výtoku je ukončen železobetonovými monolitickými čely s monolitickou římsou a letopočtem.

Odláždění je na vtoku provedeno do vzdálenosti 3,38 m od čela propustku a je ukončeno betonovým prahem. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 3,16 m a je ukončeno betonovým prahem. Za odlážděním je položen železobetonový panel s otvory, kudy odtéká voda dále Vlkyšským potokem.

Demolice stávajícího mostu je navržena z důvodu špatného stavebně technického stavu mostu. Přebudování na rámový propustek je podloženo hydrotechnickým výpočtem s hydrotechnickými daty od ČHMÚ.

SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 1,847

Na základě místních poměrů, hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu byl navržen nový propustek. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 2000 x 700 mm a podélný sklon 2,5 %.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikátů se světlými rozměry 2000 x 1000 mm s odlážděným dnem tak, aby byla dodržena světlá výška propustku 700 mm. Založení propustku je plošné.

Vtok je navrhován šikmý opatřený železobetonovou monolitickou římsou s letopočtem. Odláždění na vtoku je napojeno na odláždění silničního propustku budovaného v rámci SO 11-22-02, kterým je převáděna voda z pravého žlabu k železničnímu propustku.

Výtok je také šikmý s železobetonovou monolitickou římsou s letopočtem. Odláždění na výtoku je provedeno do vzdálenosti 3000 mm od propustku. Dále je provedena reprofilace příkopu do vzdálenosti 10 m od ukončení odláždění.

U výtoku je vyvedena trativodní trubka 200 mm nad dnem odlážděného výtoku sloužící pro odvodnění železničního spodku pod přejezdem.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu nedodržení MPP u stávajícího propustku a nedostatečné světlosti stávajícího propustku pro převedení stoleté vody.

SO 11-21-02 Železniční propustek v ev. km 2,457

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů, hydrotechnického posouzení (předpokládá se převedení části vody při Q100 od SO 11-21-03) a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlý průměr propustku 1000 mm a podélný sklon 1,0 %.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Na vtoku i výtoku jsou navržena železobetonová monolitická čela z důvodu nerealizovatelnosti šikmého vtoku a výtoku s dostatečným odlážděním.

Na vtoku i výtoku je navrženo odláždění do vzdálenosti 2,4 m, tak aby nedocházelo k zarůstání vtoku a výtoku.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu nedodržení MPP v novém stavu.

SO 11-21-03 Železniční propustek v ev. km 2,802

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byl stanoven světlý průměr propustku 800 mm a podélný sklon 3,5 %. S ohledem na rozměry nově navrhovaného propustku se předpokládá převedení 20% vody pravým příkopem k propustku v km 2,457 při stoleté vodě.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtoku i výtoku je navrženo rovným železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Čela jsou navrhována z důvodu malé přesypávky mostního objektu.

Odláždění na vtoku je realizováno do vzdálenosti 1400 mm poté navazují ze tří stran odlážděné svahy ve sklonu 1:1. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 3 m od propustku.

Za odlážděním je navržena reprofilace příkopu v délce 10 m, aby bylo zajištěno dostatečné odvedení vody z propustku.

SO 11-21-04 Železniční propustek v ev. km 2,903

Nový propustek je navržen z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Stávající propustek bude demolován a nahrazen novým. Úprava dna bude lomovým kamenem na vrstvě podkladního betonu, kvůli zvýšení průtoku přes propustek.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,7 m x 2,4 m s podélným sklonem 2,0 %. Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5900 mm. Tloušťka čela je 1070 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5900 mm. Tloušťka čela je 1125 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Betonové čela jsou založeny na základových pasech šířky 1300 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm.

SO 11-21-05 Železniční propustek v ev. km 3,173

Nový propustek je navržen z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Stávající propustek bude demolován a nahrazen novým. Úprava dna bude lomovým kamenem na vrstvě podkladního betonu, kvůli zvýšení průtoku přes propustek.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,5 m x 2,4 m s podélným sklonem 2,0 %.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5400 mm. Tloušťka čela je 1070 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5400 mm. Tloušťka čela je 1125 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Betonové čela jsou založeny na základových pásech šířky 1300 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

SO 11-21-06 Železniční propustek v ev. km 3,302

Nový propustek je navržen z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Stávající propustek bude demolován a nahrazen novým. Úprava dna bude lomovým kamenem na vrstvě podkladního betonu, kvůli zvýšení průtoku přes propustek

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,5 m x 2,4 m s podélným sklonem 1,0%.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6000 mm. Tloušťka čela je 1100 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6000 mm. Tloušťka čela je 1110 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm.

Betonové čela sú založeny na základových pásech šířky 1300 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

SO 11-21-07 Železniční propustek v ev. km 3,721

Jedná se demolovaný o železobetonový trubní propustek s kamennými čely na vtoku a výtoku. Na vtoku i výtoku je zároveň propustek opatřen kamennými křídly.

Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu 500 mm. Propustek nevykazuje výrazné známky poškození. Šířkové uspořádání na propustku nesplňuje stávající normy. Vzdálenost osy koleje k vnitřní hraně římsy je 2215 mm a 2135 mm. S ohledem na údaje od ČHMÚ je propustek navržen ke zrušení.

SO 11-21-08 Železniční propustek v ev. km 4,411

Jedná se o demolovaný železobetonový trubní propustek o neznámé délce. Osa propustku je vedena kolmo na osu koleje.

Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu pravděpodobně 500 mm. Výška přesypávky vč. kolejového lože je 2200 mm.

Během místního šetření nebyl propustek nalezen a s ohledem na údaje od ČHMÚ je propustek navržen ke zrušení.

SO 11-21-09 Železniční propustek v ev. km 4,577

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a zkušeností správců. Na základě požadavků investora je navržen propustek kolmo na novou kolej.

Propustek je navrhován trubicí z prefabrikátů se světly průměrem 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Na vtoku i výtoku jsou navržena železobetonová monolitická čela z důvodu nerealizovatelnosti šikmého vtoku a výtoku s dostatečným odlážděním (malá výška přesypávky). Čela jsou opatřena římsami s letopočtem.

Odláždění na vtoku je napojeno na odláždění silničního propustku budovaného v rámci SO 11-22-08, kterým je převáděna voda z pravého žlabu pod přejezdem (SO 11-13-09) k železničnímu propustku.

U výtoku je vyvedena trativodní trubka 200 mm nad dnem odlážděného výtoku sloužící pro odvodnění železničního spodku pod přejezdem.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu nedodržení MPP u stávajícího propustku a kvůli špatnému stavebně technickému stavu.

SO 11-21-10 Železniční propustek v ev. km 4,904

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byl stanoven světly průměr propustku 1000 mm a podélný sklon 1,0 %. S ohledem na rozměry nově navrhovaného propustku se předpokládá přivedení 50% vody pravým příkopem od propustku v km 5,120 při stoleté vodě.

Propustek je navrhován trubicí z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtoku i výtoku je navrženo rovným železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Čela jsou navrhována z důvodu malé přesypávky mostního objektu.

Odláždění na vtoku je realizováno do vzdálenosti 1800 mm poté navazují ze tří stran odlážděné svahy ve sklonu 1:1. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 1 m od propustku. Za odlážděním je navržen štěrkový pohoz v délce 1500 mm a tl. 200 mm.

SO 11-21-11 Železniční propustek v ev. km 5,120

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byl stanoven světly průměr propustku 1000 mm a podélný sklon 1,0 %. S ohledem na rozměry nově navrhovaného propustku se předpokládá převedení 50% vody pravým příkopem k propustku v km 4,904 při stoleté vodě.

Propustek je navrhován trubicí z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtoku i výtoku je navrženo rovným železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Čela jsou navrhována z důvodu malé přesypávky mostního objektu.

Odláždění na vtoku je realizováno do vzdálenosti 1000 mm poté navazují ze tří stran odlážděné svahy ve sklonu 1:1. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 2,4 m od propustku. Za odlážděním je navržen štěrkový pohoz v délce 1500 mm a tl. 200 mm.

SO 11-21-12 Železniční propustek v ev. km 5,579

Nový propustek byl navrhován z důvodu převedení vody ze železničního spodku z pravého žlabu do přílehlého pole, jako je tomu ve stávajícím stavu.

Na základě požadavků investora byl navržen světly průměr propustku 1000 mm a podélný sklon 4,0 %.

Propustek je navrhován trubicí z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtoku i výtoku je navrženo šikmé s odlážděním z lomového kamene.

Odláždění na vtoku je navrženo do vzdálenosti 900 mm poté navazují ze tří stran odlážděné svahy ve sklonu 1:1. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 1 m od propustku. Za odlážděním je navržen štěrkový pohoz v délce 1500 mm a tl. 200 mm.

SO 11-21-13 Železniční propustek v ev. km 6,282

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů, hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlý průměr propustku 800 mm a podélný sklon 3,0 %.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Na vtoku i výtoku jsou navržena železobetonová monolitická čela z důvodu nerealizovatelnosti šikmého vtoku a výtoku s dostatečným odlážděním.

Na vtoku i výtoku je navrženo odláždění do vzdálenosti 1,75 m. Odláždění je zakončeno betonovým prahem.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu nedodržení MPP v novém stavu, malého průměru propustku a kvůli špatnému stavebně technickému stavu.

Nově navržený propustek bude převádět vodu z odvodňovacích žlabů a přilehlého pole. V rámci terénních úprav dojde k reprofilaci příkopu až po hranici drážního pozemku.

