



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Přípravná dokumentace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ je spolufinancovaná EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv


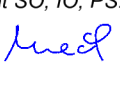


SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
002	Kompletní DÚR se zpracovanými připomínkami z procesu EIA	12/2022
003	Kompletní DÚR po připomínkách k rozšíření dokumentace o OTV v ŽST Domažlice	02/2023
004	Kompletní DÚR po projednání se samosprávou a vlastníky dotčených nemovitostí	04/2023

Investor:  SPRÁVA ŽELEZNIC	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	---

Společnost "SP + SEU + MMD_Plzeň Domažlice, 3. stavba_ZP, DÚR"		
		

Správce: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Vedoucí týmu: ING. MICHAL MEČL Specialista profese: -
--	---	--

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. MICHAL MEČL 	Vypracoval: ING. MICHAL MEČL 	Kontroloval: ING. JIŘÍ SYROVÝ 

Název akce: MODERNIZACE TRATI PLZEŇ - DOMAŽLICE - ST. HRANICE SRN, 3. STAVBA, ÚSEK STOD (MIMO) - DOMAŽLICE (VČETNĚ)	Číslo smlouvy: 18 243 201
	Projektový stupeň: DUR
	Datum: 12/2021
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo části: B

***Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba,
úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)***

Souhrnná technická zpráva

Duben 2023

Stupeň dokumentace: DÚR

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

Obsah

B.1.	Popis území stavby	4
a)	charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu	4
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	6
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	6
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	6
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	7
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření	12
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	14
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, zvláště chráněným územím a lokalitám soustavy NATURA 2000, ÚSES, VKP apod	15
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	18
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	19
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	20
l)	územně technické podmínky	20
m)	seznam pozemků a staveb (popř. jednotek) podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	20
n)	seznam pozemků a staveb (popř. jednotek) podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	20
o)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	20
B.2.	Celkový popis stavby	21
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	21
a)	nová stavba nebo změna dokončené stavby	21
b)	účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě	21
c)	trvalá nebo dočasná stavba	22
d)	celkový popis dopravní koncepce řešení stavby	22
e)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky	24
f)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	24
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	24
h)	základní bilance stavby	25
i)	základní předpoklady výstavby	25
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu	26
k)	orientační náklady stavby	26
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	26
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	26
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	26
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	29
c)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	30
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	31
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	33
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	33
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	33
c)	výjimky z norem a předpisů ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby	33
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	33
a)	popis stávajícího stavu	33

b)	popis navrženého řešení	35
c)	energetické výpočty	58
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů.....	59
a)	popis stávajícího stavu.....	59
b)	popis navrženého řešení	59
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	218
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	218
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	218
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	218
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	218
b)	ochrana před bludnými proudy.....	219
c)	ochrana před technickou seismicitou	219
d)	ochrana před hlukem a vibracemi.....	219
e)	protipovodňová opatření.....	219
f)	ostatní účinky	219
B.3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....	220
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	220
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky	220
B.4.	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....	221
B.4.1.	Železniční doprava.....	221
B.4.2.	Ostatní druhy dopravy – napojení na železnici.....	221
a)	napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	221
b)	doprava v klidu.....	221
c)	pěší, cyklistické a smíšené stezky	222
B.5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	222
a)	terénní úpravy	222
b)	použité vegetační prvky.....	222
B.6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	222
a)	vliv na životní prostředí.....	222
b)	vliv na přírodu a krajinu	225
c)	vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000	228
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.....	228
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.....	228
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	228
B.7.	Ochrana obyvatelstva	228
B.8.	Zásady organizace výstavby.....	229
a)	Postupné uvádění do provozu.....	229
b)	Koordinace stavby Plzeň-Domažlice 3. stavba, Stod-Domažlice a Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN.....	229
c)	Požadavky na výluky veřejné dopravy	231
B.9.	Celkové vodohospodářské řešení	232

B.1. Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu

(zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území)

Navržená stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ má charakter liniové železniční stavby – novostavby a modernizace železniční trati, je stavbou dráhy, a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, zejména pak ustanovení v § 5. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o změnu dokončené stavby.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati a přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. A to společně i s ostatními připravovanými stavbami v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN a realizovanými stavbami Uzlu Plzeň. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Dále se jedná o následujících zlepšení kvalitativních parametrů, směřující zejména k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu, resp. zlepšení technického stavu a parametrů železniční tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice do stavu, který odpovídá požadavkům technických norem a legislativním požadavkům tuzemských a evropských zákonů a nařízení
- odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů v železničních stanicích
- zvýšení traťové rychlosti a tím zkrácení cestovních dob vlaků na rameni Praha – Mnichov/Norimberk
- zajištění dostatečné kapacity infrastruktury pro další rozvoj příměstské a regionální dopravy ve směru Plzeň – Domažlice
- zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy a vytvoření dostatečné kapacitní spojnice Čech a Bavorska, včetně zajištění interoperability a odstranění bariér konkurenceschopnosti tohoto spojení
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace,...)
- nasazení ETCS. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030
- splnění podmínek TSI, zejména umožnění jízd nákladních vlaků délky 600 m, popř. dodržení Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 umožněním jízd nákladních vlaků délky 740 m, traťové rychlosti 100 km/h a hmotnosti na nápravu nejméně 22,5 t

Stavební činnost zahrnuje zejména:

- novostavbu/rekonstrukci železničního spodku a svršku
- novostavbu/rekonstrukci mostů, podchodů, propustků, opěrných zdí a návestních lávek
- výstavbu nových a rekonstrukci stávajících nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště
- výstavbu nového trakčního vedení
- pokládku energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě
- výstavbu zabezpečovacího zařízení včetně osazení návěstidel
- výstavbu sdělovacího zařízení pro cestující – rozhlas, informační systém
- přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí a zařízení
- výstavbu nových technologických budov pro umístění železniční technologie

- stavební úpravy ve stávajících výpravních budov v žel. stanicích
- výstavbu protihlukových zdí
- aplikaci individuálních protihlukových opatření

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ se nachází jak v městské zástavbě nebo se jí pouze dotýká, tak mimo zastavěná území, a je vedena jak na novém, tak stávajícím tělese dráhy na náspech, v zářezích nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je vyčleněn koridor pro vedení železniční trati (jak pro novou, tak stávající žel. trať).

Stavba se nachází na území Plzeňského kraje, resp. území měst a obcí Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Horní Kamenice, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Osvračín, Blížejev, Milavče, Chrástavice, Zahorany, Domažlice, Spáňov, Kout na Šumavě, Kdyně, Pasečnice, Babylon, Újezd, Trhanov, Chodov a Klenčí pod Čerchovem. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, převážně však na pozemcích cizích vlastníků, které leží v katastrálním území (řazeno dle staničení trati):

▪ Stod	kód katastrální území: 755516
▪ Střelice	kód katastrální území: 646776
▪ Hradec u Stoda	kód katastrální území: 646750
▪ Holýšov	kód katastrální území: 641553
▪ Dolní Kamenice u Holýšova	kód katastrální území: 643068
▪ Ohučov	kód katastrální území: 753564
▪ Horní Kamenice u Staňkova	kód katastrální území: 643076
▪ Staňkov-ves	kód katastrální území: 798711
▪ Hlohová	kód katastrální území: 639427
▪ Vráňov	kód katastrální území: 675920
▪ Osvračín	kód katastrální území: 716391
▪ Chotiměř u Blížejova	kód katastrální území: 605646
▪ Přívozec	kód katastrální území: 605654
▪ Blížejev	kód katastrální území: 605620
▪ Nahošice	kód katastrální území: 694517
▪ Milavče	kód katastrální území: 694509
▪ Radonice u Milavčí	kód katastrální území: 738255
▪ Chrástavice	kód katastrální území: 653900
▪ Sedlice u Domažlic	kód katastrální území: 746908
▪ Bořice u Domažlic	kód katastrální území: 608181
▪ Domažlice	kód katastrální území: 630853
▪ Havlovice u Domažlic	kód katastrální území: 637980
▪ Újezd u Domažlic	kód katastrální území: 773620
▪ Pasečnice	kód katastrální území: 718131
▪ Babylon	kód katastrální území: 600717
▪ Křenovy	kód katastrální území: 675903
▪ Semošice	kód katastrální území: 675911
▪ Horšovský Týn	kód katastrální území: 644871
▪ Spáňov	kód katastrální území: 752771
▪ Kout na Šumavě	kód katastrální území: 671231
▪ Prapořiště	kód katastrální území: 732851
▪ Kdyně	kód katastrální území: 664677
▪ Trhanov	kód katastrální území: 768065
▪ Chodov u Domažlic	kód katastrální území: 652130
▪ Klenčí pod Čerchovem	kód katastrální území: 666068

Územně stavba spadá do kompetence OÚ Stod, Holýšov, Staňkov, Horšovský Týn, Domažlice. Rozhodným stavebním úřadem ve věci umístění stavby a územním řízením je Krajský úřad Plzeňského kraje.

Z hlediska územního plánu je stavba umístěna převážně na území určeném pro umístění dráhy, a to jak v úsecích, kde je v současnosti situována stávající železniční trať, tak v úsecích nově navržené trati na rychlost $V = 200$ km/h (v místě přeložek).

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

(s cíli a úkoly územního plánování)

Pro stavbu platí Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (ZUR PK), které byly vydány usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje usnesením č. 834/08 ze dne 2. 9. 2008, s účinností od 17. 10. 2008, které byly aktualizovány usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje usnesením č. 437/14 ze dne 10. 3. 2014, s účinností od 1. 4. 2014. Další aktualizace ZÚR proběhla v r. 2018, kdy Zastupitelstvo Plzeňského kraje rozhodlo dne 10. 9. 2018 usnesením č. 815/18 o vydání Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje s nabytím účinnosti dne 29. 9. 2018. V současné době platí Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje v podobě tzv. „právního stavu po aktualizaci č. 2“.

Modernizace trati je zanesena také v územních plánech dotčených obcí.

Výše uvedené zásady územního rozvoje a územní plány jsou platné a navržená stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, vedena jako stavba veřejně prospěšná s označením ZD180/01, ZD180/02 a ZD180/03, je s nimi v souladu.

Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území

Plochy drážní dopravy zahrnují obvod dráhy, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty, provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov. Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ se, jak je popsáno v předešlém odstavci, nachází částečně v území určeném pro dopravní infrastrukturu, kde nemění charakter využití území, a převážně v samostatně vymezeném území, zaneseného v územně plánovacích dokumentech, kde nově mění dosavadní charakter využití území.

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

Doposud nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky.

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

V průběhu přípravy je záměr průběžně projednáván. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek jsou, v případě, že to je technicky možné, do dokumentace zapracovány.

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.1.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů.

Výčet jednotlivých podmínek ze závazných stanovisek dotčených orgánů, vč. informace o tom jakým způsobem a v jaké byly zohledněny, je součástí v samostatné příloze Souhrnné technické zprávy, a to jako část dokumentace B.2.1.f Informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů.

Dále je projednáváno řešení vyvolaných přeložek dotčených inženýrských sítí s jejich majiteli, příp. správci. Jejich vyjádření jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.4.1 Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení a E.4.2 Stanovisko vlastníka nebo provozovatele k podmínkám zřízení stavby a provádění prací, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

(včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)

Geomorfologické členění zájmového území bylo odvozeno podle mapové služby portálu veřejné správy (aktualizace 2002):

Systém – Hercynský

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Poberounská soustava

V úseku mezi Stodem a Blížejovem je trasa vedena v:

Oblast – Plzeňská pahorkatina

Celek – Švihovská vrchovina, Plaská pahorkatina

Podcelek – Merklínská pahorkatina, Stříbrská pahorkatina

V úseku mezi Blížejovem a Domažlicemi je trasa vedena v:

Oblast – Českoleská oblast

Celek – Podčeskoleská pahorkatina, Všerubská vrchovina

Podcelek – Chodská pahorkatina, Českokubická vrchovina

Začátek trasy prochází na hranici Švihovské vrchoviny a Plaské pahorkatiny, které jsou součástí Plzeňské pahorkatiny. Jedná se o členité území tvořené původními a slabě metamorfovanými proterozoickými horninami a spility a menšími tělesy variských granitů, lokálně s pokryvem permokarbonských zpevněných a terciérních nezpevněných sedimentů spolu s ojedinělými neovulkanity. Představuje denudační reliéf tektonicky poměrně konsolidované oblasti s málo výraznými tektonickými pohyby, který je charakteristický rozsáhlými zarovnanými povrchy, strukturně denudačními sníženinami a mělkými a hluboce zaříznutými údolími s říčními terasami. Osu a denudační bázi tvoří řeka Radbuza. V blízkém okolí se vpravo nachází významné elevace Hořiny (408 m n. m.) a vlevo za Holýšovem pak Makového vrchu (480 m n. m.) a Kamenného hory (507 m n. m.). Erozní báze Radbuzy se pohybuje mezi kótami 330 až 350 m n. m. Nejvíce členité je území zaříznutého údolí Radbuzy mezi Hamerským mlýnem a Hradcem.

Konec stavby prochází na hranici Podčeskoleské a Všerubské vrchoviny, které jsou součástí Českoleské oblasti. Jedná se o členité kerné území zaujímající předhůří Českého lesa. Je tvořeno především krystalickými horninami barrandienu s granitoidními masivy a také menšími tělesy amfibolitů, dioritů a gaber, které je charakteristické rozsáhlými zarovnanými povrchy terciérního pokryvu, s nízkými suky a hřbítky, mělkými tektonickými kotlinami s neogenní výplní a údolími. Dále na západ je území již více členité a má charakter kerné vrchoviny s klenbovou strukturou s výraznými strukturními suky a hřbety modelovanými kryogenními procesy a náležejícími českému křemennému valu. V blízkém okolí se vpravo nachází významné elevace Peřiny (454 m n. m.), Kopaniny (500 m n. m.) a Hrádku (585 m n. m.), vlevo pak Vrchu nad Jandovskem (453 m n. m.), Háje (484 m n. m.), Na Zámku (578 m n. m.) a Na Hlavě (533 m n. m.). Erozní báze potoka Zubřiny se pohybuje mezi kótami 350 až 490 m n. m.

Geologie

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masivu budovaného sedimentárními horninami tepelsko-barrandienské oblasti svrchnoproterozoického stáří. Na začátku a konci stavby se nacházejí tělesa variských magmatitů (stodský masiv, babylonský masiv).

Horniny skalního podkladu jsou v zájmovém území překryty kvartérním pokryvem, zastoupeným převážně deluviálními, deluviofluviálními, a místy fluviálními sedimenty. Pokryv zpravidla dosahuje mocnosti mezi 0,5 až 4,0 m, místy však dosahuje až cca 16 m nebo na strmějších svazích naopak zcela chybí. Vyšší mocnost kvartérních zemin lze očekávat spíše na začátku stavby při

patách morfologických elevací. Zde se místy nachází mocné kvartérní sedimenty, které zahladily bývalý, prudce svažité reliéf vytvořený meandrováním Radbuzy.

Předkvartérní pokryv

Svrchní proterozoikum, kralupsko-zbraslavská skupina

Nejvyšší části horninového masívu jsou v první polovině stavby budovány horninami kralupsko-zbraslavské skupiny svrchního proterozoika – původně sedimentární horniny byly geologickými metamorfními procesy transformovány na fylitické horniny.