SO 11-21-14 Železniční propustek v ev. km 6,604

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlý průměr propustku 1200 mm a podélný sklon 1,0 %.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Na vtoku i výtoku jsou navržena železobetonová monolitická čela z důvodu nerealizovatelnosti šikmého vtoku a výtoku s dostatečným odlážděním.

Na vtoku je navrženo odláždění do vzdálenosti 2,53 m. Odláždění je zakončeno betonovým prahem případně betonovým obrubníkem. Na výtoku je odláždění navrženo až ke stávající jímce, aby nedocházelo k jejímu zanášení.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno, neboť stávající propustek nevyhovuje při hydrotechnickém výpočtu a dochází k zatopení vtoku.

SO 11-21-15 Železniční propustek v ev. km 6,808

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 2000 x 1600 mm a podélný sklon 1,0 %.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikovaných dílců délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtoku i výtoku je navrženo šikmé s odlážděním ve sklonu 1 : 1. Rámy jsou na vtoku i výtoku opatřeny římsami s letopočtem. S ohledem na výšku říms, bude po obou stranách osazeno úhelníkové zábradlí výšky 1100 mm dle MVL 720.

Odláždění vtoku je provedeno pásem dlažby šířky 1300 mm po obou stranách a navazuje na odláždění před vtokem, které je provedeno do vzdálenosti 1420 mm a je ukončeno betonovým prahem.

Odláždění výtoku je provedeno pásem dlažby šířky 1300 mm po obou stranách a navazuje na odláždění koryta potoka před výtokem, které je provedeno do vzdálenosti 2000 mm a je ukončeno betonovým prahem.

SO 11-21-16 Železniční propustek v ev. km 6,925

Jedná se o demolovaný kameninový/ocelový trubní propustek (v minulosti proběhla částečná výměna propustku), který je na vtoku ukončen rovným kamenným čelem a na výtoku šikmým čelem s obetonávkou. Na vtoku je umístěna jímka s kamennými zídками. Úhel křížení je 88°.

Světlý průměr propustku je proměnný 0,5 – 0,6 m – dle typu trouby.

Celkově je propustek ve velmi špatném stavebně technickém stavu.

Z výše zmíněných důvodů a na základě údajů získaných od ČHMÚ je propustek navržen ke zrušení.

SO 11-21-17 Železniční propustek v ev. km 7,310

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byl stanoven světlý průměr propustku 800 mm a podélný sklon 1,0 %. Na základě požadavků investora je navržen propustek průměru 1000 mm z důvodu méně problematického čištění propustku.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtok i výtok je navrženo rovným železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Čela jsou navrhována z důvodu nedostatku prostoru kolem mostního objektu (vysoký násep nad areálem skladů).

Odláždění na vtok je realizováno do vzdálenosti 1600 mm poté navazují odlážděné svahy, které směřují přitékající vodu z levého žlabu do propustku. Na výtok je odláždění provedeno do vzdálenosti 1,79 m od propustku a navazuje svah, který navádí vodu z propustku dále do pravého žlabu. Odláždění je ukončeno betonovým prahem.

SO 11-21-18 Železniční propustek v ev. km 7,643

Jedná se o demolovaný propustek s kamennými boky a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými betonovými čely a osa propustku je vedena šikmo na osu koleje.

Světlá výška propustku je ve stávajícím stavu 800 mm. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozi kolejnic a vymíláním betonu.

Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 70 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože. Vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám.

Dle údajů poskytnutých ČHMÚ propustek nepřevádí žádnou vodu.

Z výše zmíněných důvodů a na základě údajů získaných od ČHMÚ je propustek navržen ke zrušení.

SO 11-21-19 Železniční propustek v ev. km 8,188

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byl stanoven světlý průměr propustku 1000 mm a podélný sklon 1,5 %.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikovaných trub délky segmentu min. 1000 mm. Ukončení na vtok i výtok je navrženo rovným železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Čela jsou navrhována z důvodu nedostatku prostoru kolem mostního objektu (přilehlá cesta vedoucí k okolním polím). S ohledem na výšku říms jsou na čelech osazena ocelová zábradlí.

Odláždění na vtok je realizováno do vzdálenosti 1900 mm poté navazují ze tří stran odlážděné svahy ve sklonu 1:1. Na výtok je odláždění provedeno do vzdálenosti 2035 m od propustku. Odláždění je ukončeno betonovým prahem.

Odvod vody je zajištěn odvodňovacími trubkami pod přilehlou cestou. V případě vyšších přítoků se předpokládá přetečení vody přes cestu do přilehlého pole, stejně jako je tomu ve stávajícím stavu.

SO 11-21-20 Železniční propustek v ev. km 8,724

Jedná se o demolovaný propustek s kamennými boky a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými kamennými čely a osa propustku je vedena šikmo na osu koleje.

Světlá výška propustku je ve stávajícím stavu 500 mm. Dno je nezpevněné a propustek nevykazuje významné známky poškození způsobené korozí kolejnic a vymíláním betonu.

Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 305 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože pod betonovými pražci. Vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám.

V rámci SO 11-21-21 (v km 8,732) je navržen nový rámový propustek, který převede Heřmanský potok i při stoleté vodě. Z tohoto důvodu je navržen propustek ke zrušení.

SO 11-21-21 Železniční propustek v ev. km 8,732

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 1600 x 1200 mm a podélný sklon 2 %.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikátů se světlými rozměry 1600 x 1200 mm. Založení propustku je plošné na betonovém základu tl. 200 mm vyztuženém při obou površích svařovanými sítěmi.

Propustek je na vtoku i výtoku ukončen železobetonovými monolitickými čely s železobetonovou monolitickou římsou s letopočtem. Odláždění na vtoku bude obnoveno až ke stávajícímu betonovému propustku, který již leží na soukromém pozemku. Odláždění na výtoku je provedeno do vzdálenosti 2 m a je ukončeno betonovým prahem.

Nově navržený propustek nahrazuje i propustek rušený v rámci SO 11-21-20 v km 8,724.

SO 11-21-22 Železniční propustek v ev. km 8,888

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 1000 x 1000 mm a podélný sklon 1,5 %, tak, aby bylo možno převést část vody od propustku v km 9,064 do Heřmanského potoka při stoleté vodě. Voda bude k propustku přivedena příkopy, které budou pod přejezdy převedeny rámovými propustky.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikátů se světlými rozměry 1000 x 1200 mm. Založení propustku je plošné na betonovém základu tl. 200 mm vyztuženém při obou površích svařovanými sítěmi.

Propustek je na vtoku šikmý s odlážděním a monolitickou římsou a na výtoku je ukončen železobetonovým monolitickým čelem s železobetonovou monolitickou římsou s letopočtem. Odláždění na vtoku bude provedeno do vzdálenosti 2 m od čela propustku a bude ukončeno betonovým prahem. Odláždění na výtoku bude provedeno do vzdálenosti 1,5 m a bude ukončeno betonovým prahem.

SO 11-21-23 Železniční propustek v ev. km 9,064

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu (zdvih koleje o 660 mm). Hydrotechnickým výpočtem (viz. příloha č. 1) byly stanoveny světlé rozměry propustku 2000 x 900 mm a podélný sklon 2,0 %.

Propustek je navrhován rámový z prefabrikátů se světlými rozměry 2000 x 1200 mm s odlážděným dnem tak, aby byla dodržena světlá výška propustku 900 mm. Založení propustku je plošné na betonovém základu vyztuženém svařovanými sítěmi.

Propustek je na vtoku i výtoku ukončen železobetonovými monolitickými čely s železobetonovou monolitickou římsou s letopočtem.

Odláždění je na vtoku provedeno do vzdálenosti 2,0 m od čela propustku a je ukončeno betonovým prahem. Na výtoku je odláždění provedeno do vzdálenosti 1,87 m kde navazuje odlážděný svah.

Propustek je navržen tak, aby převedl desetiletý průtok, při větším průtoku bude přebytečná voda odváděna odvodňovacím žlabem k silničnímu propustku pod přejezdem P657 a dále k železničnímu propustku v km 8,888 a poté pod kolejí do Heřmanského potoka. Voda převedena řešeným propustkem bude odvedena levým odvodňovacím žlabem k levému silničnímu propustku pod přejezdem P657 a dále příkopem před propustek v km 8,888 a poté do Heřmanského potoka.

Silniční propustky

SO 11-22-01 Silniční propustky v ev. km 0,638

Nové propustky byly navrhovány na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 0,638. Pravý i levý propustek převádí vodu ze žlabů na drážním pozemku.

Pravý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 2500 mm na výtoku je odláždění ukončeno po 1000 mm od výtoku.

Levý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním. Na výtoku je vyvedena trativodní trubka, která odvodňuje železniční spodek v místě přejezdu. Trubka musí být vyvedena min. 200 mm nad dno odlážděného příkopu. Z tohoto důvodu je dno propustku umístěno ve větší hloubce. Propustek je odsazený od osy koleje z důvodu svahování od zapuštěného kolejového lože na straně, kde je veden trativod.

Na vtoku i na výtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm

SO 11-22-02 Silniční propustek v ev. km 1,856

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v pravém odvodňovacím žlabu pod přejezdem k propustku v ev. km 1,847.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je napojeno na odláždění železničního propustku budovaného v rámci SO 11-21-01, kterým je převáděna voda z pravého žlabu pod kolejí a dále příkopem podél stávající komunikace.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu špatného stavebně technického stavu a z důvodu nevyhovující polohy stávajícího propustku s ohledem na polohu odvodňovacích žlabů.