Horniny jsou více či méně deskovitě až lavicovitě zvrstvené. Svrchu se vyskytují horniny převážně zcela až silně zvětralé. Zcela zvětralé horniny nabývají charakteru jílovitopísčitých až hlinitých zemin s patrnou strukturou horniny. Silně zvětralé horniny jsou převážně drobně úlomkovitě a střípkovitě rozpadavé, silně rozpukané, s jílovitopísčitou mezerní hmotou na plochách diskontinuit. Směrem do hloubky horniny nabývají pozvolna na pevnosti – horniny mírně zvětralé, navětralé až zdravé, neplatí však pro místa s tektonickým postižením, kde zvětralinová zóna může zasahovat do hloubky i přes 20 m. Mírně zvětralé horniny jsou úlomkovitě až kamenitě rozpadavé, na puklinách často limonitizované, provrásněné. Navětralé až zdravé horniny jsou kusovitě rozpadavé, velmi pevné až masivní, provrásněné. Dále v blízkosti hlubině vyvěřelých hornin bývají horniny často silicifikované, s vyšší pevností, často prostoupené jemnou, nepravidelnou sítí křemenných žilek. Směrem do hloubky se snižuje stupeň rozpukání, postupně mizí mezerní výplň, pukliny se více svírají.

Horniny svrchního proterozoika byly po svém uložení mediotypně zvrásněny a deformovány do vrás stometrových až kilometrových rozměrů. Horniny byly dále intenzivně rozpukány, v blízkosti výskytu žilných granitoidních hornin i kontaktně metamorfovány.

Proterozoikum-paleozoikum, domažlické krystalinikum

Domažlické krystalinikum představuje pozvolný metamorfní přechod od kralupsko-zbraslavské skupiny. Západní hranici s moldanubikem tvoří tektonická zóna českého křemenného valu. Dominantními horninami této dílčí oblasti jsou fylity, svory až pararuly, s občasnými výskytem amfibolitů. Metamorfní zóny mají příčný (SZ-JV) průběh vůči litologickým hranicím hornin proterozoika barrandiensko-tepelské oblasti (převážně SV-JZ směry).

Krystalinikum je zastoupeno převážně fylity a svory. Horniny jsou často více zbřidličnatělé, provrásněné, s hojným výskytem slíd a zpravidla méně odolné vůči zvětrávání. Svrchu se vyskytují hojně horniny zcela zvětralé, které nabývají převážně hlinitopísčitých až písčito-hlinitých eluvií s hojnými střípkami a úlomky matečné horniny a zachovávají si původní strukturu. Silně zvětralé horniny jsou převážně drobně úlomkovitě a střípkovitě rozpadavé, silně rozpukané, s jílovitopísčitou mezerní hmotou na plochách diskontinuit. Směrem do hloubky horniny nabývají pozvolna na pevnosti a přechází do hornin mírně zvětralých až navětralých. Horniny mírně zvětralé jsou úlomkovitě až drobně kusovitě rozpadavé a provrásněné. Horniny navětralé až zdravé jsou častěji kusovitě až kamenitě rozpadavé a pevné. Směrem do hloubky se snižuje stupeň rozpukání, postupně mizí mezerní výplň, pukliny se více svírají.

Svrchní paleozoikum, karbon

Na začátku stavby probíhá trasa stodským masivem, který je budován dioritem až křemenným dioritem. Obdobně na konci stavby prochází trasa babylonským masivem, který je budovaný středně zrnitými až hrubozrnnými biotiticko-muskovitickými granity. Po svém vzniku (intruzi) byly svrchní nadložní vrstvy odstraněny výraznou hlubokou erozí. Horniny byly dále vlivem mladších tektonických pohybů českého masívu intenzivně rozpukány. V nezvětralém stavu se jedná o velmi pevnou horninu, středně až slabě rozpukanou, obtížně těžitelnou a rozpojitelou. Zvětralé partie pak nabývají charakteru šterkovito-kamenitých sutí, s mezerní výplní středně zrnitého až hrubozrnného, místy polosoudržného písku s hojnými úlomky matečné horniny. Finálním produktem zvětrávání jsou hrubě až středně zrnité, silně ulehlé, stmelené písky s pevnějšími úlomky a střípkami matečné horniny. Svrchu často obsahují slabou prachovitou příměs. Charakteristickým jevem granitoidních hornin je

„blokovitý“ rozpad podél predisponovaných ploch (pukliny typu QSL) na nepravidelné úlomky, kusy až bloky několika metrových rozměrů. Tyto bloky pak často tvoří, ve zcela zvětralých horninách charakteru silně ulehých stmelovaných písků, velmi pevná rigidní tělesa nepravidelných rozměrů.

Oba hlavní horninové typy podléhaly v průběhu vývoje exogennímu zvětrávání. Povrch pevnějších podložních hornin je částečně zastřen eluviálními produkty zvětrávání převážně charakteru písčitých hlín a jílů, štěrkovitých jílů, až jílů se střední a vysokou plasticitou. U granitoidních hornin eluvia nabývají převážně charakteru silně ulehých hlinitých písků až písků s jemnozrnnou příměsí. Často zůstala zachována struktura matečné horniny. Zvětrávání proběhlo nerovnoměrně, místy i do značné hloubky. Je částečně/výrazně ovlivněno morfologií terénu, rozpukáním a tektonickým porušením podložních hornin. Mocnost eluvií se pohybuje v rozmezí cca 0,0 až 7,0 m, místy mohou ovšem dosahovat mocností i přes 12,0 m (zejména v tektonicky oslabených částech horninového masívu).

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty lze z genetického hlediska rozdělit na sedimenty deluviální (svahoviny) a fluviální.

Deluviální sedimenty překrývají celé zájmové území ve značně variabilní mocnosti. Jedná se o gravitačními procesy redeponované zvětraliny hornin skalního podkladu a dále o redeponované fluviální sedimenty místních vodotečí nebo výše položených sedimentů Radbuzy. Charakter deluvií je do určité míry závislý na výchozím matečném substrátu. Deluvia mají v daném území převážně hlinitý, jílovitý, jílovito-hlinito-písčitý, písčito-hlinito-jílovitý, hlinito-jílovitoštěrkovitý až štěrkovitójílovitý charakter. Deluvia vykazují převážně pevnou, místy tuhoun až pevnou konzistenci. Při bázi pak tyto sedimenty pozvolna přecházejí do eluviálně zvětralých partií hornin skalního podkladu.

Fluviální sedimenty vyplňují v trase údolí stávajících stálých i občasných vodotečí. Lokálně se může jednat i o vyšší terasové stupně Radbuzy. V údolí stávajících vodotečí se převážně jedná o písčito-jílovitohlinité a jílovito-hlinitopísčité, jílovitohlinité sedimenty, tuhé až pevné, v těsné blízkosti vodotečí i měkké konzistence. Nízká konzistence zemin je dána především zvodněním náplavových sedimentů, resp. mělkou hladinou podzemní vody. Hlinité a jílovité sedimenty vykazují převážně střední plasticitu, místy byly zastiženy i polohy s organickými zbytky. Lokálně byly zastiženy i hlinitojílovito-štěrkovité a písčitoštěrkovité, převážně středně ulehle sedimenty, které jsou pod hladinou podzemí vody převážně zvodnělé. Sedimenty vyšších terasových stupňů jsou převážně ulehle. Deluviofluviální sedimenty představují opakovaným vodním ronem redeponovaná deluvia, nelze však vyloučit i lokálně delší transport vodním ronem. Deluviofluviální sedimenty jsou vázány převážně na centrální části mělkých terénních depresí a pramenných mís.

Fluviální a deluviofluviální sedimenty dosahují v daném území značně variabilních mocností. Všeobecně lze konstatovat, že u významnějších vodotečí jsou jejich mocnosti a plošné rozšíření větší, a naopak. Mocnost jednotlivých vrstev je proměnlivá a zemin nejsou jednotně horizontálně uloženy, ale často se vzájemně zastupují, prokládají a plynule přecházejí z jednoho typu do druhého, i na velmi krátkém úseku zcela vyklíňují, mohou také obsahovat organickou příměs i organické (bahnitě) polohy s velmi měkkou konzistencí. V bocích údolí se uloženy fluviálního původu prolínají s deluvií. Styk těchto typů zemin obvykle bývá složitý.

Humózní a organické zemin dosahují v zájmovém území mocnosti cca 0,2-0,6 m. Všeobecně lze konstatovat, že vyšší mocnosti organických zemin se vyskytují při úpatí elevací a menší mocnosti naopak na strmějších svazích. Zájmové území je cca z 2/3 využíváno převážně k zemědělským účelům, humózní zemin lze tak označit za ornici, resp. za kulturní vrstvu zemin. Zbylá třetina zájmového území plní funkci lesa.

Navážky se vyskytují zejména v železničním tělese stávající trati, v místních komunikacích a v urbanizovaném území. V místech železniční trati a místních komunikací se jedná o konstrukční vrstvy a převážně překopané místní zemin. V urbanizovaném území se jedná opět také o překopané místní

zeminy, často však s příměsí stavebního odpadu, stavební odpad, lokálně i odpad komunální. Materiál navážek je převážně ulehlý (konstrukční vrstvy) až středně ulehlý, ojediněle neulehlý.

Hydrogeologie

Z hydrogeologického hlediska lze rozlišit následující základní jednotky:

- horniny skalního podkladu – puklinová propustnost
- kvartérní sedimenty a svrchní přípovrchová zvětralinová zóna, tektonické linie – průlinová propustnost, v přípovrchové zóně zvětrání a v tektonických liniích pak kombinovaná průlinově-puklinová

V horninách je významnější mělký oběh podzemních vod obecně vázán na zvětralinový plášť a zónu podpovrchového rozpojení hornin, zasahující obvykle do hloubek až několika desítek metrů.

Mocnější kvartérní sedimenty s vyvinutým horizontem podzemních vod se vyskytují jen lokálně, a to v blízkosti vodních toků. Jedná se o uloženiny s průlinovou propustností. Tento horizont převážně komunikuje s horizontem vázaným na přípovrchovou zónu zvětrání hornin.

Propustnost prostředí je značně proměnlivá, kolísá v závislosti na změnách v zrnitostním složení zemin a na intenzitě zvětrání a rozpukání hornin předkvartérního podkladu.

Hladina podzemní vody není souvislá a vyskytuje se obvykle v údolí místních vodotečí, převážně v hloubce 1 – 2,5 m pod povrchem terénu, výjimečně i hlouběji než 5 m. V terénních depresích v místech občasných vodotečí je hladina podzemní vody obvykle mělce pod povrchem terénu, cca 0,3-1,0 m. Výše nad údolími místních vodotečí hladina podzemní vody obvykle zaklesává hlouběji pod terén, často až do hloubek více než 10 m. Předpokládáme, že sezónní rozkvy hladiny podzemní vody nepřesahuje 1,0 m, výjimkou jsou opět lokální terénní deprese a údolí místních vodotečí. Hladina podzemní vody je většinou volná místy až mírně napjatá.

Zájmové území spadá do hydrogeologických rajonů:

- 6212 Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov
- 6222 Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy

Chemismus podzemních vod je převážně Ca-Na-HCO₃ typu, převážně s nízkou transmisivitou a mineralizací, vyšší obsahy síranů mívají mělké podzemní vody.

Podle Vyhlášky Mze č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, hlavní povodí 1-10-02 Radbuza po Úhlavu. Zájmové území je součástí celé řady dílčích povodí místních toků.

Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvy

Vliv poddolování

Dle údajů získaných z archivu Geofundu Praha – registr poddolovaných území a svahových nestabilit – se zájmové území stavby nenachází v prostoru žádného poddolovaného území. V km 132,300 navržená trasa prochází ve vzdálenosti cca 250 m od poddolovaného území ID 620 Střelice – Hradecká skála a dále ve staničení km 135,300 ve vzdálenosti cca 65 m od poddolovaného území id 603 Holýšov – Město. Ve zbylých úsecích se trasa nachází od poddolovaných území ve vzdálenosti větší než 400 m.

V archivu geofundu Praha nejsou registrovány žádné projevy nestability území. Trasa neprochází potenciálně ani aktivními sesuvnými územími. Jako potenciálně ohrožené lokality svahovými pohyby je nutné považovat strmé svahy hlubokých údolí a nově budovaných hlubokých zářezů.

Sesuvná území

Dle aktuálně získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů, nejsou v zájmovém území evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy, které by nepříznivě ovlivňovaly výstavbu nové trasy železniční trati.

Západně od prostoru železniční stanice se v úbočí vrchu Děvín a Kesnerka nacházejí potenciální sesuvná území ID 810 a 824 s poslední revizí v roce 1977, které byly sanovány zemními úpravami.

Ložiska nerostných surovin

Zájmové území stavby se nachází v prostoru ložisek nerostných surovin, a to ve staničení km 132,255 – 132,290 navržená trasa prochází ložiskem nevyhrazeného nerostu (stavební kámen) id 3025300 Holýšov-Střelice. Ložisko bylo v minulosti těženo povrchově. Dále navržená trasa prochází ve staničení km 162,675 – 163,160 nebilancovaným zdrojem (hlína, jíl) id 5174500 Milavče s dřívější povrchovou těžbou.

Ve zbývajících úsecích navržená trasa prochází ve staničení km 142,900 – 143,100 v blízkosti nebilancovaného zdroje (štěrkopísek, písek) id 5175500 Vránov, ve staničení km 158,800 – 159,100 v blízkosti chráněného ložiskového území id 2387 Blížejev I. a výhradního ložiska id 3238700 Blížejev 1 s dřívější povrchovou těžbou hlín a jílů.

Tektonika a seismická aktivita

Zájmové území stavby se nachází od jižního okraje plzeňské pánve přes okraj barrandienské oblasti až k domažlickému krystaliniku. Plzeňská pánev je plošně výraznější sedimentační prostor, který byl zlomově založen již ve fázi variské orogeneze. K reaktivaci zlomů, resp. sedimentačnímu prostoru došlo v období terciéru vlivem tlaků alpské orogenní fronty. Dále trasa prochází antifonní a synfonní stavbou s osami generelně ve směru SV – JZ, která byla později rozčleněna příčnou tektonikou ve směru SZ – JV na jednotlivé bloky. Zájmové území a jeho blízké okolí je postiženo převážně zlomovými strukturami charakteru poklesových a přesmykových zlomů s méně významnou dextrální, nebo sinistrální kinematikou. Očekáváme, že tektonické porušení zájmového území bude mít na danou stavbu částečný vliv, především pak v případě tunelu Střelice a dále v některých zářezových úsecích. V místech tektonických poruch lze očekávat výrazně větší mocnosti zvětralínového pláště hornin skalního podkladu (mocnosti i přes první desítky metrů), nebo vyšší podrcení hornin. Při ražbě nebo odtěžování zářezů hrozí riziko vypadávání a vyjždění horninových bloků, případně výrony podzemních vod. Dále může být vlivem zlomové tektoniky náhle ovlivněna i litologická skladba hornin v trase projektované stavby.

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s velmi malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují v dané oblasti 0,02 g, na konci stavby se pohybují v rozmezí 0,04 až 0,06 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat **podle tabulky 3.3** (magnitudo povrchových vln M_s lze očekávat vyšší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné **odezvy typu 2**. Lokalita spadá do typu základové půdy **A** – (skalní horninový masiv nebo geologická formace typu skalních hornin při nadloží z měkčího materiálu v max. mocnosti do 5 m) a **E** – (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev s hodnotami v_s podle typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20 m, na tužším podkladě s $v_s > 800$ m/s).

Na základě mapy seizmických oblastí je doporučeno uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} v první polovině stavby do 0,02 g, ve druhé polovině stavby do 0,05 g. Velmi slabá zemětřesení, která zde byla zaznamenána, mají úzký vztah k alpské zóně.

Pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota součinu a_{gR} , použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05g.

Klimatické poměry

Z hlediska klimatické klasifikace podle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území na rozhraní okrsků B2 (mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou) a B3 (mírně teplý, mírně vlhký, s mírnou zimou, pahorkatinový).

Klimatické údaje jsou převzaty z Atlasu podnebí Česka (2007):

Průměrná roční teplota vzduchu	7–8 °C
Průměrný roční počet ledových dní	30–40
Průměrný počet mrazových dní v roce	100–140
Průměrný roční počet dní bez mrazu	220–260
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	30–60
Průměrné maximum sněhové pokrývky	15–50 cm
Průměrné datum prvního sněžení	31. 10. – 20. 11.
Průměrné datum posledního sněžení	31. 3. – 20. 4.
Průměrný úhrn srážek	500–800 mm

Údaje o klimatu v zájmovém území sleduje ČHMÚ. Aktuální data z meteorologické stanice Plzeň Mihulka byla vyhodnocena za posledních 17 měsíců, tj. za období 01/2020 – 05/2021. Data srážkových úhrnů byla porovnána s dlouhodobým normálem za období 1981 až 2010.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

(geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Zpracovaný geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby obsahuje komplexní výsledky ze všech provedených průzkumů, tj. geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro zpracování dokumentace jednotlivých objektů stavby ve fázi předprojektové přípravy ve stupni DÚR.

Geotechnický průzkum železničního spodku

Rozsah průzkumu pražcového podloží byl určen odpovědným projektantem, průzkum byl proveden v období 06/2020 – 08/2020.

Průzkumné práce byly provedeny v souladu s následujícími předpisy:

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- „Technické kvalitativní podmínky staveb Českých drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců nebo v ose koleje do úrovně zemní pláně včetně jejich dokumentace
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sond lehkou dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení DPL (hmotnost beranu 10 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm²)
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou (SZZ) v souladu s ČSN 72 1006, příloha B (resp. metodikou podle přílohy 5, předpisu SŽDC S4)
- odběr porušených vzorků zeminy z úrovně zemní pláně, resp. ze dna sond a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor
- likvidace sond záhozem.

Průzkum byl proveden pomocí průzkumných inženýrskogeologických vrtů. Průzkumné vrty byly provedeny firmou NN Company s.r.o. a Vrtas s.r.o. v období 04/2020 – 08/2020. Jednotlivé vrty byly využity jak pro posouzení založení nového tělesa železniční trati v přeložkách, tak zároveň v některých případech pro založení upravovaných nebo nových objektů mostů a propustů. V případě

nepřístupnosti terénu pro vrtné soupravy byly jako náhrada provedeny dynamické penetrační zkoušky pomocí střední dynamické penetrační soupravy. Zkoušky podávají informaci o penetračním odporu zastižených vrstev a o geomechanických vlastnostech zemin.

Výsledky geotechnického průzkumu železničního spodku jsou uvedeny v samostatné části dokumentace E.3.1.1.2. V části E.3.1.1.2.1 jsou shrnuty výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží, který byl proveden v rámci této etapy průzkumu, v části E.3.1.1.2.2 jsou shrnuty výsledky geotechnického průzkumu v místech plánovaných přeložek železniční trati nebo jejího zdvoukolejnění a rozšíření zemního tělesa.

Geotechnický průzkum umělých staveb

Pro jednotlivé stavební objekty byly zpracovány samostatné paspory, ve kterých jsou použity výsledky získané z aktuálního průzkumu a také z archivních podkladů. Aktuální průzkum byl zaměřen na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty.

Každý pasport obsahuje souhrnně všechny skutečnosti zjištěné během průzkumných prací a obsahují zároveň doporučení pro případné založení nových objektů. Pro posouzení geologické a hydrogeologické stavby v místě jednotlivých objektů byly prováděny průzkumné vrtý. V případě, že stavební objekt nebyl dostupný pro vrtnou soupravu, byly prováděny náhradní dynamické penetrační zkoušky. Sondy zároveň sloužily pro posouzení založení tělesa zdvoukolejňované trati.

U vybraných mostů a propustků byl prováděn stavebnětechnický průzkum formou maloprofilových vrtů provedených do konstrukce objektů. Ve vrtech byly prováděny vodní tlakové zkoušky a byly z nich odebírány vzorky zdiva.

Průzkum byl prováděn v předstihu před projekčními pracemi bez znalosti koncepce jejich přestavby nebo výstavby a vycházel z obecného zákresu modernizované trasy. Rozsah průzkumu proto nemusí plně odpovídat stavebnímu záměru u některých stavebních objektů. U nich bude třeba doplnit průzkum v další etapě projekčních prací.

Výsledky geotechnického průzkumu umělých staveb jsou uvedeny v samostatné části dokumentace E.3.1.1.3 až E.3.1.1.5.

Kontaminace štěrkového lože

Celkem bylo ve stanovené části liniové stavby ze zemin v úrovni zemní pláně odebráno 7 reprezentativních vzorků, které poskytly informaci o znečištění materiálů štěrkového lože. Reprezentativní vzorky byly vytvořeny z místních vzorků, které byly po odběru homogenizovány v plastové nádobě a po zmenšení hmotnosti kvartací následně umístěny do vzorkovnice (dvojitý polyetylenový sáček). Hmotnost jednotlivých reprezentativních vzorků činila vzhledem k zrnitostnímu složení odebíraných stavebních materiálů a zemin 4–6 kg.

Vzorky byly dodány do akreditované zkušební laboratoře ALS Czech Republic, s.r.o. (č. akreditace 1163), kde byly upraveny (homogenizovány) a byly z nich vytvořeny laboratorní a zkušební vzorky, které byly podrobeny požadovaným zkouškám. Duplicitní vzorky jsou archivovány pro případné kontrolní zkoušky.

Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění lože ve zkoumaném úseku železniční tratě. Zpracované výsledky kontrolních chemických analýz vzorků štěrkového lože pražcového podloží jsou součástí samostatné části dokumentace E.3.1.1.6.

Pedologický průzkum

Pedologický průzkum byl proveden za účelem získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy, resp. k vynětí pozemků ze ZPF podle Zákona ČNR č. 334/1992 Sb. „O ochraně zemědělského půdního fondu“ ve znění pozdějších novelizací.

Průzkum byl proveden formou rekognoskace terénu a provedení pedologických sond. Makroskopická dokumentace půdního profilu byla zaměřena zejména na mocnost a kvalitu humusového horizontu. Hustota sondáže byla přizpůsobena terénním, geologickým a půdním

poměrům a rozsahem plánovaných trvalých záborů části parcel z pozemkového katastru v místech plánovaných úprav. Zároveň bylo při vyhodnocování pedologického průzkumu přihlédnuto k nově realizovaným inženýrskogeologickým vrtům v trase rozšiřované železniční trati. Z provedených sond byla navržena mocnost skřívky kulturních humózních vrstev. V místech se znehodnoceným půdním profilem nebo v místech, kde takové znehodnocení reálně hrozí při provádění skřívky, bylo doporučeno půdní horizont využít pro ohumusování nově budovaných násypů a zářezů.

Průzkum bude sloužit jako podklad pro provedení skřívky humusových horizontů v rámci nově budovaných přeložek, a to v místech plánovaných úprav s trvalými zábory zemědělské půdy.

Hydrogeologický průzkum

Hydrogeologický průzkum byl zpracován formou rešerše archivních zdrojů, dále byla provedena pasportizace hydrogeologických objektů v okolí stavby, byly provedeny hydrodynamické zkoušky pro ověření odporových charakteristik horninového prostředí a vyhodnocení vlivu stavby na režim podzemní vody v jejím okolí.

Odběry podzemní vody pro stanovení agresivity na stavební konstrukce byly provedeny v rámci inženýrskogeologického průzkumu pro vybrané mosty a propustky. Podle provedených chemických rozborů podzemní vody lze konstatovat, že podzemní voda vykazuje agresivitu na betonové a ocelové stavební konstrukce v různých stupních podle ČSN EN 206, v závislosti na geologickém podloží a charakteru krajiny v místě umístění daného objektu. Převládajícím stupněm je střední agresivita (XA2).

Výsledky hydrogeologického průzkumu jsou uvedeny v samostatné části dokumentace E.3.1.2.

Pyrotechnický průzkum

Pyrotechnický průzkum byl zpracován na základě požadavků objednatele pro stanovení rizik na stavbě. Zájmové území průzkumu představuje železniční trať v úseku Stod – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) v úseku ev.km 135,300 – 175,900.

Předmětem pyrotechnického průzkumu bylo provedení zhodnocení rizik souvisejících se stavebním záměrem formou rešerše z dostupných zdrojů. Důvodem pro vyžádání tohoto posudku jsou obavy z případných rizik spojených s bombardováním nebo leteckými útoky na železniční infrastrukturu v závěru 2. světové války.

Výsledky pyrotechnického průzkumu jsou uvedeny v samostatné části dokumentace E.3.1.8.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna

Zájmové území stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ se v úseku žel. trati v km 168,675 – 169,200 nachází v těsné blízkosti vnějšího ochranného pásma Městské památkové rezervace (dále jen OP MPR), které bylo vyhlášeno dle ust. § 17, odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, rozhodnutím Okresního úřadu Domažlice – referátu kultury, čj. kult/32/1992, ze dne 29.1.1992.

V blízkosti stavby se nenacházejí žádné významné archeologické lokality a není pravděpodobný zásah do archeologických lokalit.

zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území NATURA 2000

V blízkosti stavby se nenachází žádná velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb. Stejně tak se v ploše stavby ani širším okolí nenachází žádné lokality NATURA 2000. Stavba není v kolizi s žádným památným stromem. V prostoru ani okolí navržených úprav se nenachází žádné prvky Územního systému ekologické stability (ÚSES).

záplavové území, poddolované území

Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina.

- Radbuza – kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 128,855 – 128,722, 132,285 – 132,348, 132,765 – 133,074, 136,548 – 136,553, 133, 842 – 133,867
- Zubřina - kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 158,0 – 158,567, 161,613 – 162,471, 163,916 – 165,864, 173,281 – 173,388

V zájmovém území stavby se nevyskytuje žádné poddolované území, resp. nově navržená trasa přímo neprochází žádným poddolovaným územím. V blízkosti plánované stavby se však nacházejí poddolovaná území:

Trasa

- ID 620 Střelice – Hradecká skála v km 132,300 ve vzdálenosti cca 250 m od nově navrhované trati
- ID 603 Holýšov – Město ve staničení km 135,300 ve vzdálenosti cca 65 m od žel. trati

Ve zbylém úseku se poddolovaná území nacházejí ve vzdálenosti větší než 400 m od zájmového území stavby.

stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba je navržena v ochranném pásmu celostátní dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb, které je v daném případě vymezeno ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo silnic I. třídy je vymezeno prostorem ohraničeným svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého pásu vozovky.

Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy je vymezeno prostorem ohraničeným svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 – 220 kV
- 1 m u podzemních kabelových vedení

Ochranné pásmo telekomunikací se taxativně neuvádí, při křížení nebo souběhu s vedením je nutné dodržet požadavky ČSN 73 6005.

Ochranným pásmem plynovodů je dle zákona č. 458/2000 Sb. prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území,
- 4 m u ostatních plynovodů a zařízení.

Bezpečnostní pásma plynovodů jsou stanovena:

- 65 m u vysokotlakých plynovodů nad DN700
- 160 m u velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. od vnějšího líce stěny potrubí takto:

- 1,5 m u vodovodů do průměru 500 mm včetně
- 2,5 m u vodovodů o průměru nad 500 mm

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod

Záplavové území

Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina.

- Radbuza – kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 128,855 – 128,722, 132,285 – 132,348, 132,765 – 133,074, 136,548 – 136,553, 133, 842 – 133,867

- Zubřina - kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 158,0 – 158,567, 161,613 – 162,471, 163,916 – 165,864, 173,281 – 173,388

Záplavové území významného vodního toku Radbuza v úseku ř. km 6,900 – 96,000 (hráz VD České Údolí – Bělá nad Radbuzou) bylo stanoveno Krajským úřadem Plzeňského kraje rozhodnutím pod č.j. ŽP/1269/08, 7.10.2008.

Záplavové území významného vodního toku Zubřina v úseku 0,000 – 15,000 bylo stanoveno Okresním úřadem Domažlice rozhodnutím pod č.j. OUDO-1268/2001/ŽP, 13.8.2001.

Záplavové území významného vodního toku Zubřina v úseku 15,000 – 27,000 bylo stanoveno Okresním úřadem Domažlice rozhodnutím pod č.j. ŽP/8184/97, 15.4.1997.

Poddolovaná území

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že v zájmovém území stavby se nevyskytuje žádné poddolované území, resp. nově navržená trasa přímo neprochází žádným poddolovaným územím. V blízkosti plánované stavby se však nacházejí poddolovaná území:

- ID 620 Střelice – Hradecká skála v km 132,300 ve vzdálenosti cca 250 m od nově navrhované trati
- ID 603 Holýšov – Město ve staničení km 135,300 ve vzdálenosti cca 65 m od žel. trati

Ve zbylém úseku se poddolovaná území nacházejí ve vzdálenosti větší než 400 m od zájmového území stavby.

zvláště chráněným územím a lokalitám soustavy NATURA 2000, ÚSES, VKP

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Zvláště chráněná území

V zájmovém území stavby se nachází jediné zvláště chráněné území – přírodní památku Louka u Šnajberského rybníka, které je vzdáleno 370 metrů od železniční trati a současně je odstíněna silniční komunikací I/26. Přírodní památka Louka u Šnajberského rybníka leží východně od obce Pila, mezi Šnajberským rybníkem, Velkým rybníkem a rybníkem Hadrovec. Území o výměře 5 ha je chráněno od roku 1992. Důvodem ochrany jsou rašelinné a mokřadní biotopy s výskytem obzvláště chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů v nivě potoka Bystřice.

Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V zájmovém území stavby se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Čerchovský les (4,5 km od stavby), nejbližší ptačí oblastí potom je Šumava (22 km od stavby).

Významné krajinné prvky (VKP)

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní

útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Zvláště chráněná část přírody je z této definice vyňata.

Záměrem budou dotčeny lesy (přehled v geodetické dokumentaci, dokumentace vynětí z PUPFL) a nivy vodotečí. Dojde i k přeložkám vodotečí.