SO 11-22-03 Silniční propustek v ev. km 2,903

Nový propustek se navrhuje z důvodu převedení vodního toku pod nově vybudovanou komunikací a navazuje na železniční propustek v ev. km 2,903.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,3 m x 2,0 m s podélným sklonem 2,0 %.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5800 mm. Tloušťka čela je 1070 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je uloženo zábradlí.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5800 mm. Tloušťka čela je 730 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je uloženo zábradlí.

Betonová čela jsou založena na základových pasech šířky 1000 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Odláždění propustku bude provedeno na vtoku, výtoku i podélně přes celý propustek.

SO 11-22-04 Silniční propustek v ev. km 3,173

Nový propustek se navrhuje z důvodu převedení fiktivního vodního toku pod nově vybudovanou komunikací.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,0 m x 2,0 m s podélným sklonem 2,0 %. Světla výška propustku bude 0,8 m.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5800 mm. Tloušťka čela je 800 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je uloženo zábradlí.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 5800 mm. Tloušťka čela je 800 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je uloženo zábradlí.

Betonová čela jsou založena na základových pasech šířky 1000 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

SO 11-22-05 Silniční propustek v ev. km 3,302

Nový propustek se navrhuje z důvodu převedení fiktivního vodního toku pod nově vybudovanou komunikací.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,1 m x 2,0 m s podélným sklonem 1,0%. Světla výška propustku je navržena 0,8 m.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6600 mm. Tloušťka čela je 1100 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je osazeno zábradlí.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6600 mm. Tloušťka čela je 1110 mm, která je snižovaná směrem k římse. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je osazeno zábradlí.

Betonová čela jsou založena na základových pasech šířky 1300 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm

SO 11-22-06 Silniční propustky v ev. km 3,982

Nové propustky byly navrhovány na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 3,982. Levý propustek převádí vodu na drážním pozemku, pravý propustek převádí vodu z pravého odvodňovacího žlabu pod komunikací do příkopu, na pozemku obce Blatnice a dále teče voda do Kbelanského potoka, jako ve stávajícím stavu. Pravý příkop za přejezdem nepokračuje, neboť je zde umístěno nástupiště, které bude také rekonstruováno.

Levý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlem průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na obou římsách je osazeno zábradlí, neboť výška římsy je větší než 1,1 m. Na výtoku je propustek opatřen křídly z důvodu minimalizace odsunu propustku od osy koleje. V místě propustku je zapuštěné kolejové lože. Na výtoku je vyvedena trativodní trubka, která odvodňuje železniční spodek v místě přejezdu. Trubka musí být vyvedena min. 200 mm nad dno odlážděného příkopu. Z tohoto důvodu je dno propustku umístěno ve větší hloubce.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm na výtoku je odláždění ukončeno na konci čel, tedy ve vzdálenosti 1800 mm od výtoku.

Pravý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na obou římsách je osazeno zábradlí, neboť výška římsy je větší než 1,1 m. Na výtoku je propustek opatřen křídlem z důvodu napojení na stávající příkop vedle komunikace.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm na výtoku je odláždění ukončeno na konci čel, tedy ve vzdálenosti 3000 mm od výtoku.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu a z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové).

SO 11-22-07 Silniční propustky v ev. km 4,056

Nové propustky byly navrhovány na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlebech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 4,056. Pravý i levý propustek převádí vodu ze žlabů na drážním pozemku. Za výtokem pravého propustku se napojuje příkop vedoucí podél komunikace v obci Blatnice, voda dále odtéká pravým příkopem.

Levý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním. Na výtoku je vyvedena trativodní trubka, která odvodňuje železniční spodek v místě přejezdu. Trubka musí být vyvedena min. 200 mm nad dno odlážděného příkopu. Z tohoto důvodu je dno propustku umístěno ve větší hloubce. Propustek je odsazený od osy koleje z důvodu svažování od zapuštěného kolejového lože na straně, kde je veden trativod.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 2500 mm na výtoku je odláždění ukončeno po 1000 mm od výtoku.

Pravý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním. Výtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na římsě je osazeno zábradlí, neboť výška je větší než 1,1 m. Na výtoku je propustek opatřen křídlem z důvodu napojení na stávající příkop vedoucí podél komunikace.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm na výtoku je odláždění ukončeno na konci čela, tedy ve vzdálenosti 3000 mm od výtoku.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu a z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové).

SO 11-22-08 Silniční propustek v ev. km 4,586

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v pravém odvodňovacím žlabu pod přejezdem k propustku v ev. km 4,577.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je napojeno na odláždění železničního propustku budovaného v rámci SO 11-21-09, kterým je převáděna voda z pravého žlabu pod kolejí a dále příkopem podél stávající komunikace.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu špatného stavebně technického stavu a z důvodu nevyhovující polohy stávajícího propustku s ohledem na polohu odvodňovacích žlabů.

SO 11-22-09 Silniční propustek v ev. km 6,500

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v pravém odvodňovacím žlabu pod komunikací v místě přejezdu do přilehlého pole.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je ukončeno u paty svahu ve vzdálenosti 1,43 m od konce propustku.

SO 11-22-10 Silniční propustky v ev. km 7,825

Ve stávajícím stavu se jedná o dva betonové trubní propustky, které jsou z důvodu zrušení železničního přejezdu navrženy ke zrušení. Propustky ve stávajícím stavu jsou na vtoku i výtoku ukončeny betonovým čelem bez odláždění a zábradlí. Výška římsy je ve stávajícím stavu cca 0,5 m nad dnem propustku.

Stávající propustky jsou navrženy ke zrušení bez náhrady z důvodu zrušení železničního přejezdu.

SO 11-22-11 Silniční propustky v ev. km 8,383

Nové propustky byly navrhovány na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 8,383. Pravý i levý propustek převádí vodu ze žlabů na drážním pozemku.

Pravý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na monolitická čela navazují monolitická křídla s římsami. Na výtoku je vyvedena trativodní trubka, která odvodňuje železniční spodek v místě přejezdu. Trubka musí být vyvedena min. 200 mm nad dno odlážděného příkopu. Z tohoto důvodu je dno propustku umístěno ve větší hloubce. Propustek je ukončen křídly, aby nedocházelo k odsunu propustku od osy koleje a výraznému zásahu do přilehlé komunikace. Na římsách je osazeno zábradlí, neboť jejich výška je větší než 1,1 m.

Na vtoku i výtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1800 mm po ukončení křídel.

Levý propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním.

Na vtoku i výtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu a z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové).

SO 11-22-12 Silniční propustky v ev. km 8,985

Nové propustky byly navrhovány na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 8,985. Pravý i levý propustek převádí vodu ze žlabů na drážním pozemku. Rozměry a sklon propustků byl navrhován na základě hydrotechnického posouzení železničního propustku v ev. km 9,064, tak, aby byly schopny převést stoletou vodu.

Oba propustky jsou navrhovány rámové světlych rozměrů 1200 x 1000 mm a budou založeny na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok propustků bude ukončen šikmým rámem, který bude po obvodu odlážděn do vzdálenosti min. 1000 mm. Na šikmém rámu bude osazena monolitická římsa s letopočtem.

Na výtoku levého propustku bude vyvedena trativodní trubka, která odvodňuje železniční spodek v místě přejezdu. Trubka musí být vyvedena min. 200 mm nad dno odlážděného příkopu.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu, z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové) a malé průtočné plochy propustků.

SO 11-22-13 Silniční propustky v ev. km 9,139

Ve stávajícím stavu se jedná o dva železobetonové trubní propustky (umístěné po obou stranách trati) ukončené železobetonovými čely. Propustky mají světly průměr cca 400 mm.

Levý i pravý propustek je na vtoku i výtoku napojen na stávající příkopy, které jsou součástí železničního podku.

Z důvodu nevyhovujícího stavebně technického stavu stávajících propustků a z důvodu přesunu stávajícího přejezdu P658 o cca 55 metrů ve směru staničení je navrženo zrušení propustků. V místě nové pozice přejezdu bude odvodnění realizováno trativody a nové propustku nebudou navrhovány.

SO 11-22-14 Silniční propustek v obci Blatnice

Z důvodu technického stavu propustku, úpravy zemního tělesa a zlepšení hydrotechnických podmínek na vtoku a výtoku propustku byl navržen nový propustek. Propustek provádí vodní tok Kbelanský potok z levé strany směrem vpravo v směru staničení komunikace.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je ukončeno u paty svahu ve vzdálenosti 1000 mm od konce propustku.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.5.1 Sdělovací sítě

SO 11-53-01 Ochrana slaboproudého vedení

V prostoru stavby se nachází níže uvedená slaboproudá vedení. Všechny zastižené sítě jsou stávající a stavbou nedochází k další kolizi. Způsob ochrany bude řešen dle vyjádření správce z pohledu výstavby trakčního vedení a jejího vlivu.