Přehled VKP „vodoteče“, křížené mostními objekty

název vodoteče	dotčené stavební objekty
Zubřina	SO 38-21-02 ŽST Pasečnice, propustek v km 173,330
bezejmenný tok	SO 37-21-03 Domažlice - Pasečnice, propustek v km 171,166 (ev. km 171,084)
Tlumačovský potok	SO 35-20-09 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 166,444
niva Zubřiny	SO 35-21-13 Staňkov - Domažlice, propustek v km 164,635
Zubřina	SO 35-20-08 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 164,220
Zubřina (silnice)	SO 35-22-02 Staňkov - Domažlice, silniční most v km 162,350
Zubřina (silnice)	SO 35-22-01 Staňkov - Domažlice, silniční most v km 162,300
bezejmenný tok	SO 35-20-04 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 160,300
Zubřina (silnice)	SO 35-22-11 Silniční most na silnici III/18310 přes Zubřinu v skm 0,23
Zubřina	SO 34-20-04 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,8 (ev. km 151,055)
bezejmenný tok	SO 34-20-03 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,3 (ev. km 150,573)
bezejmenný tok	SO 33-20-09 Holýšov - Staňkov, železniční most v km 139,4 (ev. km 147,667)
Srbický potok	SO 33-20-04 Holýšov - Staňkov, železniční most v km 136,5
Radbuza	SO 31-20-05 Stod - Holýšov, železniční most v km 133,0
Radbuza	SO 31-20-04 Stod - Holýšov, železniční most v km 132,3
bezejmenný tok	SO 31-20-02 Stod - Holýšov, železniční most v km 129,7
Radbuza	SO 31-20-01 Stod - Holýšov, železniční most v km 128,8

Následující stavební objekty představují přímé dotčení vodotečí, či jejich niv:

- SO 31-93-01 Stod – Holýšov, úprava bezejmenné vodoteče v km 132,039
- SO 34-93-01 ŽST Staňkov, úprava a přeložka vodoteče (Hlohovský potok) v km 142,260 - 142,370
- SO 35-93-01 Staňkov – Domažlice, úprava a přeložka vodoteče (Zubřina) v km 158,100 - 158,650

Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. *Podrobné znázornění prvků ÚSES je v mapové příloze C.4.2 Mapové podklady v oblasti životního prostředí.*

Nadregionální úroveň ÚSES

Nadregionální ÚSES nejsou dotčeny. Nejbližší nadregionální biokoridor Čerchov Běleč je veden jižně od Domažlic podél státní hranice.

Regionální úroveň ÚSES

Regionální biokoridor(y) v podstatě kopíruje železniční trať od Bořic (Tlumačovský potok) podél Zubřiny do Staňkova, kde je dále veden podél Radbuzy až do Stodu. Mezi Holýšovem a Střelcem je přeložkou trati dotčeno i regionální biocentrum Hradecká skála.

Lokální úroveň ÚSES a interakční prvky

Lokální biokoridory dle územních plánů dotčených obcí doplňují či nahrazují regionální systém ÚSES podél Zubřiny a Radbuzy.

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

Vliv prováděné stavby na okolí

Samotná realizace stavby bude mít vliv na okolí stavby, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírací mostních objektů, silniční omezení (zúžení atp.) a pod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v místě stavby a navazujících tras.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady na vozidlech ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- zhotovitel stavby bude vybaven soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Během realizace jsou závazné hygienické limity akustického tlaku pro hluk ze stavební činnosti stanovené v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které jsou uvedeny v akustické studii zpracované pro celou stavbu, viz samostatná příloha E.1.2.9 Hluková studie a hodnocení vibrací.

V období výstavby bude zhotovitel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Pokud se bude stavební činnost provádět v blízkosti vpustí nebo perforovaných poklopů šachet veřejné kanalizace, bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody. Zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod.

Vliv dokončené stavby na okolí

Trasa prochází jak zastavěným územím, tak mimo zastavěné území. Ochrana stávajících obcí proti hlukové zátěži je navržena protihlukovými stěnami.

Změny dosavadního využití území, s výjimkou pozemků v trvalém záboru stavby se nenavrhují žádné změny.

Vliv stavby na odtokové poměry v území

V rámci stavby nových úseků dvojkolejně žel. trati nedochází k převedení přilehlých ploch z povodí jednoho vodního toku do toku druhého.

Navržená stavba mění fyzické poměry v částech koryt dvou drobných vodních toků a jednoho významného vodního toku, zasahuje do záplavového území.

Návrh odvodnění modernizovaného úseku trati a souvisejících stavebních objektů (pozemní komunikace, pozemní objekty budov, samostatné objekty kanalizace) v rámci možného technického, prostorového a výškového řešení splňuje požadavky §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách.

Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude překážkou ke zlepšení ekologického stavu útvarů povrchových vod BER_0250, BER_0240 a BER_0220 a pro zlepšení chemického stavu útvarů BER_0250, BER_0240. Lze předpokládat, že realizace ani provoz modernizované trati nebude příčinou zhoršení chemického stavu útvaru povrchových vod BER_0220.

Výše uvedené tvrzení lze uplatnit při odpovědném nastavení opatření proti znečišťování vodám závadnými látkami při výstavbě, a především při provozu traťového úseku.

Nepředpokládá se, že by realizace a provoz modernizované trati narušil navržená opatření pro rámcové cíle pro zlepšení stavu povrchových vod:

- zamezení zhoršení stavu útvaru povrchových vod
- zajištění ochrany a zlepšení stavu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů a dosažení jejich dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu
- cílené snížení znečištění nebezpečnými látkami, nutriety a organickými látkami, tj. zastavení nebo postupné odstranění emisí těchto látek a zabránění jejich vnosu z plošných zdrojů a z významných dešťových oddělovačů

Nepředpokládá se, že výstavbou a provozem modernizovaného úseku žel. trati Stod (mimo) – Domažlice – Pasečnice (včetně)“ budou ovlivněna navržená opatření pro uvedené útvary povrchových vod navržená v Plánu dílčího povodí Berounky. Dále se nepředpokládá, že by realizace a provoz po modernizaci byl překážkou pro zlepšení stavu konkrétních ukazatelů pro útvary povrchových vod Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínka (BER_0250), Zubřina od toku Záhořanský potok po ústí do toku Radbuza (BER_0240) a Zubřina od pramene po Záhořanský potok (BER_0220) pro něž jsou uplatňovány výjimky dle článku 4 odst. 4 a odst. 5 směrnice EU o vodách. Bude doplněno.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

V rámci stavby není požadováno.

Bourací práce

K demolícím jsou navrženy ty objekty:

- které jsou v kolizi s novým kolejovým řešením
- které jsou svým technickým stavem již překonané
- které nemají technické opodstatnění - funkční náplň
- které jsou ve špatném stavu
- které nevyhovují nové technologii

Demolované stavby budou ovzorkovány na látky škodlivé ŽP s důrazem na azbest. Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekt bude odpojen od IS, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky cca 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. V případě podsklepení nebo odkrytí jámky, šachty apod. se provede zasypání zeminou a zhutnění. Následně se provede kontrola zhutněných zásypů. Studny nejsou předmětem demolice. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

Podrobné údaje o rozsahu demolice jednotlivých objektů jsou uvedeny v kap. B.2.7., b) popis navrženého řešení, část D.2.2.5 Demolice, této souhrnné technické zprávy.

Kácení porostů

Navržená stavba si vyžádá kácení mimolesní zeleně.

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

Stavba si dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) - trvalý ani dočasný dlouhodobý (nad 1 rok), tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), a to včetně zásahu do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

l) územně technické podmínky

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území a na nové trase dvojkolejně žel. trati se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje síť stávajících komunikací a technické infrastruktury.

možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území

V prostoru novostavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, bude stavba napojená na stávající síť technické infrastruktury – vodovod, kanalizace a energetika nebo budou řešeny nové přípojky k již stávajícím sítím.

přeložky inženýrských sítí

V rámci realizace stavby budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení a souběhů drážních inženýrských sítí i sítí cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku jak drážních, tak mimodrážních organizací:

možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Podrobně je tato problematika popsána v kap. B.2.4 této zprávy.

m) seznam pozemků a staveb (popř. jednotek) podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Samotné stavební úpravy budou probíhat jak na pozemcích dráhy, ve vlastnictví Správy železnic, s.o., příp. ČD, a.s., tak pozemcích ve vlastnictví jiných subjektů, především na nových úsecích dvojkolejně žel. trati, kdy bude hranice dráhy překročena (či už samotnou stavební činností nebo např. plochami pro zařízení staveniště) budou tyto dotčené pozemky vykoupeny, příp. pronajaty.

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby, je přehled druhů a parcelních čísel dotčených pozemků detailně zpracován v části E.1.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost.

n) seznam pozemků a staveb (popř. jednotek) podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Přehled druhů a parcelních čísel pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo, je detailně zpracován v části E.1.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost.

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

V prostoru staveniště celé stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ a v jeho okolí jsou připravovány další investice a stavby Správy železnic, s.o., ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích Správy železnic, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbou dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo na ni navazují a jsou v různém stadiu připravenosti. Dále pak stavby souběžné, které nemají na tuto stavbu bezprostřední návaznost.

Z hlediska souběžných a navazujících staveb, které je nutné se stavbou koordinovat, se jedná o stavby železniční, dopravní a ostatní.

V dotčeném území se jedná zejména o následující stavby:

Železniční stavby:

- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně), stavba Správy železnic v přípravě, ve fázi ZP + PD (DUR) + EIA
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), stavba Správy železnic v přípravě, ve fázi ZP + PD (DUR) + EIA

- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN, stavba Správy železnic v přípravě, ve fázi ZP + PD (DÚR) + EIA
- Výstavba TZZ v úseku Domažlice – Kdyně, trať Klatovy – Domažlice, stavba Správy železnic v přípravě, ve fázi ZP + DÚR + DSP

Dopravní stavby:

- Silnice I 26 D5 – Stod, stavba ŘSD v přípravě, ve fázi DÚR+EIA
- I/26 Holýšov obchvat, stavba ŘSD v přípravě, ve fázi DÚR

Ostatní stavby:

- Výstavba ČOV v obci Blížejev, stavba obce Blížejev v přípravě, ve fázi DÚR
- Záměr výstavby nové prodejny Lidl Holýšov – ul. Nádražní

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, definiční úsek, staničení apod.)

Uvedený záměr „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“, který má charakter liniové železniční stavby – modernizace železniční trati, je stavbou dráhy, a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, zejména pak ustanovení v § 5. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o změnu dokončené stavby dráhy.

V úsecích nové dvojkolejné žel. trati se pak jedná o novostavbou, který si vyžádá změnu dosavadního využití a zastavěnost území.

Místo stavby:

- železniční trať 0301 Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice st.hr.
- železniční trať 0321 odb. Vránov – Poběžovice
- železniční trať 0331 Domažlice (odb. Pasečnice) – Tachov
- železniční trať 0351 Janovice nad Úhlavou – Domažlice

Trať dle Prohlášení o dráze 2020¹:

- Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice státní hranice (dle KJŘ 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald)
výše uvedená trať je součástí dráhy celostátní (C)
- Domažlice odbočná výh.č.401 – Planá u Mariánských Lázní (dle KJŘ 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní)
- Staňkov – Poběžovice (dle KJŘ 182 Staňkov – Poběžovice)
- Janovice nad Úhlavou – Domažlice (dle KJŘ 185 Horažďovice předměstí – Domažlice)
výše uvedené tratě jsou součástí dráhy regionální (R)

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Stavba má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ve znění změny č. 4, účinné od 17. 1. 2020

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba má charakter trvalé stavby. V některých stavebních objektech jsou zahrnuty též dočasné trasy inženýrských sítí (část dokumentace D.2.1.5 a D.2.1.6) a staveništní sjezdy, umístěné dočasně na dobu určitou po dobu realizace stavby, ze stávajících komunikací (část dokumentace D.2.1.8), které budou ve všech případech odstraněny do doby dokončení celé stavby.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

(včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby – traťová, staniční technologie a rámcová dopravní obslužnost území, technologie), vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních)

V úseku železniční trati je navržena modernizace dle směrnice č.16/2005 SŽDC s.o. „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Jedná se prakticky o modernizaci všech zařízení dráhy – železniční svršek, železniční spodek, objekty na železničním spodku, železniční mosty, propustky, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, zařízení silnoproudá, pozemní objekty využívané pro technologii, provoz a cestující veřejnost a další.

Stavební činnost zahrnuje zejména:

- novostavbu/rekonstrukci železničního spodku a svršku
- novostavbu/rekonstrukci mostů, podchodů, propustků, opěrných zdí a návěstních lávek
- výstavbu nových a rekonstrukci stávajících nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště
- výstavbu nového trakčního vedení
- pokládku energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě
- výstavbu zabezpečovacího zařízení včetně osazení návěstidel
- výstavbu sdělovacího zařízení pro cestující – rozhlas, informační systém
- přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí a zařízení
- výstavbu nových technologických budov pro umístění železniční technologie
- výstavbu haly pro OTV a integrovaného provozního pracoviště OR Plzeň v ŽST Domažlice
- stavební úpravy ve stávajících výpravních budov v žel. stanicích
- výstavbu protihlukových zdí
- aplikaci individuálních protihlukových opatření

Začátek stavby:

- pro železniční trať 0301 Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice st.hr.ve stáv. km 135,042 (nkm 128,011)) – navázání na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“

Konec stavby:

- pro železniční trať 0301 Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice st.hr.ve stáv. km 174,700 – navázání na stávající stav v úseku trati Domažlice odb. v. 401 – Česká Kubice, resp. na stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN“
- pro železniční trať 0321 odb. Vránov – Poběžovice v km 0,667, s přesahem technologických profesí do ŽST Horšovský Týn
- pro železniční trať 0331 Domažlice (odb. Pasečnice) – Tachov v km 6,046, s přesahem technologických profesí do ŽST Klenčí pod Čerchovem
- pro železniční trať 0351 Janovice nad Úhlavou – Domažlice v km 30,849, s přesahem technologických profesí do nákladíště Kout na Šumavě

Délka stavby: 37,384 km
Prostorová průchodnost pro ložnou míru: UIC GC
Přechodnost pro mostní objekty: D4/trat'ová rychlost
Třída zatížení: D4

Tabulka návrhových rychlostí v hlavních kolejích (kol. č. 1 a 2):

Staničení [km]	Rychlost [km.h ⁻¹]				
	Stávající	I≤100mm	I≤130mm	I≤150mm	I≤270mm
128,011 – 136,623		160	200	200	200
136,623 – 137,158		120	120	120	120
137,158 – 137,278		115		125	150
137,278 – 140,050					
140,050 – 140,450		95	100	100	120
140,450 – 143,175		110	115	120	
143,175 – 147,984		100	105	110	
147,984 – 148,542				120	
148,542 – 148,588/157,893* – 158,191					
158,191 – 164,789		160	200	200	200
164,789 – 165,748			185	185	
165,748 – 166,204		120	125	130	160
166,204 – 167,108		90	100	105	120
167,108 – 168,474		95			
168,474 – 168,860		100	105	110	125
168,860 – 173,348		105	110	115	135
173,348 – 174,700		95	100	105	125

* skok ve staničení na vý. č. 1 odbočky Přívozec

Staniční zabezpečovací zařízení: 3. kategorie typu elektronické stavědlo

Počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek):

78 ks

Železniční svršek:

60 E2	nový	51 333 m
49 E1	nový	14 727 m

Počet nově vložených výhybek:

tvar 60 E2	nové	54 ks
tvar 49 E1	nové	27 ks

Sanace žel. spodku:

staniční koleje	27 169 m
traťové koleje	38 892 m

Trakční vedení:

stavební část (brány vč. základů)	81,3 km
stavební část (podpěry vč. základů)	81,3 km
montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky)	81,3 km
montáž včetně provizorních stavů	81,3 km

Elektrický ohřev výměn:

77 ks

Výtahy:

na nástupiště	5 ks
---------------	------

Eskalátory:

na nástupiště	1 ks
---------------	------

Nástupiště:

ostrovní:	nové	475 m
jazykové:	nové	330 m
vnější:	nové	1 660 m

Žel. mosty, propustky, zdi:

mosty, podchody	nové	31 ks
	rekonstrukce	13 ks
	přestavba na most	1 ks
	demolice (bez náhrady)	1 ks
mosty silniční	nové, rekonstrukce	9 ks
	propustky	nové
zdi opěrné, zárubní	rekonstrukce	18 ks
	demolice (bez náhrady)	1 ks
	nové	22 ks

Demolice:

7297 m²

Požadavky na zábory cizích pozemků:

trvalé celkem	m ²
dočasné celkem	m ²

Kácení:

odstranění křovin	450 100 m ²
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m]	125 050 ks
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m]	17 550 ks

e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

(z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení)

Doposud nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky.