Staničení	Druh sítě	Způsob ochrany	Kolize
2,750 638	CETIN podzemní	Navržena ochrana vedení, případně zahloubení	Stávající
4,000 000	CETIN nadzemní - souběh	Předpoklad bez úprav	Stávající
4,090 960	CETIN podzemní	Navržena ochrana vedení, případně zahloubení	Stávající
5,243 094	CETIN nadzemní	Předpoklad bez úprav – vedení nenalezeno	Stávající
7,196 942	T-Mobile	Předpoklad bez úprav	Stávající
7,489 436	CETIN - radiové sítě	Předpoklad bez úprav	Stávající
9,130 487	CETIN podzemní	Navržena ochrana vedení, případně zahloubení	Stávající
9,435 028	CETIN podzemní (kabelovod)	Navržena ochrana vedení, případně výměna za stíněné kabely	Stávající
9,435 028	CETIN elektropřípojky (kabelovod)	Navržena ochrana vedení, případně výměna za stíněné kabely	Stávající

D.2.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

SO 11-79-90 Nýřany - Heřmanova Huť, zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, úprava VO

V žkm 1,196 a 1,362 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Nýřany) je přejezd přes koleje. Přejezd v žkm 1,362 bude zrušen. Stávající přejezd v žkm 1,196 bude zachován a upraven.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena nová komunikace od rušeného přejezdu, která je v novém stavu navržena v blízkosti nově navržené železniční zastávky. Požadavkem města je tuto silniční komunikaci vybavit veřejným osvětlením, které navazuje na stávající osvětlení. Parametry

osvětlení jsou navrženy dle ČSN EN 13201 v třídě osvětlení S5, $E_m = 3lx$, $E_{min} = 0,6lx$. Nové osvětlení bude řešeno osvětlovacími sadovými stožáry výšky do 6m s ledkovými svítidly v typovém provedení v souladu s požadavky správce. Napájení osvětlení bude provedeno ze stávajícího rozvodu veřejného osvětlení obce napojením v posledním stávajícím osvětlovacím stožáru.

Nová napájecí kabelizace je navržena kabelem CYKY, uložení kabelu bude řešeno v souladu s platnými normami ve volném terénu v zemi (pískové lože), pod mechanicky namáhanou plochou je uložení navrženo do obetonované trubky. Nové osvětlovací zařízení bude v majetku a správě obce.

Osvětlovací stožáry a kabelová trasa mimo nově zřizovanou plochu chodníku je nutné před realizací projednat s obcí a s projektantem stavby na místě. K dalšímu stupni dokumentace a technickému řešení bude vydáno stanovisko obce.

SO 11-79-91 Přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,644

V žkm 0,644 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Nýřany) křížuje navržené kolejiště kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je uloženo v zemi.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající trasu kabelového vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené kabelové vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa zrušeno a ukončeno kabelovou skříní pro další využití, kde tyto úpravy budou řešeny v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 80m – na pozemcích 1793/1, 1964.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-92 Úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,805

V žkm 0,805 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Nýřany) křížuje navržené kolejiště nadzemní vedení distribuční soustavy vn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Nadzemní vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena rekonstrukce stávajícího železničního tělesa. Úroveň nivelety plánovaných zemních prací je shodná se stávajícím terénem. Z důvodu nutných úprav podpěr vedení s ohledem na rekonstrukci kolejového svršku a doplnění trakčního vedení 25kV AC plyne předpoklad dotčení stávajícího vedení včetně podpěr. Dotčené nadzemní vedení vn bude přeloženo v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme vybudování dvou podpěrných sloupů a přeložení venkovního vedení vn v délce cca 100m – na pozemcích 1968, 1793/1, 1793/7.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-93 Přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 1,213

V žkm 1,213 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Kamenný Újezd u Nýřan) křížuje navržené kolejiště nadzemní kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající nadzemní trasu kabelového vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené kabelové vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa zrušeno, nahrazeno novým kabelovým vedením uloženým v zemi a ukončeno na stávajících betonových sloupech, kde tyto úpravy budou řešeny v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska

technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 40m – na pozemcích 376/5, 290/1, 978/1.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-94 Přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,066

V žkm 4,066 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Blatnice u Nýřan) křížuje navržené kolejiště nadzemní kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající nadzemní trasu kabelového vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené nadzemní kabelové vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa s trakčním vedením 25kV AC zrušeno a nahrazeno novým kabelovým vedením uloženým v zemi. Toto kabelové vedení bude v nové trase vedeno z místa stávající trafostanice na stávajícím vývodu a dále vedeno protlakem pod železničním tělesem a ukončeno na novém betonovém sloupu. Odtud bude nadzemní kabelové vedení vedeno přes komunikaci na stávající betonový sloup. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 80m – na pozemcích 42/21, 42/32, 444/1, 42/2, 424/1.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-95 Přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 5,256

V žkm 5,256 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Rochlov) křížuje navržené kolejiště nadzemní kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající nadzemní trasu kabelového vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené nadzemní kabelové vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa s trakčním vedením 25kV AC zrušeno a nahrazeno novým kabelovým vedením uloženým v zemi. Toto kabelové vedení bude v nové trase vedeno z místa stávajícího betonového sloupu a dále vedeno protlakem pod železničním tělesem a ukončeno na novém betonovém sloupu. Odtud bude nadzemní kabelové vedení vedeno přes komunikaci na stávající betonový sloup. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 20m a nadzemní kabelové vedení cca 25m – na pozemcích 769/1, 769/2.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-96 Přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 7,497

V žkm 7,497 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Přehýšov) křížuje navržené kolejiště kabelové vedení distribuční soustavy nn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Kabelové vedení je uloženo v zemi.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající trasu kabelového vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené kabelové vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa přeloženo do nově navrženého příčného protlaku kolmo pod koleji. Z hlediska

technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 50m – na pozemcích 761, 4801, 4802.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-97 Úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,929

V žkm 4,929 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Rochlov) křižuje navržené kolejiště nadzemní vedení distribuční soustavy vn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Nadzemní vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena rekonstrukce stávajícího železničního tělesa. Úroveň nivelety plánovaných zemních prací je shodná se stávajícím terénem. Z důvodu nutných úprav podpěr vedení s ohledem na rekonstrukci kolejového svršku a doplnění trakčního vedení 25kV AC plyne předpoklad dotčení stávajícího vedení. Dotčené nadzemní vedení vn bude přeloženo v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme vybudování jednoho podpěrného sloupu a přeložení venkovního vedení vn v délce cca 100m – na pozemcích 399/1, 449/18, 449/12, 769/1.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-98 Úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 2,790

V žkm 2,790 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Nýřany) křižuje navržené kolejiště nadzemní vedení distribuční soustavy vn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Nadzemní vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena rekonstrukce stávajícího železničního tělesa. Úroveň nivelety plánovaných zemních prací je shodná se stávajícím terénem. Z důvodu nutných úprav podpěr vedení s ohledem na rekonstrukci kolejového svršku a doplnění trakčního vedení 25kV AC plyne předpoklad dotčení stávajícího vedení včetně podpěr. Dotčené nadzemní vedení vn bude přeloženo v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme vybudování dvou podpěrných sloupů a přeložení venkovního vedení vn v délce cca 100m – na pozemcích 556, 529, 534, 518.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-99 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 9,089

V žkm 9,089 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Nýřany) křižuje navržené kolejiště nadzemní vedení distribuční soustavy vn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Nadzemní vedení je zavěšeno na stožárech.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena rekonstrukce stávajícího železničního tělesa. Úroveň nivelety plánovaných zemních prací je shodná se stávajícím terénem. Z důvodu nutných úprav podpěr vedení s ohledem na rekonstrukci kolejového svršku a doplnění trakčního vedení 25kV AC plyne předpoklad dotčení stávajícího vedení včetně podpěr. Dotčené nadzemní vedení vn bude přeloženo v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme úpravu dvou podpěrných sloupů a přeložení venkovního vedení vn v délce cca 50m – na pozemcích 386, 67, 154/6, 154/5, 154/4, 154/3.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-100 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 8,546

V žkm 8,546 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Dolní Sekyřany) křižuje navržené kolejiště nadzemní vedení distribuční soustavy vn v majetku ČEZ Distribuce a.s.. Nadzemní vedení je zavěšeno na stožárech. Stávající nadzemní vedení je ukončeno na transformační stanici v blízkosti kolejiště.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navržena rekonstrukce stávajícího železničního tělesa. Úroveň nivelety plánovaných zemních prací je shodná se stávajícím terénem. Z důvodu nutných úprav podpěr vedení s ohledem na rekonstrukci kolejového svršku a doplnění trakčního vedení 25kV AC plyne předpoklad dotčení stávajícího vedení včetně podpěr. Dotčené nadzemní vedení vn bude přeloženo v rámci výše uvedeného stavebního objektu, který bude zahrnut do dokumentace DÚR. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme přeložit nadzemní vedení a výměnu sloupové trafostanice za kioskovou. Křížení s železniční tratí navrhujeme kabelovým vedením v zemi v délce cca 32m – přeložka bude realizována na pozemcích č. 415, 468, 416, 834.

Detailní technické řešení zpracovává distributor na základě podepsané smlouvy o přeložce, ve kterém dojde k upřesnění technického řešení přeložky a odhad investičních nákladů, které budou hrazeny investorem stavby.

SO 11-79-101 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN v žkm 5,258

V žkm 5,258 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (kú Rochlov) křižuje navržené kolejiště nadzemní vedení nn v majetku obce pro osvětlení komunikace. Vedení je zavěšeno na stožárech a provedeno holými vodiči.

V rámci zpracování projektu k územnímu řízení (DÚR) stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ je navrženo upravit stávající nadzemní trasu vedení nn vzhledem k rekonstrukci železničního tělesa. Dotčené nadzemní vedení nn bude v místech nově budovaného železničního tělesa s trakčním vedením 25kV AC zrušeno a nahrazeno novým kabelovým vedením uloženým v zemi. Toto kabelové vedení bude v nové trase vedeno z místa stávajícího betonového sloupu přes nově navrženou přechodovou kabelovou skříň na sloupu (svod do země) a dále vedeno příčným protlakem pod železničním tělesem a ukončeno na stávajícím betonovém sloupu přes nově navrženou přechodovou kabelovou skříň na sloupu (svod do země). Přechodová kabelová skříň bude umístěna ve výšce 3,5m. Uchycení přes objímku. Stávající vedení bude z těchto koncových sloupů beze změny. Z hlediska technického provedení přeložky navrhujeme výše uvedené řešení úpravy kabelového vedení nn v délce cca 65m a nadzemní kabelové vedení v místě připojení na sloupu – na pozemcích 769/1, 769/2.

D.2.1.6 Potrubní vedeníSO 11-50-01 - Ochrana kanalizace

V prostoru stavby se nachází níže uvedená slaboproudá vedení. Všechny zastižené sítě jsou stávající a stavbou nedochází k další kolizi.

Staničení	Druh sítě	Způsob ochrany	Kolize
1,378 514	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,634 450	Kanalizace, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,975 772	Kanalizace, vodakva	Stávající stav veden pod kolejí, předpoklad - ochrana obetonováním, úprava výšky šachty	Stávající
4,077 392	Kanalizace, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající

4,595 742	Kanalizace, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
8,574 626	Kanalizace HH	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,183 956	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,453 596	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,500 000	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,503 000	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,547 000	Kanalizace, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající

SO 11-51-01 - Ochrana vodovodu

V prostoru stavby se nachází níže uvedená slaboproudá vedení. Všechny zastižené sítě jsou stávající a stavbou nedochází k další kolizi.

Staničení	Druh sítě	Způsob ochrany	Kolize
1,370 540	Vodovod, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,973 132	Vodovod, vodoplan	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,983 112	Vodovod, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,984 167	Vodovod, vodoplan	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
4,002 788	Vodovod, vodoplan	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
4,013 307	Vodovod, vodoplan	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
4,073 227	Vodovod, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
4,592 901	Vodovod, vodakva	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
5,234 379	Vodovod, vodoplan	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
5,248 069	Vodovod, vodoplan	Přeložka mimo pozici přejezdu	Stávající
5,266 029	Vodovod, vodoplan	Stávající stav veden pod kolejí, předpoklad - ochrana obetonováním v místě nástupiště	Stávající
8,574 626	Vodovod HH	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající

9,196 555	Vodovod , vodárna Plzeň	Přeložka mimo pozici přejezdu včetně šachty	Stávající
9,452 379	Vodovod, vodárna Plzeň	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající

SO 11-52-01 - Ochrana plynovodu

V prostoru stavby se nachází níže uvedená slaboproudá vedení. Všechny zastižené sítě jsou stávající a stavbou nedochází k další kolizi.

Staničení	Druh sítě	Způsob ochrany	Kolize
0,592 621	Plynovod - středotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
1,444 181	Plynovod - vysokotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
3,974 487	Plynovod - středotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
4,085 191	Plynovod - středotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
5,247 460	Plynovod - středotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající
9,459 504	Plynovod - nízkotlak, Gasnet	Předpoklad bez úprav, stávající stav veden pod kolejí	Stávající

D.2.1.8 Pozemní komunikace**SO 11-30-01 - Komunikace Blatnice – Kamenný Újezd**

Stavební objekt SO 11-30-01 – Komunikace Blatnice – Kamenný Újezd bude sloužit jako místní účelová komunikace pro pěší a cyklisty s možným průjezdem IZS. To bude ošetřeno pomocí svislého dopravního značení. V případě potřeby z důvodu uzavírky některé místní komunikace, bude tato komunikace sloužit jako objízdná trasa pro místní občany.

Jedná se komunikaci, která nahradí přejezdy v km 2, 802 a 3,612. Komunikace bude zpevněná šířky 5,5 m a vedená severně podél trati v min vzdálenosti 3,5 m od osy koleje.

Účelová komunikace začíná u stávajícího přejezdu P648 v ev. km 2,802 a končí napojením na místní komunikaci.

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování silničních propustků (SO 11-22-03, SO 11-22-04, SO 11-22-05).

Nová účelová komunikace má šířku 3,0 m a má jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem k železniční trati. Součástí komunikace jsou i dvě výhybny.

Komunikace má dvě skladby konstrukčních vrstev.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky od přejezdu P648 v ev. km 2,802 v délce 680 m je navržena podle katalogu vozovek polních cest. Na zhuťnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů PN-6-3-609:

SO 11-30-02 – Komunikace Blatnice

Stavební objekt SO 11-30-02 – Komunikace Blatnice je stavba, která v místě vyježděné polní cesty tuto cestu upravuje na účelovou komunikaci pro přístup k přilehlým pozemkům jižně od

železniční trati po zrušení dvou železničních přejezdů v ev. km 2,802 (P648) a ev. km 3,612 (P649).

Účelová komunikace začíná napojením na místní komunikaci u pozemku p.č. 141/2, k.ú. Blatnice u Nýřan a končí napojením na účelovou komunikaci u stávajícího přejezdu P649 (ev.km 3,612).

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k vybudování silničního propustku (SO 11-22-14).

Nová účelová komunikace má šířku 3,0 m a má jednostranný příčný sklon 2,0 %.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle katalogu vozovek polních cest. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů PN-6-7-620:

SO 11-30-03 – Komunikace Heřmanova Huť

Z důvodu přesunutí přejezdu v km 9,139, dojde k rekonstrukci místní komunikace, která je vedena jižně podél koleje. Silnice bude šířky 6,0 m s lokálními zúženími.

Součástí komunikace je i nové napojení na místní komunikaci z důvodu napojení přesunutého železničního přejezdu do nového staničení v km 9,195 216.

Komunikace podél rodinných domů bude podél koleje směrem k Heřmanově Huti zaslepena.

Délka komunikace v místě přejezdu včetně přejezdu SO 11-13-15 je 125 m.

Podélný sklon komunikace je patrný z podélného profilu komunikace.

Součástí tohoto stavebního objektu je i úprava místní komunikace v ulici Spojovací a Zahradní. Délka úpravy této komunikace je 175 m.

Skladba konstrukčních vrstev je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D0-N-1-II-PIII:

SO 11-30-04 – Náhradní komunikace pro pěší v Blatnici

Stavební objekt SO 11-30-04 je stavba, která v místě mezi přejezdy P650 (ev. km 3,982) a P651 (ev. km 4,056) nahradí stávající komunikaci pro pěší, která musí být zrušena z důvodu výstavby stožárů trakčního vedení.

Nově navržený chodník je umístěn přibližně 7 m od původního chodníku a vede mezi stromy, které jsou v této zelené ploše vysázeny.

Šířka nového chodníku je 1,5 m a délka je přibližně 45 m. Chodník bude mít jednostranný příčný sklon 2,0 % od přilehlé trati. Bude osazen do betonových obrubníků šířky 0,05 m. Obrubník blíže k železniční trati bude plnit funkci vodící linie a bude 0,06 m nad povrchem chodníku.

Chodník bude z betonové dlažby tl. 0,06 m.

Zakončení chodníku u přilehlých komunikací bude pomocí betonových obrubníků š. 0,1 m, které budou mít výškový rozdíl oproti přilehlé komunikaci 0,02 m. Chodník v místě napojení bude opatřen varovným pásem šířky 0,4 m z betonové reliéfní dlažby tl. 0,06 m.

SO 11-30-05 – Náhradní komunikace Kamenný Újezd

Stavební objekt SO 11-30-05 - Náhradní komunikace Kamenný Újezd je stavba, která bude náhradní komunikací pro přístup pěších k nástupišti Kamenný Újezd u Nýřan za zrušený přejezd P646 (v ev. km 1,362). Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan je v této stavbě navržena k přesunutí na druhou stranu (vpravo od trati ve směru staničení).

Komunikace je vedena vpravo od trati ve směru staničení a je z ní vedeno přímé napojení nástupiště zastávky Kamenný Újezd u Nýřan.

Komunikace začíná napojením na místní komunikaci u přejezdu P645 v ev. km 1,196, a končí napojením na místní komunikaci u stávajícího přejezdu P646 (ev.km 1,362).

Komunikace má šířku 1,6 m a má jednostranný příčný sklon 2,0 % směrem k železniční trati.

Délka komunikace je 154 m.

Komunikace je v celé své délce vedena v oblouku o poloměru 727 m.

SO 11-30-06 - Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655

Stavební objekt SO 11-30-06 – Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655 je stavba, která bude náhradní komunikací pro přístup k pozemkům za zrušený přejezd P655 (v ev. km 7,825). Komunikace je vedena v osově vzdálenosti 9,1 – 10,6 m od osy přilehlé koleje.

Účelová komunikace začíná napojením na místní komunikaci u přejezdu P655 v ev. km 7,825, který je navržen ke zrušení a končí napojením na účelovou komunikaci u stávajícího přejezdu P656 (ev.km 8,383).

Nová účelová komunikace má šířku 3,5 m a má jednostranný příčný sklon 2,0 %.

Na komunikaci je navržena jedna výhybna šířky 3,0 m. Výhybna začíná ve staničení pozemní komunikace km 0,200 00. Délka výhybny včetně náběhových klínů je 43 m.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle katalogu vozovek polních cest. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů PN-6-7-620

D.2.2.1 Pozemní objekty budov

SO 11-61-02 SpS - ŽST Nýřany, stavební část

V ŽST Nýřany bude vybudována nová spínací skříň. V rámci SO dojde k vybudování stavební části spínací skříňe, přístupových cest k ní a odvedení dešťových vod. Půdorysný rozměr objektu je navrhován 7,5 x 6,4 m. Výška objektu je předpokládána 4,0 m, Celkový obestavěný prostor je 192 m³OP. Konstrukce objektu je navržena z prefabrikovaná ze železobetonových kontejnerů.