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

Doposud nebyla uplatněna žádná závazná stanoviska dotčených orgánů.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Z pohledu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči není změna stavby kulturní památkou. V úseku žel. trati v km 168,675 – 169,200 nachází v těsné blízkosti vnějšího ochranného pásma Městské památkové rezervace (OP MPR).

Z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se na změnu stavby jeho definice nevztahuje, jelikož se jedná o stavbu dráhy. V úseku železniční stanice Staňkov, definované staničením km 140,650 – 141,500, do ochranného pásma vodního zdroje „Staňkov vrt pozorovací č.1573“ stanoveného ONV Domažlice pod č.j. Vod-492/66, 30.8.1966.

Navrhovaná dokumentace stavby předpokládá změnu, resp. stanovení nového ochranného pásma dráhy (dále jen OPD) na úsecích nové dvojkolejné trati v úsecích Stod – Odb. Dolní Kamenice, Odb. Přívozec – Domažlice a v místě ŽST Pasečnice, kde dochází k přeložce trati do

nové stopy z důvodu eliminace propadu rychlosti. Ve zbývajících úsecích se nepřepokládá změna stávajícího OPD. Naopak v úsecích opouštěné žel. trati dojde ke zrušení stávajícího OPD.

Dále budou dotčena ochranná a bezpečnostní pásma přeložených inženýrských sítí, stejně jako vzniknou ochranná pásma nově zřizovaných přípojek. Žádná chráněná území nebudou navrženy stavbou měněna, stavba do nich však zasahuje.

Podrobněji viz též kapitolu B.1, písmeno g).

h) základní bilance stavby

potřeby a spotřeby médií a hmot

Bilance elektrické energie, pitné vody a odpadů ve fázi provozu stavby je shrnuta v kapitole B.2.3, písmeno b) a c).

hospodaření s dešťovou vodou

Povrchové vody (srážkové vody) odváděné z odvodňovacího systému trati a ze souvisejících pozemních komunikací a střech pozemních objektů budov lze považovat za obecně povrchové vody.

Součástí modernizovaného úseku trati jsou také navrhované parkovací plochy menších kapacit. Pro tyto plochy platí nutnost zabezpečení odvodňovacího systému proti úniku ropných látek do povrchových či podzemních vod. Odvodňovací systém železniční trati je tvořen:

- otevřeným odvodněním (příkopy, příkopové žlaby, příkopové zídky)
- zakrytým odvodněním (trativody, trativodní šachty)
- svodným potrubím
- svahovými žebry

Tento systém je vyústěn do vodotečí, vsakovacích zařízení a dešťové kanalizace. Odtok vody je v nutných případech regulován (retenční potrubí). Nástupišť a nástupištní přístřešky budou odvodňovány do kolejiště resp. do odvodňovacího systému železničního spodku. Z upravovaných pozemních komunikací bude srážková voda odváděna sklonovými poměry na okolní terén, do vsakovacích zařízení a dešťové kanalizace. Odvodňovací systém železniční trati není vybaven zařízením proti případnému znečištění při havárii. Z nových pozemních objektů budov budou srážkové vody odváděny do vsakovacích zařízení na přilehlých drážních pozemcích. Řešení vsakování srážkových vod musí odpovídat normě ČSN 759010 – Vsakovací zařízení srážkových vod.

Požadavek §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách resp. zákona č. 183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (§20 odst.5) je výše uvedeným řešením odvodnění splněn.

celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

V průběhu stavby bude vyprodukováno větší množství odpadů, s nimiž bude naloženo v souladu s popisem v kapitole B.6, písmeno a). Mezi nejvíce zastoupenými odpady bude stavební suť, beton z demolic, železný šrot, a především vytěžené zeminy.

Po dokončení stavby budou veškeré v místě stavby produkované emise souviset s provozováním drážní dopravy, které není touto změnou nijak dotčeno. Odpady budou souviset s provozem technologické budovy.

Podrobněji je bilance odpadů popsána v kapitole B.2.3, písmeno c).

i) základní předpoklady výstavby

časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předpokládané termíny realizace touto dokumentací popsaných změn vyplývá z časového postupu prací celé stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ a v následujících letech:

- zahájení stavby: 1.1.2026
- dokončení stavby: 30.7.2029

- délka stavby: 1 307 dní

V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

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

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

Stavba bude předávána do provozu postupně po dílčích částech, aby se minimalizovaly dopady na cestující. Zprovozněné části budou do vydání kolaudačního souhlasu ve zkušebním provozu na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. včetně prováděcího předpisu. V potřebných případech bude před zahájením zkušebního provozu provedena technickobezpečnostní zkouška.

k) orientační náklady stavby

Celkové náklady stavby ve fázi zpracování DÚR nebyly dosud stanoveny. V rámci přechodného stupně předprojektové přípravy, Záměru projektu, byly stanoveny celkové investiční náklady ve výši 14 174 406 tis. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Z hlediska začlenění stavby do území a stavebně-architektonického řešení nedochází k podstatným změnám oproti dnešnímu stavu.

Prevážná většina stavebních objektů nevyžaduje zpracování urbanistického, architektonického a výtvarného řešení. V rámci stavby budou použity výrobky běžně používané na dopravních stavbách.

Architektonický návrh byl motivován snahou, aby pokud možno nově navrhované objekty, zařízení a konstrukce tvořili harmonický a vyvážený celek se stávajícími drážními objekty a konstrukcemi, ale i s okolní krajinou. Snahou bylo respektovat dnešní tvarové a barevné řešení a hledat symbiosu s novým architektonickým návrhem a logicky navázat na již dokončované úseky modernizace.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Jednokolejná žel. trať v úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně) je součástí dráhy celostátní 712 (TÚDÚ 0301) Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice státní hranice zajišťuje především příměstskou dopravu ve směru Plzeň – Domažlice a dálkovou mezinárodní osobní dopravu ve směru Praha hl. n. – Plzeň – Domažlice – München.

Jednokolejná žel. trať v úseku Staňkov (Staňkov-Vránov) – Horšovský Týn je součástí je součástí dráhy regionální č. 717C (TÚDÚ 0321) Staňkov-Vránov – Poběžovice zajišťuje především regionální dopravu ve směru Staňkov (Holýšov) – Poběžovice.

Jednokolejná žel. trať v úseku Domažlice (Domažlice odb. v. 401) – Klenčí pod Čerchovem je součástí je součástí dráhy regionální č. 717A (TÚDÚ 0331) Domažlice (odb. Pasečnice) – Tachov zajišťuje především regionální dopravu ve směru Domažlice – Planá u Mariánských Lázní.

Jednokolejná žel. trať v úseku Domažlice – Kdyně je součástí je součástí dráhy regionální č. 710B (TÚDÚ 0351) Janovice nad Úhlavou – Domažlice zajišťuje především regionální dopravu ve směru Klatovy – Domažlice.

Železniční stanice Stod leží v km 134,980 celostátní dráhy jednokolejné trati Plzeň hl. n. – Česká Kubice státní hranice. V ŽST Stod se nacházejí následující vlečky a účelová kolejiště:

- vlečka ZNZ, sklad Stod (číslo vlečky 2149) je zaústěna v ŽST výhybkou č. 10 do koleje č. 10 v km 135,111
- účelové kolejiště OSPD SŽDC – kolej č. 5b je zaústěna výhybkou číslo 9A do manipulační koleje č. 5

Železniční stanice Holýšov leží v km 142,540 celostátní dráhy trati Plzeň hl. n. – Česká Kubice st. hranice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. V ŽST Holýšov se nacházejí následující vlečky a účelová kolejiště:

- vlečka SVA, a. s. Holýšov odbočuje ve stanici ze druhé koleje na plzeňském zhlaví výh. č. 7 a na domažlickém zhlaví výh. č. 12. Vlečka není provozována (bez úředního povolení) – zákaz jízdy drážních vozidel

Železniční stanice Staňkov leží v km 148,819 celostátní dráhy trati Plzeň hl. n. – Česká Kubice státní hranice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

- je stanicí odbočnou pro trať Staňkov – Poběžovice

V ŽST Staňkov se nacházejí následující vlečky a účelová kolejiště:

- účelová kolej OSPD SŽDC: kolej č. 4b je zaústěna výhybkou č. 13 do dopravní koleje č. 2.

Železniční stanice Blížejev leží v km 156,958 celostátní dráhy trati Plzeň hl. n. – Česká Kubice st. hranice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. V ŽST Blížejev se nacházejí následující vlečky a účelová kolejiště:

- účelové kolejiště OSPD: kolej č. 4a je zaústěna ve stanici výhybkou č. 4 do manipulační koleje č. 4

Výhybna Radonice leží v km 162,210 celostátní dráhy jednokolejné trati Plzeň hlavní nádraží – Česká Kubice státní hranice. Je výhybnou dálkově ovládanou ze ŽST Domažlice.

Železniční stanice Domažlice leží v km 168,066 celostátní dráhy jednokolejné trati Plzeň hl. n. – Česká Kubice státní hranice, v km 31,680 regionální dráhy jednokolejné trati Horažďovice předměstí – Domažlice a v km 0,000 regionální dráhy jednokolejné trati Domažlice – Planá u M. L.

Po provozní stránce je stanicí:

- odbočnou pro trať Domažlice – Planá u M. L.,
- odbočnou pro trať Horažďovice předměstí – Domažlice
- přílehlou pro trať D3 Domažlice – Bělá nad Radbuzou

V ŽST Domažlice se nacházejí následující vlečky a účelová kolejiště:

- Primagra a.s. – vlečka Domažlice (číslo vlečky 2008) je zaústěna v přímém pokračování staniční koleje č.19 v km 167,794. PPR viz příloha č.6 SR. Do koleje vlečky č. 5 je výhybkou č. A1 v km 0,192 vlečky zaústěna vlečka „Vlečka AGROPODNIK Domažlice a.s.“, do které je dále výhybkou č. K1 v km 0,537 zaústěna vlečka „Vlečka TRS Domažlice“
- Vlečka Fronk (číslo vlečky 2129) je zaústěna z koleje č.19 výhybkou číslo S1. Provozovatel dráhy vlečky je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Holzindustrie Donau Trhanov (číslo vlečky 2253) je zaústěna v nákladišti Trhanov z koleje č. 1 výhybkou č. 2 v km 9,015 a výhybkou č. 4 v km 9,364 tratě. Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.
- vlečka „ČD, a.s. – Domažlice“ (číslo vlečky 2270) je zaústěna v ŽST Domažlice: 1. část vlečky – koncovým stykem (koncovými styky) výhybky číslo 108 v km 167,176 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr.; 2. část vlečky – koncovým stykem přímé větve výhybky č. 20 v km 167,877 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. a dále v přímém pokračování koleje č. 13 v km 167,617 dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr.; 3. část vlečky – v přímém pokračování koleje č. 17 v km 167,916 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. a dále koncovým stykem odbočné větve výhybky č. 20 v km 167,877 dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr.

Výše uvedené část trati 712 (TÚDÚ 0301) jsou součástí dráhy celostátní, části tratí 717A (TÚDÚ 0321), 717C (TÚDÚ 0331) a 710B (TÚDÚ 0351) jsou součástí dráhy regionální, vlastníkem je ČR zastoupená Správou železnic s.o., která je zároveň jejich provozovatelem, místním správcem OŘ Plzeň. Provozovatelem drážní dopravy osobní jsou převážně ČD a.s., v nákladní dopravě pak převážně ČD Cargo, a.s. Výše uvedené tratě nejsou elektrifikovány.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména novostavbu/rekonstrukci železničního spodku a svršku, nástupišť včetně spodních staveb (mostů, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních objektů pro umístění tohoto zařízení. Dále v úpravách dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

Hlavní náplní stavby je kombinací novostavby nové trati v úseku Stod (mimo) – Holýšov (mimo) a odb. Přívozec (včetně) – Domažlice (mimo) a optimalizací zbývajících úseků žel. trati v úseku Holýšov (včetně) – odb. Přívozec (mimo) a Domažlice (včetně) – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně) v souladu Centrální komisí ministerstva dopravy schválenou variantou 3b Aktualizace studie proveditelnosti (dále jen ASP) „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“. Oproti původnímu zadání (Zvláštní technické podmínky), předpokládající zpracování DÚR ve variantě 4e Studie proveditelnosti – optimalizace stávající jednokolejné trati, bude dokumentace zpracována ve výše schválené variantě 3b a dále na základě požadavku zadavatele na prověření následujících technických a finančních modifikací této varianty:

- prodloužení nové dvojkolejné trati v úseku Holýšov – st. km 145,300
- zdvojkolejnění stávající trati v úseku Staňov (mimo) – odb. Vránov (vč.)
- zdvojkolejnění stávající trati v úseku Domažlice město (mimo) – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (vč.)

Výsledným návrhem modernizace celého úseku železniční trati je tak následující řešení:

- novostavba nové žel. trati v úseku Stod (mimo) – Holýšov – odb. Dolní Kamenice (včetně) na rychlost 200 km/h
- optimalizací stávající jednokolejné trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) – ŽST Staňov (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňov (mimo) – odb. Vránov (vč.)
- elektrizaci stávající jednokolejné trati v úseku Staňov (mimo) – odb. Přívozec (mimo)
- novostavba nové žel. trati v úseku odb. Přívozec (včetně) – Domažlice (mimo) na rychlost 200 km/h
- optimalizací stávající jednokolejné trati v úseku Domažlice (včetně) – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseku Domažlice (mimo) – Domažlice město (včetně)

Součástí stavby je úprava domažlického zhlaví žel. stanice Stod, rekonstrukce žel. stanic Holýšov, Staňov a Domažlice, vč. výstavby nové odbočky Nový Mlýn a železniční stanice Pasečnice. Stávající ŽST Blížejov bude zrušena a nahrazena novou odbočkou Přívozec, resp. stejnojmennou zastávkou Blížejov v nové poloze. Zrušena bude dále stávající výhybna Radonice.