SO 12-61-01 Technologický objekt - Heřmanova Huť

Pro potřeby technologie bude vybudovaný nový technologický objekt v ŽST Heřmanova Huť. Z nedostatku pozemků bude stavba umístěna v místě stávající VB, která bude pro svůj technický stav zbourána (SO 12-65-01). V novém objektu se nachází místnosti: stavědlová ústředna, bateriová místnost, místnost údržby SSZT, Nouzové pracoviště výpravčího, sdělovací místnost a sklad. Půdorysný rozměr objektu je navrhován 15,1 x 7,4 m. Výška objektu je předpokládána 6,0 m. Celkový obestavěný prostor je 550 m³OP.

„V rámci stavby dojde k zařazení dotčených pozemních objektů do jedné z pěti kategorií (I až V) a dále k určení významných vnitřních prostor, tzv. zón (BZ A až D) na základě Kategorizace, kterou provádí bezpečnostní správce objektu. Finální kategorizaci schvaluje O30.“

Pro každou kategorii objektu je definován požadavek na minimální zabezpečení v dokumentu Standard ochrany objektů SŽ, který je uložen na webu včetně informací potřebných ke kategorizaci:

<https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/fyzicka-ochrana-objektu>

Bezpečnostní projekt projekční (jehož osnova je na webu) se zpracovává vždy pro objekty bezpečnostní kategorie I až III. Pro objekty bezpečnostní kategorie IV se zpracovává pouze v případech, když se v objektu nachází kategorizovaná bezpečnostní zóna BZ-A až BZ-C.

V případě potřeby Bezpečnostního projektu projekčního, jehož realizaci musí zajistit Zhotovitel, se požaduje jeho vypracování nejpozději v projektové dokumentaci pro stavební povolení (DSP).

Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování a bude dále rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně.

Pozemní objekty SPS ŽST Nýřany a Technologický objekt - Heřmanova Huť navrhuje projektant zařadit do IV. Kategorie bez bezpečnostních zón.

D.2.2.2 Zastřešení nástupiště

SO 11-62-01 Přístřešek pro cestující - Kamenný Újezd

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navrženého objektu je cca 20,5 m². Vnější půdorysný rozměr objektu zastávky je cca 8,12×2,52m. Objekt obsahuje samotný přístřešek a dvě technologické místnosti. Přístřešek je navržen jako sdružený pro cestující a pro technologické zařízení. Přístup do technologických místností je řešen pomocí plechových, tepelně izolovaných dveří. Každá technologická místnost má samostatný vstup.

SO 11-62-02 Přístřešek pro cestující – Blatnice

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navrženého objektu je cca 20,5 m². Vnější půdorysný rozměr budovy zastávky je cca 8,12×2,52m. Objekt obsahuje samotný přístřešek a dvě technologické místnosti. Přístřešek je navržen jako sdružený pro cestující a pro technologické zařízení. Přístup do technologických místností je řešen pomocí plechových, tepelně izolovaných dveří. Každá technologická místnost má samostatný vstup.

SO 11-62-03 Přístřešek pro cestující – Rochlov

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navrženého objektu je cca 17,95 m². Vnější půdorysný rozměr budovy zastávky je cca 7,12×2,52m. Objekt obsahuje samotný přístřešek a dvě technologické místnosti. Přístřešek je navržen jako sdružený pro cestující a pro technologické zařízení. Přístup do technologických místností je řešen pomocí plechových, tepelně izolovaných dveří. Každá technologická místnost má samostatný vstup.

SO 11-62-04 Přístřešek pro cestující – Přehýšov

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navrženého objektu je cca 12,9 m². Vnější půdorysný rozměr budovy zastávky je cca 5,12×2,52m. Objekt obsahuje samotný přístřešek a jednu technologickou místnost. Přístřešek je navržen jako sdružený pro cestující a pro technologické zařízení. Přístup do technologické místnosti je řešen pomocí plechových, tepelně izolovaných dveří.

SO 11-62-05 Přístřešek pro cestující - Heřmanova Huť, zastávka

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navrženého objektu je cca 12,9 m². Vnější půdorysný rozměr budovy zastávky je cca 5,12×2,52m. Objekt obsahuje samotný přístřešek a jednu technologickou místnost. Přístřešek je navržen jako sdružený pro cestující a pro technologické zařízení. Přístup do technologické místnosti je řešen pomocí plechových, tepelně izolovaných dveří.

SO 12-62-01 Přístřešek pro cestující - Heřmanova Huť, nástupiště č. 1

SO 12-62-02 Přístřešek pro cestující - Heřmanova Huť, nástupiště č. 2

Nový přístřešek nahrazuje stávající konstrukci v zastávce v rámci revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. V projektu je navržena bezúdržbová antivandal konstrukce. Celková půdorysná plocha navržené budovy po úpravách je cca 4,16 m². Vnější půdorysný rozměr budovy zastávky je cca 3,12×1,75m.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 11-64-01 Orientační systém, zast. - Kamenný Újezd u Nýřan

SO 11-64-02 Orientační systém, zast. - Blatnice u Nýřan

SO 11-64-03 Orientační systém, zast. - Rochlov

SO 11-64-04 Orientační systém, zast. - Přehýšov

SO 11-64-05 Orientační systém, zast. - Heřmanova Huť

SO 12-64-01 Orientační systém, ŽST - Heřmanova Huť

Všechny stávající tabule již nevyhovují novým požadavkům a proto budou demontovány a nahrazeny novými tabulemi.

Návrh nového orientačního systému všech SO vychází ze směrnice SŽ č.118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a železničních zastávkách“, který doplňuje Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému a TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“.

Použité barvy jsou modrá RAL 5003, bílá RAL 9003, červená RAL 3020 a černá RAL 9005.

Základním písmem pro aplikaci orientačního systému (vizuální orientační tabule) je bezpatkové písmo Arial.

Technické požadavky:

Štít tabule OS bude v provedení FeZn min. tloušťky 1,0 mm \pm 0,1 mm nebo hliníkový plech min. tl. 2 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min. 20 μ m z každé strany, tj. 200 g zinku na 1 m² plochy.

Tabule budou po obvodu vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem o rozměru min. 12 x 12 mm. K upevnění tabule na objímky bude sloužit střední část, v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přinýtovány „C“ profily.

Rohy tabule (rámečku) musí být zaobleny, poloměr zaoblení musí být u nejmenších tabulí nejméně 20 mm s tolerancí 10 %, u větších tabulí je zaoblení provedeno přiměřeně v poměru k jejich velikosti nebo poměru stran.

D.2.2.5 Demolice

SO 12-65-01 Demolice VB Heřmanova Huť

Stavební objekt určený k demolici je nevyužívaná výpravní budova ve velmi špatném technickém stavu, která má být nahrazena novým technologickým objektem. Objednatel pro objekt nemá další využití a pro účely umístění nových technologických zařízení ZZ a SZ je nutné vystavět nový objekt.

D.2.2.14 Vnější vybavení budov

SO 99-66-01 Drobná architektura

Na každém nástupišti v zastávkách bude osazena lavička pro cestující. Ta je navržena jako součást konstrukce přístřešku a bude součástí jeho dodávky. Dále bude na nástupištích osazena nádoba na posypový materiál a odpadkový koš. Nádoba na posypový materiál bude umístěna v blízkosti přístupového chodníku na nástupiště. Odpadkový koš bude vedle přístřešku pro cestující.

D.2.3.1 Trakční vedení

SO 11-71-01 Nýřany – Heřmanova Huť, trakční vedení

V rámci této stavby bude provedena elektrifikace systémem 25 kV AC 50 Hz. Trakční vedení této trati bude navazovat na trakční vedení žst. Nýřany, které se zpracovává ve stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN – 2. stavba“. Rozsah nové elektrizace je od km 0,5 v žst. Nýřany do km 9,7 v žst. Heřmanova Huť.

Základy nových podpěr:

Budou navrženy základní řady (hloubené) podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“ z roku 2006.

Stožáry TV a nosné krakorce

Budou navrženy dle schváleného typového podkladu „Stožáry trakčního vedení“ z roku 2007 v provedení:

- stožáry typu DS ocelové metalizované nosné, svorníkového provedení
- příhradové stožáry typu BP – ocelové svařované kotevní
- krakorce budou navrženy bránové typu 23.

Vodiče TV:

Nová sestava TV budou navržena v provedení Trolej 100 mm² Cu + Nosné lano 50 mm² Bz bez zesilovacího vedení (dle energetických výpočtů). Úsek bude rozdělen do deseti kotevních úseků. Lana pevných bodů budou nerezová.

ŽST Heřmanova Huť je navržena s dvěma kolejemi. Obě koleje budou ve stejné elektrické sekci. Budou zatrolejovány v provedení Trolej 100 mm² Cu + Nosné lano 50 Bz mm². Trakční vedení přes obě koleje bude uchyceno na krakorcích se závěsy SIK.

Max. rozpětí mezi stožáry bude 65 m.

Výška troleje bude navržena typová 560 mm od TK.

Izolátory:

Nové izolátory budou navrženy v plastovém provedení

SO 11-71-03 Nýřany – Heřmanova Huť, připojení SpS na TV

Po ukončení stavby Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 1 a 2 část a po vybudování napájecí stanice Stod bude úsek Nýřany – Heřmanova Huť odbočkou z napájecího úseku Stod – Nová Hospoda a v Nýřanech bude nutné pro vypínání zkratů navrhnout 1 vypínacovou spínací stanici (dle dodatku k energetickým výpočtům ze srpna 2017 – SUDOP Praha).