V úseku nové žel. trati mezi Stodem a Holýšovem bude zřízena nová zast. Střelice u Stoda, jako náhrada za zrušenou zastávku Hradec u Stoda na opouštěném úseku žel. trati, Stávající zastávka Dolní Kamenice bude zrušena bez náhrady.

ŽST Holýšov bude zcela přestavěna s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávající žel. stanice.

V úseku mezi odbočkou Přívozec a Domažlicemi je trasa též vedena v nové stopě pro rychlost až 200 km/h. Na této trase bude zřízena nová zastávka Blížejov (náhrada za stejnojmennou žel. stanici na opouštěném úseku žel. trati) a nová odbočka Nový Mlýn. Zastávka Milavče bude umístěna cca v poloze stávající zastávky.

Ve zbývajících úsecích budou přestavěny ŽST Staňov a Domažlice s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávajících žel. stanic a dojde ke zřízení nové ŽST Pasečnice.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati a přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již

vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. A to společně i s ostatními připravovanými stavbami v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN a realizovanými stavbami Uzlu Plzeň. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Dále se jedná o následujících zlepšení kvalitativních parametrů, směřující zejména k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu, resp. zlepšení technického stavu a parametrů železniční tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice do stavu, který odpovídá požadavkům technických norem a legislativním požadavkům tuzemských a evropských zákonů a nařízení
- odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů v železničních stanicích
- zvýšení traťové rychlosti a tím zkrácení cestovních dob vlaků na rameni Praha – Mnichov/Norimberk
- zajištění dostatečné kapacity infrastruktury pro další rozvoj příměstské a regionální dopravy ve směru Plzeň – Domažlice
- zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy a vytvoření dostatečné kapacitní spojnice Čech a Bavorska, včetně zajištění interoperability a odstranění bariér konkurenceschopnosti tohoto spojení
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace,...)
- nasazení ETCS. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030
- splnění podmínek TSI, zejména umožnění jízd nákladních vlaků délky 600 m, popř. dodržení Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 umožněním jízd nákladních vlaků délky 740 m, traťové rychlosti 100 km/h a hmotnosti na nápravu nejméně 22,5 t

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Energetická bilance – EOv

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
▪ ŽST Stod		
Stávající EOv – TS3-EOV1 (beze změny)	62	62
Stávající EOv – TS3-EOV2 (odpojené)	-34,5	-34,5
<u>Nové EOv – TS3-EOV</u>	<u>63,8</u>	<u>63,8</u>
Celkem	125,8	125,8
▪ ŽST Holýšov		
Nové - Technologie EOv TS4-EOV1	65,4	65,4
<u>Nové - Technologie EOv TS4-EOV2/SSZT</u>	<u>65,4</u>	<u>65,4</u>
	130,8	
▪ Odb. Dolní Kamenice		
<u>Nové - Technologie EOv TS5-EOV1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	
▪ ŽST Staňkov		
Nové - Technologie EOv TS6-EOV1/SSZT	29,9	29,9
Nové - Technologie EOv TS6-EOV2	42,7	42,7
<u>Nové - Technologie EOv TS6-EOV3/SSZT</u>	<u>37,6</u>	<u>37,6</u>
	110,2	
▪ Obd. Přívozec		
<u>Nové - Technologie EOv TS7-EOV1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	

▪ Odb. Nový Mlýn		
Nové - Technologie EOVS TS8-EOV1/SSZT	55,7	55,7
	55,7	
▪ ŽST Domažlice		
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV1	93,0	93,0
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV2/SSZT	22,8	22,8
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV3	104,8	104,8
	220,6	
▪ ŽST Pasečnice		
– napájení z trakčního vedení		
Nové - Technologie EOVS TS10-EOV1/SSZT	39,6	39,6
	39,6	
– napájení z distribuční sítě		
Nové - Technologie EOVS	18,7	18,7
	18,7	

Energetická bilance – rozvody NN v majetku Správy Železnic, s.o.

Název odběru	Pi (kW) stáv.	Ps (kW) stáv.	Pi (kW) navržený	Ps (kW) navržený
ŽST Stod	-	-	155	119
zast. Střelice u Stoda			60	47
ŽST Holýšov	-	-	75,5	62
ŽST Holýšov, obvod Holýšov			11	9
BTS Dolní Kamenice	-	-	8	6
Odbočka Dolní Kamenice			33,5	27
BTS Ohučov	-	-	8	6
ŽST Staňkov			169,5	125
SpS Staňkov	-	-	18	10
zast. Osvračín			19,5	16
žel. přejezd P623	-	-	5	3
zast. Blížešov, odb. Přivozec			67,5	55
BTS a Odbočka Nový Mlýn	-	-	33,5	27
zast. Milavče			10,6	8,1
BTS Radonice	-	-	8	6
ŽST Domažlice			342,5	255,4
zast. Domažlice město	-	-	17,8	13,3
ŽST Pasečnice			26,1	19,6
BTS Trhanov	-	-	8	6
BTS Klenčí pod Čerchovem			8	6
Celkový výkon (kW)			1 085	826,4

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

Navržená stavba nemá žádné požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení ani elektronického komunikačního zařízení veřejné sítě. Veškerá připojení nových technologických objektů jsou navržena po sítích Správy železnic.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

(Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace včetně údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením)

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úroňový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp či výtahu s úpravou pro zdravotně postižené, popřípadě vertikálně zdvihací plošiny.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev. Všechna nová nástupiště v žel. stanicích a zastávkách, přístupné cestujícím, budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

Stavba je navržena tak, aby splňovala Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému.

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se část navrhované stavby, nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, posuzuje podle §2, odst. (1) c) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejnosti. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Příloze 1 vztahující se k uvedenému druhu stavby.

Požadavky na technické parametry staveb a zařízení

Nástupiště

Nástupiště bude splňovat následující parametry:

- max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%
- součinitel smykového tření povrchu nástupiště, souvisejících nástupištních ploch a přístupových chodníků a zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min. $\mu = 0,5 \tan \alpha$ (α ...úhel sklonu)
- min. šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je závislá na délce překážky
- min. 2 000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m
- min. 2 400 mm od nástupní hrany při délce překážky přes 10 m
- poloha všech nově navržených konstrukcí, vybavení nástupiště je navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm
- min. vzdálenost mobiliáře od okraje signálního pásu činící 1 000 mm, nejlépe 1 500 mm
- veškeré překážky (sloupy osvětlení, rozhlasu atd) jsou umístěny ve vzdálenosti min. 1 000 mm od okraje signálního pásu nebo doprostřed signálního pásu

Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti

Při situování bezpečnostních a orientačních pásů bylo použito:

- Vzorové listy SŽDC Ž8.7 – Změna č. 2
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- Doporučený standart technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 2009
- Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy, musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04

Schodiště

Schodiště budou splňovat následující parametry:

- pochozí plocha – součinitel smykového tření min 0,5
- přední okraj schodišťového stupně do vzdálenosti 40 mm – součinitel smykového tření min 0,6 Dle ČSN 73 4130
- madla budou kontrastní, odsazená 40 mm od zdi

Zábradlí

Zábradlí byla zřizována v následujících případech (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí):

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravním apod.) použít jiných než vyhrazených cest
- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší
- zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště bude mít na pravém madle umístěn hmatový štítek

Komunikace

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přechody pro chodce budou doplněny bezbariérovými úpravami (varovný – 40 cm a signální – 80 cm pás) a budou nasvíceny speciálním přechodovým svítidlem. Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.

Materiály, z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy, musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

Volně stojící nábytek a zařízení

- všechny volně stojící nábytek a zařízení opticky kontrastuje se svým okolím a nemá ostré hrany
- všechny volně stojící nábytek a zařízení je umístěno tak, aby nepřekáželo nevidomým nebo zrakově postiženým osobám, jeho poloha je zjistitelná nevidomými osobami používající hůl
- na nástupišťích jsou umístěny lavičky s opěradly zad, z nichž jedna třetina je vybavena opěrkami

Informační systém pro cestující

Informační systém doplněn o potřebné orientační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště. Tabule jsou součástí orientačního systému.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Z důvodů dodržení příslušných norem pro souběh sdělovacích kabelů s kabely zabezpečovacími a silnoproudými budou dodrženy následující zásady:

- při souběhu s kabely zabezpečovacími a silnoproudými do 1 kV je nutné dodržet minimální vzdálenost samostatných kabelových prvků 30 cm a kabely nemusí být uloženy v chráničkách; v případě vzdálenosti 10 cm musí být kabely uloženy v chráničkách.
- při souběhu s trakčními kabely, tj. kabely do 35 kV, je nutné dodržet prostorovou normu ČSN 73 6005 pro souběh sdělovacího kabelu (OK). Vzdálenosti budou mezi kabely 0,8 m v případě nechráněného OK a 0,3 m v případě OK v chráničkách nebo žlabech.

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

Korozní průzkum byl proveden měřením rezistivity půdy, elektrického pole a měřením potenciálu na vybraných uzemněných konstrukcích v blízkosti železniční trati. Práce v terénu byly prováděny postupně od dubna 2020 do června 2021. Měření byla provedena na stanovištích dle mapových podkladů – situačního zákresu modernizované žel. trati, a to jak na úsecích nové žel. trati v nové stopě, tak na stávajících optimalizovaných úsecích.

Bylo provedeno měření rezistivity půdy, elektrického pole a pro kontrolu i potenciál na vybraných zemních podél železniční trati. Z registračních měření intenzity elektrického pole byly následně vypracovány protokoly. Měřicí stanoviště jsou vyznačena na přehledné situaci a označena čísly. Z vypočtených průměrných hodnot intenzity elektrického pole a naměřených hodnot rezistivity půdy byla vypočtena proudová hustota.

Celá modernizovaná trať se nachází v prostředí s průměrnou rezistivitou půdy měřenou do hloubky 2 m v rozmezí 30 až 140 Ωm .

Hustota proudového pole byla na 15 vybraných bodech naměřena v rozmezí 0,4 až 2,3 A/m².

Podrobně je řešeno v samostatné části dokumentace E.3.1.6 Korozní průzkum.

c) výjimky z norem a předpisů ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby

(např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.)

Navržené změny nevyžadují žádné výjimky.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku žel. trati Stod – Domažlice – Pasečnice neodpovídají standardům pro železniční trať zařazené do transevropské sítě. Vybavení železniční infrastruktury významně zaostává za technickým vývojem. Některé důležité objekty dopravní cesty jsou již za hranicí životnosti. Znamená to, že jen pro samotné udržení v provozuschopném stavu na současné úrovni by i bez realizace projektu bylo nutné brzy přistoupit k zásadním obnovám a rekonstrukcím investičního charakteru.

Zabezpečovací zařízení

ŽST Stod

Stanice je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1988. V roce 1992 bylo zařízení doplněno o dálkové ovládání výhybny Chotěšov, jehož celková rekonstrukce proběhla v roce 2015 po opakovaném zásahu bleskem. Ve výchozím stavu (po realizaci 1. stavby) bude stanice zabezpečena elektronickým SZZ typu ES.

Stod – Holýšov

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu reléový poloautoblok RPB bez kontroly volnosti tratě. Ve stavu po realizaci 1. stavby traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AH.

ŽST Holýšov

Stanice je zabezpečena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu ústřední stavědlo vzor 5007. Zařízení prošlo v roce 1965 generální opravou. V DK je umístěn stavědlový přístroj vzor 5007 pro přilehlé domažlické zhlaví, který současně slouží i jako řídicí přístroj. Ve stanici je jedno závislé stavědlo St.1 se stavědlovým přístrojem vzor 5007.

Holýšov – Staňkov

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu reléový poloautoblok RPB bez kontroly volnosti tratě.

ŽST Staňkov

Stanice je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 s ovládáním odbočky Staňkov – Vránov. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1975.

Staňkov – Blížejev

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH88. V úseku jsou ke zjišťování volnosti úseku použity úseky počítačů náprav Alcatel. Pro vyhodnocení anulace na přejezdech jsou použity kolejové dotyky Honeywell.

Staňkov – Vránov – Horšovský Týn

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie, telefonické dorozumívání podle předpisu SŽDC D1.

ŽST Blížejev

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu ústřední stavědlo vzor 5007 se světelnými návěstidly. Zařízení prošlo v roce 1987 generální opravou a v roce 1990 byly do zařízení zapojeny elektromotorické přestavníky. V DK je umístěno ústřední stavědlo se stavědlovým přístrojem vzor 5007.

Blížejev – Radonice

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH 88, se zjišťováním volnosti trati kolejovými obvody.

Výhybna Radonice

Výhybna je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1983 a v roce 1994 bylo zřízeno dálkové ovládání ze ŽST Domažlice.

Radonice – Domažlice

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH 88, které se řadí do 3. kategorie. Volnost úseku je sledována kolejovými obvody a jedním úsekem počítače náprav.

Domažlice – Kdyně

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AH.

ŽST Domažlice (včetně odb. Pasečnice)

Stanice je tvořena obvodem vlastní ŽST Domažlice a dále obvodem odbočky Pasečnice. Stanice je v obou obvodech zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu

AŽD 71. SZZ v ŽST Domažlice bylo uvedeno do provozu v roce 1983, na odbočce Pasečnice v roce 2005. Dálkové ovládání odbočky Pasečnice je zajištěno z dopravní kanceláře ŽST Domažlice.

Domažlice (odb. Pasečnice) – Česká Kubice

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH88a. Volnost úseku je zajišťována počítači náprav.

Domažlice – Klenčí pod Čerchovem

V mezistaničním úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie, radiové spojení (sít' VHF) podle předpisu SŽDC D3

Sdělovací zařízení

Současný stav a vybavení sdělovacího zařízení odpovídá úměrně svému stáří. Zařízení umožňuje pouze místní řízení a ovládání sdělovacího zařízení v jednotlivých železničních stanicích a neumožňuje dálkové ovládání DOZ z CDP a PPV.

V úseku Stod – Domažlice je položen hybridní kabel 12 vláken. V daném úseku trati není provozován žádný přenosový systém ani technologická datová síť. Jednotlivé železniční stanice, tj. Holýšov, Staňkov a Domažlice jsou vybaveny telefonní ústřednou typu TTC 2000 případně TTC 2000C, jejichž výroba byla ukončena.

Informační systém pro informování cestujících je vybudován pouze v ŽST Domažlice, kde byl vybudován v roce 2008. V ostatních železničních stanicích není informační systém vybudován.

Rozhlasové zařízení, vyjma ŽST Domažlice, kde byla provedena rekonstrukce rozhlasového zařízení, jsou zastaralé systémy bez možnosti dálkového ovládání. Rozhlasové zařízení ŽST Domažlice bude plně využito.

Kamerový systém s lokálním záznamem na záznamové zařízení a dohledem v dopravní kanceláři je realizován v ŽST Domažlice. V tomto případě se jedná o analogový kamerový systém, který není možné začlenit do dálkového ovládání a dohledu. Začlenění je možné po provedení nutných úprav a doplnění. V ŽST Domažlice bude navržena pouze nezbytná modernizace analogového kamerového systému na digitální.

Na trati Plzeň hl.n. – Česká Kubice st.hr. je provozován národní analogový traťový rádiový systém třídy B typu TRS Tesla založený na základnových radiostanicích ZR 47.

V současné době je traťový úsek Stod – Domažlice vybaven sdělovacími zařízeními a technologickými systémy umožňující pouze místní řízení a dohled železniční trati. V úseku proběhly ojedinělé modernizace telekomunikační infrastruktury, přesto je průměrné stáří vybraných zařízení v tomto úseku více jak 30 let. Stávající sdělovací zařízení je již morálně zastaralé a neumožňuje přechod na dálkové řízení trati (DOZ) z dispečerského pracoviště. Vzhledem k požadavku zavedení řízení trati z dispečerského pracoviště je nutné stávající sdělovací zařízení a technologické systémy nahradit moderními, které umožní dálkové ovládání trati. Dálkové ovládání trati bude z dispečerského sálu společně s tratí Beroun – Plzeň – Cheb.

Silnoproud

Na trati není provozována žádná trakční soustava. Stávající silnoproudé napájecí rozvody pro potřebu zajištění napájení technologických systémů zejména zabezpečovacích zařízení, osvětlení železničních prostor, ohřevů výměn v dožívajícím stavu, popř. ve stavu, který neodpovídá požadavkům na současný standard zařízení provozovaných Správou železnic.

b) popis navrženého řešení

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

1. D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 30-01-11 ŽST Stod, úprava SZZ

PS 32-01-11 ŽST Holýšov, SZZ

PS 33-01-11 Odb. Dolní Kamenice, SZZ
PS 34-01-11 ŽST Staňkov, SZZ
PS 35-01-11 Odb. Přívozec, SZZ
PS 35-01-12 Odb. Nový Mlýn, SZZ
PS 36-01-11 ŽST Domažlice, SZZ
PS 38-01-11 ŽST Pasečnice, SZZ

2. D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 31-01-21 Stod – Holýšov, TZZ
PS 33-01-21 Holýšov – odb. Dolní Kamenice, TZZ
PS 33-01-22 Odb. Dolní Kamenice – Staňkov, TZZ
PS 34-01-21 Staňkov – Horšovský Týn, úprava TZZ
PS 35-01-21 Staňkov – Odb. Přívozec, TZZ
PS 35-01-22 Odb. Přívozec – odb. Nový Mlýn, TZZ
PS 35-01-23 Odb. Nový Mlýn – Domažlice, TZZ
PS 36-01-21 Kdyně – Domažlice, úprava TZZ
PS 37-01-21 Domažlice – Pasečnice, TZZ
PS 38-01-21 ŽST Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, úprava TZZ
PS 38-01-22 ŽST Pasečnice – Česká Kubice, úprava TZZ

3. D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 39-01-51 Stod – ŽST Pasečnice, DOZ

4. D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

PS 39-01-71 Stod – ŽST Pasečnice, balízy ETCS
PS 39-01-72 Stod – st.hr. SRN, RBC

Stávající stav

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) ve stanicích Holýšov, Blížejev jsou vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením, které je zařízením 2.kategorie. V dopravních Staňkov-Odbočka Vránov, Radonice a Domažlice jsou vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením TEST 14, respektive AŽD 71.

Navazující traťové úseky Stod-Holýšov a Holýšov-Staňkov, jsou vybavena zařízením 2.kategorie a úseky Staňkov-Blížejev, Blížejev-výhybna Radonice, výhybna Radonice-Domažlice, Domažlice (odb. Pasečnice) – Česká Kubice jsou zařízením 3.kategorie typu AH88.

V současném stavu jsou dálkově řízeny dopravní odbočka Vránov a výhybna Radonice.

Vazba na navazující stavby

Technické řešení železničního zabezpečovacího zařízení navazuje na související stavby, které budou realizovány v časovém předstihu před touto stavbou. Jedná se následující stavby:

- "Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)"
- "Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)"
- "Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN"
- Stavby ETCS na navazujících tratích

Technické řešení

Staniční zabezpečovací zařízení v úseku Stod (mimo) – Česká Kubice (mimo) se vybudují nová, která budou vyhovovat minimálně podmínkám 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s rozšířením funkcionality dle podmínek výhradního provozu ETCS L2 s benefity a obousměrnou komunikací. Zařízení bude zřízeno s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly a s

počítači náprav. Pro napájení nového zařízení i dalších zařízení (např. sdělovací zařízení) bude sloužit univerzální napájecí zdroj. Základní napájení pro univerzální napájecí zdroj bude zajištěno z trakčního vedení, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě. Diagnostika zabezpečovacího zařízení z úseku stavby bude stažena do nejbližších ŽST a odtud bude proveden výstup do drážní technologické datové sítě a dále i na Intranet.

Pro umístění vnitřních částí SZZ se ve všech stanicích využijí buď prostory ve stávajících výpravních budovách, nebo technologické objekty na opačném zhlaví než je umístěna výpravní budova. V traťových úsecích se u železničních přejezdů zřídí nové technologické objekty. V rámci PS budou ve stavědlových ústřednách a v místnostech baterií stavědla namontovány klimatizační jednotky, které v těchto místnostech budou udržovat stanovenou teplotu (budou topit nebo chladit). Požadavek na teplotu v místnosti baterií je s ohledem na umístění baterií +20°C, ve stavědlových ústřednách od +5°C do +35°C. Napájení klimatizačních jednotek bude zajištěno z místní sítě. Správná činnost klimatizačních jednotek bude indikována na pracovišti JOP a dále bude indikována v diagnostice staničního zabezpečovacího zařízení. Konkretizace umístění klimatizačních jednotek bude určena v rámci SO pro stavební úpravy budov.

Ve všech traťových úsecích bude zřízeno nové TZZ, které bude plně integrováno do technologických celků přilehlých SZZ. Bude se jednat o elektronická TZZ bez oddílových návěstidel, s počítači náprav, umožňující jízdu více vlaků mezistaničním oddílem za sebou pod dohledem ETCS. Dělení traťových úseků na oddíly (bez oddílových návěstidel) vyplývá z návrhu dopravní technologie. V traťovém úseku vedeném ve stávající stopě, bude využito ponechaných přejezdů, jehož přibližovací úseky budou využity i jako místa pro dělení traťových oddílů, tedy dojde k využití počítačů náprav přejezdových zařízení.

Jednotlivá PZS budou nová s obousměrnou komunikací. PZS, která budou v obvodu stanic součástí technologie SZZ.

Zabezpečení přejezdů bude nově posuzováno nejen podle normy, ale i podle Metodického pokynu vydaného GR Správy železnic, státní organizace (dříve SŽDC) s platností 1. 10. 2019 „Konfigurace PZS světelných“. Při úpravách přejezdových zařízení bude v rámci dalšího stupně dokumentace posuzována nezbytnost doplnění zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V úseku stavby bude zajištěn výhradní provoz pod dohledem ETCS L2 s benefity, proto bude omezen rozsah zřizování návěstidel a rozsah výstrojí návěstidel. Uvedené bude řešeno v souladu vydaným **Metodickým pokynem** SŽ TSI CCS /MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTM s výhradním provozem ETCS č.j. 78374/2020-SŽ-GR-O14. Oddílová návěstidla na trati budou nahrazena lokalizačními značkami ETCS. Pro provoz pod výhradním dohledem ETCS a pro výše navrhovaný způsob návěstění bude nutné upravit příslušné předpisy a normy Správy železnic, státní organizace.

V úseku Domažlice – Česká Kubice – st. hr. SRN bude zřízen smíšený provoz systému ETCS L2, tedy s hlavními návěstidly a zábrzdou vzdáleností 700 m na základě rozhodnutí zadavatele. Ten zde bude ponechán do doby dokončení systému ETCS i na německé straně.

Po dobu stavebních prací v jednotlivých dopravních bude jako provizorního zabezpečovacího zařízení využito stávající SZZ, které bude upravováno pro jednotlivé stavební postupy.

Řízení trati Stod (mimo) – Česká Kubice (mimo) bude, dle pokynu Správy železnic, státní organizace z CDP Praha a záložní pracoviště bude zřízeno v místě regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Domažlicích. Toto pracoviště se v rámci stavby pouze upraví a vybaví technologií.

Jak již bylo výše uvedeno, v úseku stavby bude při jejím dokončení zajištěno DOZ z CDP Praha a bude zřízen systém ETCS. Součástí stavby proto budou veškeré dodávky, montáže a úpravy, které bude nutné provést jak ve vlastním úseku stavby (balízy, lokalizační značky), v RDP Domažlice, tak i v CDP Praha odkud bude základní řízení (dodání skříní DOZ a RBC, vybavení řídicího sálu a zajištění přenosových cest). RBC bude společné pro celou trať Plzeň-Domažlice-Česká Kubice a bude dodáno související stavbou (2.stavba) a touto stavbou bude pouze upravováno.

Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.

Kabelové rozvody se v potřebném rozsahu položí nové a budou provedeny plněnými kabely dle ČSN 34 2040 v platné edici. S ohledem na elektrizaci traťového úseku jednofázovou střídavou trakční soustavu 25kV / 50Hz bude převážná část kabelizace provedena kabely typu TCEKPFLEZE s ochranným kovovým obalem. Pokládka kabelů zabezpečovacích zařízení bude v maximální míře využívat společnou trasu s výkopy pro trasy sdělovacích kabelů (DOK, TK).

D.1.2. Železniční sdělovací zařízení

Tato skupina provozních souborů podporuje provoz na železnici zejména v dálkovém a automatickém ovládání jednotlivých zařízení, která jsou pro bezpečný a plynulý železniční provoz naprosto nezbytná. Umožňuje komunikaci s dispečerským pracovištěm na dálku, zpětnou vazbu těchto zařízení do dispečerského pracoviště, provádí kontrolu a ochranu jednotlivých železničních zařízení. V rámci této skupiny je řešena i komunikaci jednotlivých pracovníků zabezpečující železniční provoz a je řešena kabelizace pro přenos dat.

Obecně ke sdělovacímu zařízení:

- sdělovací místnosti v ŽST a technologických objektech budou vybaveny klimatizační jednotkou.
- veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016. Předpokládá se, že v době realizace této stavby bude již realizována samostatná stavba, které připraví jednotlivé InS v CDP a v oblastech OŘ na přechod dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. Pokud k tomuto dojde, budou jednotlivá zařízení a technologie připojena dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. V případě, že k samostatné stavbě nedojde, budou veškerá dodaná zařízení a technologie připojována dle „druhého vydání“ a „gestorského výkladu“, ale veškerá dodaná zařízení a technologie musí umožnit a podporovat zasílání stavových informací dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání.
- veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (GSM-R) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat3 v CDP Praha a ŽST Domažlice, které bude v rámci této stavby doplněno o SW moduly, licence pro nahrávání a o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC) a musí být umožněno začlenění nahrávaných hovorů do připravovaného „Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC.
- nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení a vybrané indikace DDTS ŽDC), ale i stávající terminály budou v rámci této stavby začleněny do KAC a musí být umožněno začlenění nahrávaných hovorů do připravovaného „Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC.
- demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyžískaným materiálem“.

Předpokládá se, že stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ a stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 1.stavba nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) bude předcházet této stavbě, a tudíž v rámci 1. a 2.stavby bude vybaven dispečerský sál v CDP Praha a pracoviště PPV v ŽST. Domažlice z pohledu sdělovacího zařízení. V rámci této stavby budou pracoviště v CDP Praha a PPV pouze doplněna o příslušná data a licence vyžadující touto stavbou v jednotlivých PS.

Objektová bezpečnost fyzické ochrany

V další stupni projektové dokumentace v části D.1.2 bude provedeno z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvků fyzické ochrany (poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorii objektu a bezpečnostních zón uvnitř výpravní budovy a technologických objektů.

- Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS)

- Elektronické systémy kontroly vstupu (EACS)
- Dohledové videosystémy (VSS)
- Audio komunikační systémy

5. D.1.2.1 Místní kabelizace (metalická, optická)

PS 30-02-11 ŽST Stod, úprava místní kabelizace

PS 31-02-11 Tunel Střelice, místní kabelizace

PS 32-02-11 ŽST Holýšov, místní kabelizace

PS 33-02-11 Odb. Dolní Kamenice, místní kabelizace

PS 34-02-11 ŽST Staňkov, místní kabelizace

PS 35-02-11 Odb. Přívozec, místní kabelizace

PS 35-02-12 Odb. Nový Mlýn, místní kabelizace

PS 36-02-11 ŽST Domažlice, místní kabelizace

PS 38-02-11 ŽST Pasečnice, místní kabelizace

V obvodu předmětné stavby bude nutné upravit místní kabelizaci v ŽST Stod, jejíž výstavba bude provedena v rámci Modernizace trati – Domažlice – Stání hranice SRN, 1.stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně). Budou položeny další nové místní kabely, část již vybudovaných kabelů bude provizorně ochraňována a překládána a ostatní nevyhovující místní kabely budou demontovány.

V ŽST Holýšov, ŽST Staňkov, ŽST Domažlice, ŽST Pasečnice, v nových odbočkách, v SpS Staňkov a TNS Domažlice je navrženo vybudovat nové místní kabelizace zohledňující veškeré požadavky na sdělovací vedení. Budou položeny místní metalické kabely a nové místní optické kabely.

Místní metalické kabely jsou navrženy v provedení „foam skin“ TCEPKPFLEZE tedy plněné s pancířem. Profil kabelů je navržen ..XN0,6 nebo ..XN0,8 dle potřeby a naspojování na stávající kabely. Kabely budou v jednotlivých objektech ukončeny zářezovou technikou. Na všech místních metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné měření. Toto měření bude provedeno před a po pokládce. Pokud bude kabel delší než 1,6 km, bude provedeno měření a vyrovnání kapacitních nerovnováh. Toto vyrovnání bude provedeno vždy pro dva úseky.

Místní optické kabely budou zafouknuty do nových trubek HDPE 40/33. Parametry optických kabelů musí splňovat dokument „Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic“, vydaném Správou železnic s.o. č.j. 6593/2022-SŽ-GR-O14 ze dne 21.3.2022.

Dále budou položeny HDPE trubky 40/33 k jednotlivým postům umístění kamerového systému. HDPE trubky budou kalibrovány a natlakovány.

6. D.1.2.2. Rozhlasové zařízení

PS 34-02-21 ŽST Staňkov, rozhlasové zařízení

PS 36-02-21 ŽST Domažlice, rozhlasové zařízení

PS 39-02-21 Stod – Domažlice, rozhlasové zařízení v zastávkách

V železničních stanicích (ŽST Holýšov, ŽST Staňkov, ŽST Domažlice) a zastávkách (Zast. Střelice, Zast. Blížejov, Zast. Milavče, Zast. Domažlice město) v úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně) bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících.

Rozhlasové zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedení hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům. Koncepce rozhlasu se navrhuje tak, aby bylo možné hlásit na jednotlivá nástupiště samostatně.

Reproduktory pro ozvučení se navrhuje umístit na stožárky venkovního osvětlení, případně na samostatné stožárky nebo na zastřešení nástupiště (např. do podhledu v závislosti na technickém řešení zastřešení), která budou součástí jednotlivých stavebních objektů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W.

Zemní kabelové rozvody se navrhuje vést kabely v provedení kabelem NYY-J 3x4 nebo NYY-J 3x2,5, které budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu, na kabelových roštích nebo v kabelovodu. Reprodukory budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely NYY-O 2x1,5 přes svorkovnice SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK zářezovou technikou. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic atd. budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou, popř. ucpávkou.