Nová SpS je navržena v blízkosti přejezdu P644 na parcele č. 1793/1, katastrální území Nýřany. SpS bude napájena z obcházečního vedení ŽST Nýřany. Stavební a technologická část je řešena samostatnými stavebními objekty.

SO 11-71-04 Nýřany – Heřmanova Huť, protidotykové zábrany na dálničním nadjezdu

Šírou trať kříží v km 7,165 dálniční nadjezd. Výška nadjezdu ve směru kilometrování je 6,9 a 6,3 m od temene stávající kolejnice.

Na dálničním mostě bude nutné namontovat zábrany před přímým dotykem živých částí trolejového vedení dle ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a tyto zábrany ukolejnit přes opakovatelnou průrazku.

SO 12-71-05 Nýřany – Heřmanova Huť, napájení EOv z TV

Celkový počet výhybek vybavených ohřevem je v ŽST Heřmanova Huť – 1 ks. Napájení bude řešeno z transformační stanice 25 kV napájené z trakce přes odpojovač se zemním nožem umístěným na stožáru TV u koleje č. 2

D.2.3.4 Ohřev výhybek

SO 12-74-01 ŽST Heřmanova Huť, elektrický ohřev výhybek

Je navrženo použití systému elektrického ohřevu výhybek (EOV). Napájení bude řešeno z transformační stanice 25kV napájené z trakčního vedení. Napojení u napěťové hladiny VN 25kV je řešeno prostřednictvím místní trafostanice TS 25/0,46kV. Napájení je provedeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽ s.o. stanovenými Správou železniční energetiky.

Systém EOv je navrženo řešit pomocí typových zavedených sestav EOv. Součástí je napájecí řídicí rozvaděč umístěný v kolejišti, dále souprava ohřevu instalovaný na výhybce, čidla snímání povětrnostních a tepelných podmínek v kolejišti a dále prvky ovládání a diagnostiky EOv se souvisejícím softwarovým vybavením. Součástí jsou i veškerá související napájecí a ovládací kabelová vedení.

Ovládání ohřevu výhybek je provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen soustavou čidel (povětrnostní a teplotní) umístěných v kolejišti, ruční obsluhu je možno provádět: a) z ovládacích zařízení v rámci určeného pracoviště řízení dopravy; b) v rozvodně NN příslušné stanice případně v rozvaděčích v kolejišti. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu EOVB bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na určeném pracovišti vlakového dispečera, na pracovišti elektrodispečera v Plzni a na vybraném pracovišti údržby OR Plzeň SEE.

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 11-76-01 SpS Nýřany, rozvod nn a osvětlení

SO 11-76-02 SpS Nýřany, dálkové ovládání odpojovačů

SO 11-76-03 SpS Nýřany, přípojka nn

SO 11-76-11 Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 11-76-12 Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, přípojka nn z rozvodu ČEZ

SO 11-76-13 Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 0,638

SO 11-76-16 Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 1,856

SO 11-76-21 Zastávka Blatnice u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 11-76-22 Zastávka Blatnice u Nýřan, přípojka nn z rozvodu ČEZ

SO 11-76-31 Zastávka Rochlov, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 11-76-32 Zastávka Rochlov, úprava přípojky nn z rozvodu ČEZ

SO 11-76-33 Zastávka Rochlov, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 5,254

SO 11-76-34 Zastávka Rochlov, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 4,586

SO 11-76-41 Zastávka Přehýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 11-76-42 Zastávka Přehýšov, přípojka nn z rozvodu ČEZ

SO 11-76-43 Zastávka Přehýšov, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 6,500

SO 11-76-44 Zastávka Přehýšov, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 7,833

SO 11-76-51 Zastávka Heřmanova Huť - Obytná zóna, venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 11-76-52 Zastávka Heřmanova Huť - Obytná zóna, přípojka nn z rozvodu ČEZ

SO 11-76-53 Zastávka Přehýšov, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 8,383

SO 12-76-01 Venkovní rozvody nn a osvětlení

SO 12-76-02 Přípojka nn z rozvodu ČEZ

SO 12-76-03 Přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 8,985

SO 12-76-04 Přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 9,139

SO 12-76-05 Přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 9,426

SO 12-76-06 TS25/0,46/0,4kV pro zabezpečovací zařízení včetně napájecí přípojky VN

SO 12-76-07 Dálkové ovládání odpojovačů

Napájení – výchozí stav:

V současném stavu je v řešeném úseku celkem 2x odběrné místo ze sítě nn ČEZ Distribuce a.s. a to na zastávce Rochlov, Kamenný Újezd u Nýřan a v ŽST Heřmanova Huť.

Napájení - navržený stav:

Za účelem zajištění napájení nových technologických zařízení v rozsahu požadovaném souvisejícími SO a PS a dále k zajištění napájení nových a stávajících objektů ve stanicích a zastávkách bude provedena úprava stávajících napájecích přípojek. V průběhu výstavby bude rovněž zřízeno 3x nové odběrné místo z distribučního rozvodu NN ČEZ Distribuce a.s. a 3x stávající odběrné místo bude upraveno. Dále bude provedena úprava stávajících odběrných míst ze sítě NN ČEZ Distribuce a.s..

Rozvody NN v majetku SŽ s.o. – výchozí stav:

Rozvody NN v ŽST Heřmanova Huť, zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, zastávka Rochlov jsou napojeny převážně z hlavních rozvodných skříní a dále přes podružné rozvody rozvaděčů v zastávkách nebo na budově zastávky. Kabelová vedení jsou uložena v zemi s různými parametry krytí a způsobu uložení.

Rozvody NN v majetku SŽ s.o. – navrhovaný stav:

Stávající venkovní rozvody NN dotčené stavbou v majetku SŽ budou ve stanici ŽST Heřmanova Huť, zastávka Kamenný Újezd u Nýřan, zastávka Rochlov kompletně zrušeny a vybudovány nové. Bude provedena demontáž stávajících rušených silnoproudých zařízení, stávající kabelizace bude demontována pouze v rozsahu dotčené stavbou.

Nově je navrženo připojit zastávku Přehýšov, zastávku Heřmanova Huť-Obytná zóna a zastávku Blatnice u Nýřan, které budou napájeny z nové přípojky nn distribučního rozvodu ČEZ Distribuce a.s..

Ve stanicích a zastávkách bude realizována nová kabelizace zajišťující napájení nových a zachovaných stávajících objektů, napájení nového zařízení venkovního osvětlení dráhy a napájení veškerých nově instalovaných technologických zařízení. V zastávkách dojde k dílčí úpravě stávajícího rozvodu NN a zařízení – k výměně stávajících dotčených napájecích rozvaděčů NN za nové, vybavené systémem dálkového řízení silnoproudých technologických. V rámci přípojek NN pro napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení jsou součástí stavby výměny stávajících kabelů a rozvaděčů v rozsahu potřebném k zajištění energetických nároků nového zabezpečovacího zařízení, případně jsou zřizovány nové přípojky NN.

V ŽST Heřmanova Huť je navržena nová trafostanice 22/0,46/0,4kV a související technologie VN a NN včetně náhradního napájení z trakčního vedení pro zabezpečovací zařízení. Z nové trafostanice budou dále realizovány nové přípojky NN napájející novou technologii zab. zařízení. Vzhledem ke stavebním úpravám v kolejišti stanice budou provedeny v nutném rozsahu přeložky stávající napájecí kabelizace těmito úpravami dotčené.

Veškeré úpravy rozvodů NN jsou navrženy v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽ s.o. stanovených Správou železniční energetiky. Všechna napájecí kabelová vedení budou ukládána v zemi v souladu s požadavky platných ČSN a TNŽ a směrnic platných v síti SŽ s.o..

Energetická bilance – navrhovaný stav:

<u>Název odběru</u>	<u>P_i [kW]</u>	<u>P_s [kW]</u>
ŽST Heřmanova Huť	70	62
Zastávka Heřmanova Huť-Obytná zóna	12	12
Zastávka Přehýšov	12	12
Zastávka Rochlov	12	12
Zastávka Blatnice u Nýřan	12	12
Zastávka Kamenný Újezd u Nýřan	12	12
SpS Nýřany	30	30
Celkem	178	149

Rozvody VN v majetku SŽ s.o. – výchozí stav:

Ve stávajícím stavu se v řešeném úseku trati nenachází žádné rozvody VN v majetku SŽ s.o..

Venkovní osvětlení – výchozí stav:

Venkovní osvětlení ve stanicích a zastávkách je řešeno výbojkovými svítidly na osvětlovacích stožárech výšky do 12m. Ovládání osvětlení je provozováno obsluhou v jednotlivých stanicích, v zastávkách probíhá ovládání automaticky soumrakovým spínačem.

Venkovní osvětlení – navrhovaný stav:

Venkovní osvětlení ve stanici ŽST Heřmanova Huť bude upraveno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Stávající osvětlovací zařízení bude kompletně demontováno a nahrazeno novým. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení kolejiště, otevřených nástupišť a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na ocelových stožárech (na nástupištích výšky do 6m, v kolejišti výšky do 12m).

Venkovní osvětlení na zast. Heřmanova Huť-Obytná zóna bude instalováno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky do 6m.

Venkovní osvětlení na zast. Přehýšov bude instalováno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky do 6m.

Venkovní osvětlení na zast. Rochlov bude instalováno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky do 6m.

Venkovní osvětlení na zast. Blatnice u Nýřan bude instalováno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky do 6m.

Venkovní osvětlení na zast. Kamenný Újezd u Nýřan bude instalováno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽ s.o.. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽ s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽ s.o. SŽDC E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky do 6m.

Ovládání osvětlení bude provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen v závislosti na soumrakovém spínači případně v nastaveném časovém režimu, ruční obsluha je možno provádět z ovládacích zařízení v rámci určeného pracoviště řízení dopravy, dále v rozvodně NN příslušné stanice, v zastávkách v rozvaděčích na nástupištích. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu osvětlení bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na určeném pracovišti vlakového dispečera, na pracovišti elektrodispečera v Plzni a na vybraném pracovišti údržby OŘ Plzeň SEE.

Systém DOÚO – navrhovaný stav:

Nový systém DOÚO bude zapojen do DŘT za účelem zajištění ovládání z ED Plzeň. K novým pohonům bude položena nová ovládací kabelizace uložená do země v souladu s požadavky platných ČSN TNŽ a směrnic platných v síti SŽ s.o.

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 11-77-01 Nýřany – Heřmanova Huť, ukolejnění

Návrh ukolejnění nových stožárů TV a ostatních předmětů v POTV bude vypracován v souladu s ČN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN34 2613 ed.3, ČSN EN 50 122-1 ed.2 a TNŽ 34 2603. Trať je navržena bez kolejových obvodů s počítači náprav. Ochrana SpS je řešena v příslušném objektu.

D.2.3.8 Vnější uzemnění

SO 11-78-01 SpS Nýřany, vnější uzemnění

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo vybudování vnějšího uzemnění včetně sondy zemní ochrany. Průřez vodičů zemniče bude volen podle předpokládaného rozdělení poruchového proudu a korozní agresivity půdy. Mřížový zemnič je navržen z pásek FeZn 30/4. Po obvodu budou tyčové zemniče. Pásek FeZn 30/4 je uložen ve výkopu v hloubce cca 0,8 m. Před vstupy do budovy bude proveden potenciálový práh. V místě křižování s kabelovým vedením bude pásek zemniče uložen pod kabelovým vedením, přitom od sdělovacích vedení má být vzdálen 30 – 50 cm podle účelu kabelu – viz ČSN 33 2000-5-533. V místě připojení uzemňovacích přívodů od technologického zařízení v budově SpS budou od zemniče vyvedeny pásky FeZn 30/4 (připojení cca 0,75 m nad terén). K nim budou přes měřicí svorky připojené uzemňovací přívody. Podle výsledků zkratových výpočtů budou uzemňovací přívody od zařízení zesíleny (2-4 přívody, nebo jeden přívod realizovaný dvěma paralelními pásky FeZn 30/4 mm), ostatní uzemňovací přívody budou provedené jedním páskem FeZn 30/4. Uzemňovací přívody od technologického zařízení jsou součástí příslušných PS a SO. Zemnič je navržen jako mřížový+paprskový, kombinace pásku FeZn 30/4 a tyčových zemničů délky 2 m. Sonda zemní ochrany musí být vzdálena min. 15 m od ochranného uzemnění SpS.

B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba z větší části nevyžaduje speciální protipožární zabezpečení. Samostatné PBR vyžadují pouze pozemní objekty SPS Nýřany a Technologický objekt v ŽST Heřmanova Huť.

Z hlediska požární ochrany jsou umělé objekty převážně z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby při provozování železniční dopravy (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva. by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS SŽ.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.“

Nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/387 a Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/420.

B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

B. 2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Není předmětem dokumentace.

B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

b) ochrana před bludnými proudy,

Samostatně popsáno v části E.5.3. Stavba počítá se s uzemněním konstrukcí.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

d) ochrana před hlukem,

Stavbou nebude změněna stávající hluková zátěž.

e) protipovodňová opatření,

Stavbou není řešena. Stavba se nachází mimo záplavové území.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Poddolovaná území se nenachází v bezprostřední blízkosti částí stavby. Místa s výskytem metanu se v oblasti stavby nevyskytují.

B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Stavba bude napojena na stávající železniční infrastrukturu v ŽST Nýřany. Pro nové trakční vedení bude vybudována spínací stanice v Nýřanech na pozemku p.č. 1793/1. Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na vodovod, kanalizaci a plyn. Připojení jednotlivých prvků infrastruktury na elektrickou energii bude částečně z trakčního vedení a nových přípojek z distribuce ČEZ.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Stavba nevyžaduje připojení na jiné sítě technické infrastruktury, než je elektrická energie.

Připojení k elektrické síti bude řešeno novo spínací stanicí v Nýřanech na pozemku p.č. 1793/1

Z provedeného výpočtu spotřeby energie osobních vlaků vyplývá nárůst z denní hodnoty 901 kWh/d na 2,03 MWh/d.

c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

Všechny nové prvky železniční infrastruktury určené pro pohyb cestujících budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání.

B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby,

Stavbou se nezmění traťová ani staniční technologie. Dopravní technologie během výstavby je popsána v příloze v části B. 8 – Zásady organizace výstavby.

b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,

Dopravní technologie během výstavby je popsána v příloze v části B. 8 – Zásady organizace výstavby.

Během výluk traťové koleje dle harmonogramu stavby bude dopravní obsluha zajištěna náhradní autobusovou dopravou mezi ŽST Nýřany a ŽST HH se zastávkami v obcích se železniční zastávkou. Stávající zastávka Přehýšov nebude NAD obsluhována. Předpokládaný rozsah NAD je 1 autobus na 1 vlak s počtem 13 vlaků/den.

c) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.

V traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení.

Trať je v současnosti provozována v režimu D3. Po realizaci bude drážní doprava organizována dle předpisu SŽDC D1.

V dopravně Heřmanova Huť je mechanické SZZ 1. kategorie s lichoběžníkovou tabulkou a výměnovými zámky.

V ŽST Nýřany je v současnosti SZZ reléového typu. Nově se předpokládá výstavba elektronického stavědla v rámci staveb Plzeň – Domažlice, včetně DOZ a ETCS. Dokončení této stavby je předpokladem realizace stavby Nýřany – Heřmanova Huť.

Na trati je celkem 17 přejezdů. Přejezdy jsou vybaveny výstražnými kříži, pouze přejezd P659 v km 9,426 je vybaven přejezdovým zab. zařízením typu PZS 3ZBL.

Stavba svým rozsahem řeší ucelenou část trati včetně výstavby technologického zařízení, které musí splňovat současnou platnou legislativu a jednotlivé požadavky pro možnost zapojení do systémů dálkového řízení a systémů ERTMS. Jednotlivé provozní soubory řeší výstavbu zabezpečovacího zařízení s výše uvedenými předpoklady. Zároveň jednotlivé provozní soubory předpokládají, že dojde v samostatných stavbách i k modernizaci zařízení navazujícího počátečního bodu trati tj. ŽST Nýřany. Základním předpokladem je dokončení výstavby elektronického staničního zabezpečovacího v ŽST Nýřany v rámci předcházející stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), včetně výstavby zařízení DOZ a ETCS L2 v tomto úseku. Dále je nutným předpokladem dokončení stavby GSM-R v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN.

Celý traťový úsek bude osazen počítači náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude zajišťovat ETCS.

B. 5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy,

Stavbou dojde k terénním úpravám v místě výstavby nové komunikace z Kamenného Újezdu do Blatnice (SO 11-30-01). V rámci SO dojde k odřezu stávajícího svahu a vybudování komunikace pro pěší a cyklisty (s možným průjezdem IZS). Realizace tohoto SO umožní odstranění 2 přejezdů na trati a zlepšit obslužnost severní části obce Blatnice v případě mimořádné události a uzavření přejezdu P650. ten tvoří jediný možný přístup do této části obce.

b) použité vegetační prvky,

V rámci stavby nebudou použity žádné vegetační prvky

c) biotechnická, protierozní opatření.

V rámci stavby nebudou realizovány

B. 6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování, poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/1992 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména §9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby dojde ke zlepšení vlivu železniční dopravy na životní prostředí zavedením elektrických souprav oproti stávajícím dieselovým.

Pouze při vlastním provádění zemních prací lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost klopením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Úroveň hluku a vibrací zůstane stavbou nezměněna oproti nynějšímu stavu.

Vzniklé odpady budou odvezeny k recyklaci popřípadě na skládku. Viz B. 2. 3. d)

Zhotovitel stavby bude při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady.

Zhotovitel stavby se stává původcem odpadů vzniklých v rámci stavby a s odpady bude nakládat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech, v platném znění, především z hlediska předávání odpadů pouze osobám s oprávněním k převzetí příslušných druhů odpadů.

b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

V místě stavby se nenacházejí vzácné dřeviny. Dřeviny v prostoru nové komunikace do Blatnice budou vykáceny v rámci realizace stavby, nebo v předstihu v době vegetačního klidu.

Památné stromy se v oblasti nenacházejí.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

V zájmovém území stavby se nenachází žádná evropsky významná lokalita soustavy NAURA 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Na základě rozhodnutí KÚ Plzeňského kraje č.j. PK-ŽP/4474/21, stavba nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován podle zákona.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Stavba nepodléhá záměru spadajícího do režimu zákona o integrované prevenci.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Stavbou nová ochranná a bezpečnostní pásma nevzniknou.

B. 7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní ochrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

B. 8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zpracováno v samotné příloze zprávy.

Během realizace je nutno dodržovat zásady pro práci v provozované nevyhloučené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1.

O výluky je nutné zažádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.

B. 9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Spotřeba vody a potřeby vodovodních přípojek zůstanou stavbou nezměněny.

B. 10 PŘÍLOHY

Zásady organizace výstavby – B.8 – zpracováno v samostatné příloze.

V Praze 6/2021

Vypracoval: Ing. Martin Koudelka