Umístění rozhlasového zařízení bude ve sdělovací místnosti v železničních stanicích, nebo v objektech zastávky.

Nové rozhlasové ústředny budou ovládány automaticky pomocí informačního zařízení z CDP Praha a PPV Domažlice a současně musí umožnit živá hlášení z telefonních zapojovačů (TZ) umístěných na stole dispečerů a v jednotlivých železničních stanicích. Všechny IP rozhlasové ústředny budou připojeny do přenosové sítě a technologické datové sítě TDS budované v rámci souvisejícího PS.

Přenos stavových informací z rozhlasového zařízení bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění.

Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek.

Úroveň srozumitelnosti hlasu musí vyhovovat požadavkům CR/HS PRM TSI 2008164/164/ES, bodu 4.1.2.12, která říká: Mluvené informace musí mít ve všech oblastech minimální úroveň RASTI 0,45, v souladu s normou IEC 60268-16.

Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma, zda nedochází k jeho překračování dle zákona č. 258/2000 Sb.

7. D.1.2.3. Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ, telefonní zapojovače, dispečerské terminály, telefonní ústředny, ...)

PS 30-02-31 ŽST Stod, úprava telefonního zapojovače

PS 32-02-31 ŽST Holýšov, telefonní zapojovač

PS 34-02-31 ŽST Staňkov, telefonní zapojovač

PS 36-02-31 ŽST Domažlice, telefonní zapojovač a úprava ATÚ

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nového IP telefonního zapojovače (IP/MB gateway, VoIP router, IP dotykový terminál) včetně náhradního zapojovače, do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.

Navrhujeme telefonní zapojovač ve variantě IP. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu. V této variantě je v železniční stanici IP zapojovač realizován pomocí směrovače (VoIP routeru), příslušných interních převodníků analogových rozhraní (MB, AUT) a zjednodušeného IP ovládacího pracoviště.

V ŽST Holýšov, ŽST Staňkov, ŽST Domažlice se navrhuje nový IP telefonní zapojovač. Do nového telefonního zapojovače budou zapojeny následující okruhy:

- VT traťové okruhy ze všech směrů (MB)
- JN přejezdy v žel. stanici, okruhy od elmag. zámků... (MB)

Z dotykového terminálu (ŽST Domažlice) bude možné ovládat:

- Vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP
- Terminál do GSM-R sítě
- Terminál do MRS sítě
- Vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů

- Rozhlasové zařízení

Ze zjednodušeného IP terminálu (ŽST Holýšov, ŽST Staňkov) bude možné ovládat:

- vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP
- vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů
- rozhlasové zařízení

Pro zabezpečení nahrávání je směrovač připojen na přepínač, který zabezpečí funkci RSPAN (zrcadlení hovorového toku) a zajistí posílání hovoru na záznamové zařízení pro nahrávání komunikace v jednotlivých ŽST. Propojení TZ na řešeném úseku tratě se navrhuje pomocí technologické datové sítě vybudované v rámci souvisejících PS.

V řešeném úseku stavby musí instalace IP dotykových terminálů umožnit implementaci funkce STOP GSM-R pro dálkové zastavení vlaku dispečerem nebo výpravčím. Navržené řešení musí být v souladu s Technickou specifikací SŽDC č. TS 3/2014-S „Funkce STOP v systému GSM-R“ v platném znění.

Součástí výstavby TZ nebude dle platného předpisu SŽDC T1 výstavba náhradních telefonních zapojovačů vyjma ŽST Domažlice. Do NTZ budou zavedeny důležité MB okruhy kabely SYKFY, smyčkově tak, aby při zasunutí kolíku do svírky byl okruh do TZ rozpojen.

Všechny dotykové terminály budou nahrávány na záznamové zařízení a budou společně se záznamovým zařízením integrovány do KAC a musí být umožněno začlenění nahrávaných hovorů do připravovaného „Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC.

8. D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy, videodohledové systémy, ...)

PS 31-02-42 Tunel Střelice, PZTS, LDP
PS 32-02-43 ŽST Holýšov, PZTS
PS 33-02-42 Odb. Dolní Kamenice, PZTS a LDP
PS 34-02-43 ŽST Staňkov, PZTS a LDP
PS 34-02-44 SpS Staňkov, PZTS a ZPDP
PS 35-02-42 Odb. Přívozec, PZTS a LDP
PS 35-02-44 Odb. Nový Mlýn, PZTS a LDP
PS 36-02-43 ŽST Domažlice, PZTS a LDP
PS 36-02-44 TNS Domažlice, PZTS
PS 36-02-45 TNS Domažlice, ZPDP
PS 38-02-42 ŽST Pasečnice, PZTS a LDP
PS 39-02-41 Stod – Domažlice, PZTS a LDP v RD a TD

Poplachové zabezpečovací a tísňové systémy

V rámci těchto PS je navrženo chránit vybrané místnosti (dopravní kancelář, sdělovací místnost, stavební ústředna, silnoproud, a další místnosti s technologií) výpravních a technologických budov.

Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu PZTS. Zabezpečovací ústředna PZTS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic. Čtečky budou umístěny v blízkosti ovládacích klávesnic. Musí také umožnit napojení na centrální databázi uživatelů.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Ústředny se navrhuje připojit pomocí technologické datové sítě a přenosového systému na dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Pro detekci vzniku požáru jsou v jednotlivých vytipovaných místnostech na ústřednu PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče.

PZTS bude v rozsahu celé stavby instalována bez snímkovacích kamer.

Systém PZTS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředny (plná parametrizace PZTS ústředny). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění. Pro monitorování stavu ústředny PZTS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Případné sekundární zabezpečení objektů mřížemi nebo bezpečnostními fóliemi musí být řešeno v rámci SO v části D.2. Pozemní objekty.

Lokální detekce požáru

Navrhovaný LDP adresovatelný systém bude obsahovat ústřednu, samočinné adresovatelné multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče, adresovatelné tlačítkové hlásiče, akustické signalizační prvky, objektové přenosové zařízení. Samočinné adresovatelné hlásiče požáru zajišťují signalizaci požáru jen u těch prostor, ve kterých jsou tyto hlásiče instalovány. Požár vzniklý nebo vznikající v okolních prostorech, kde samočinné hlásiče nebudou instalovány, bude signalizován až po vzniku zplodin hoření v dostatečné koncentraci do chráněných prostor. Požární multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče a tlačítkové hlásiče chránící jednotlivé místnosti v technologických budovách budou s ústřednou LDP propojeny kruhovými hlásícími linkami.

Zařízení pro detekci požáru

V rámci PS 36-02-47 a PS 34-02-44 dojde k vybudování zařízení pro detekci požáru (ZPDP) v dotčených objektech v objektu SpS Staňkov a TNS Domažlice. Ústředny ZPDP budou umístěny v technologické místnosti.

Navržený adresovatelný systém bude obsahovat ústřednu ZPDP, samočinné adresovatelné multisenzorové hlásiče, teplotní hlásiče, adresovatelné tlačítkové hlásiče, akustické signalizační prvky, objektové přenosové zařízení. Ústředna ZPDP bude připojena rozhraním Ethernet s dohledovým pracovištěm DŽDC (klientské pracoviště DDTS ŽDC). V dohledovém pracovišti bude zajištěna trvalá, nepřetržitá 24 hodinová služba. V závislosti na vzniku požáru bude ústředna ZPDP v jednotlivých objektech ovládat vybraná zařízení dle PBŘ a příslušných norem.

Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).

Systém EPS a ASHS nebude v železničních stanicích a zastávkách vybudován. Pro detekci vzniku požáru v jednotlivých místnostech budou k ústředně PZTS připojeny požární kombinované hlásiče, v určitých objektech bude řešen samostatně systémem LDP/ZPDP.

PS 31-02-41 Tunel Střelice, kamerový systém
PS 32-02-41 ŽST Holýšov, kamerový systém
PS 33-02-41 Odb. Dolní Kamenice, kamerový systém
PS 34-02-41 ŽST Staňkov, kamerový systém
PS 34-02-42 SpS Staňkov, kamerový systém
PS 35-02-41 Odb. Přívozec, kamerový systém
PS 35-02-43 Odb. Nový Mlýn, kamerový systém
PS 36-02-41 ŽST Domažlice, kamerový systém
PS 36-02-42 TNS Domažlice, kamerový systém
PS 36-02-46 Zastávka Domažlice-město, kamerový systém
PS 38-02-41 ŽST Pasečnice, kamerový systém
PS 39-02-42 Stod – Domažlice, bezpečnostní kamerový systém

V železničních stanicích (ŽST Holýšov, ŽST Staňkov, ŽST Domažlice) odbočkách (Přívozec, Nový Mlýn) a v zastávce Domažlice-město v úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně) se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).

IP Kamery budou pomocí technologické datové sítě připojeny na záznamový (kamerový) server, který umožní záznam na diskové pole. Dohledové pracoviště bude umístěno v CDP Praha (pracoviště operátorky, LCD monitory nad VZJ) a na pracovišti PPV v ŽST Domažlice. Dohledové pracoviště se bude skládat z pracovní stanice (pasivní provedení), LCD monitorů a ovládacího pracoviště. Uložiště kamerového systému navrhuje umístit ve sdělovací místnosti v jednotlivých železničních stanicích a objektech.

Kamery se navrhuje umístit tak, aby bylo zajištěno:

- Monitorování nástupních hran
- Monitorování zhlaví
- Monitorování podchodů včetně vstupů do výtahů
- Monitorování vnitřní technologie
- Plášťová ochrana objektu – sledování vstupů do objektu a okolního areálu

V případě návrhu kamer pro ochranu majetku, budou tyto kamery začleněny do samostatného bezpečnostního kamerového systému (VSS) a odděleny od kamerového systému pro řízení dopravy (bude provedeno v dalším stupni dokumentace po zpracování bezpečnostního projektu).

Dohledové klientské pracoviště pro dopravní kamery bude umístěno v CDP Praha a ŽST Domažlice (PPV). Dohled nad kamerami z energetických objektů bude zajištěn z příslušného ED Správy železnic.

Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer umístěných v železniční stanici bude využito nové uložení kamerového systému, které se navrhuje umístit do nových sdělovací místnosti v technologických objektech. Pro ukládání kamer z energetických objektů (TNS, SpS) bude vybudováno samostatné uložení. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému, technologické datové sítě TDS a dálkové optické kabelizace.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/200 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:

- Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line
- Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin
- Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku Správy železnic a ČD
- Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru

Nově vybudovaný kamerový systém, resp. kamery s přímou souvislostí na provoz dopravní cesty budou v rámci této stavby začleněny do Kontrolně analytického centra (KAC) respektive do JZP.

Přenos stavových informací z kamerových systémů bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění.

Kamerový systém bude budován v souladu se Základními technickými požadavky na kamerové systémy č.j. 15453/2018-SŽDC-O14 „Základní technické požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích, 1.aktualizace“ ze dne 23.2.2018.

9. D.1.2.5. Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK), traťový kabel (TK)

PS 34-02-51 Staňkov – Horšovský Týn, DOK a TK

PS 36-02-51 Domažlice – Kdyně, úprava stávajících DOK a TK

PS 37-02-51 Domažlice – Pasečnice, úprava stávajících DK

PS 37-02-52 Domažlice – Pasečnice, úprava stávajících DOK, TOK a TK
PS 38-02-51 Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, DOK a TK
PS 39-02-51 Stod – Domažlice, DOK, TOK a TK
PS 39-02-52 Stod – Domažlice, úpravy stávajících TK a HDOK

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení, rádiového systému GSM-R a dispečerské řídicí techniky v jednotlivých stanicích a zastávkách na řešeném úseku trati stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně), budou provozovány sítě optických kabelů (DOK), traťových optických kabelů (TOK), traťových metalických kabelů (TK), dálkových kabelů (DK), přípojných optických kabelů (POK), hybridních (HDOK).

Pro zabezpečení výše uvedených funkcí budou po dokončení předmětné stavby fungovat sítě těchto kabelů:

Nové a upravované dálkové a traťové optické kabely:

- Částečně upravovaný ve větší části nový Traťový optický kabel a traťový optický kabel (Plzeň) Stod – Domažlice
- Částečně upravovaný ve větší části nový Dálkový optický kabel a traťový optický kabel (Plzeň) Stod – Domažlice
- Částečně upravovaný ve větší části nový Traťový optický kabel a traťový optický kabel Domažlice – Pasečnice (Česká Kubice)
- Částečně upravovaný ve větší části nový Dálkový optický kabel a traťový optický Domažlice – Pasečnice (Česká Kubice)
- Nový Dálkový optický kabel Staňkov – Horšovský Týn
- Upravovaný Dálkový optický kabel Domažlice – Kdyně
- Nový Dálkový optický kabel Pasečnice – Klenčí pod Čerchovem

Nové a upravované traťové metalické kabely:

- Částečně upravovaný ve větší části nový traťový metalický kabel (Plzeň) Stod – Domažlice
- Částečně upravovaný ve větší části nový traťový metalický kabel Domažlice – Pasečnice (Česká Kubice)
- Nový vytyčovací vodič Stod – Odbočka Dolní Kamenice a Odbočka Přívozec - Domažlice
- Nový traťový metalický kabel Staňkov – Horšovský Týn
- Upravovaný traťový metalický kabel Domažlice – Kdyně
- Nový traťový metalický kabel Pasečnice – Klenčí pod Čerchovem

Upravované dálkové metalické kabely:

- DK Domažlice – Pasečnice
- DK Pasečnice – Česká Kubice
- DK Domažlice – CETIN
- DK Domažlice – Domažlice město
- DK Pasečnice – Bor u Tachova

Hybridní kabel:

- Stávající Hybridní kabel Stod – Domažlice – bude zrušen

Dálkové a traťové optické kabely budou zafouknuty do nových trubek HDPE 40/33. Parametry optických kabelů musí splňovat dokument „Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic“, vydaném Správou železnic s.o. č.j. 6593/2022-SŽ-GR-O14 ze dne 21.3.2022

V rámci výstavby DOK a TOK ze ŽST Stod přes ŽST Domažlice a ŽST Pasečnice až na hranici stavby budou pokládány HDPE trubky 40/33 pro případné zafouknutí optických kabelů pro detekci lomu kolejnice (OKPDK). Zafukování OKPDK a jejich zprovoznění není součástí předmětné stavby.

Traťové metalické kabely jsou navrženy v provedení „foam skin“ TCEPKPFLEZE tedy plněné s pancířem. Profil traťových kabelů je navržen ..XN0,8 a kabely budou v jednotlivých objektech

ukončeny zářezovou technikou. Na všech traťových metalických kabelech bude provedeno stejnosměrné měření. Toto měření bude provedeno před a po pokládce. Pokud bude kabel delší než 1,6 km, bude provedeno měření a vyrovnání kapacitních nerovnováh. Toto vyrovnání bude provedeno vždy pro dva úseky.

10. D.1.2.6 Informační systém pro cestující

PS 32-02-61 ŽST Holýšov, informační systém

PS 34-02-61 ŽST Staňkov, informační systém

PS 36-02-61 ŽST Domažlice, informační systém

PS 36-02-62 Zastávka Domažlice-město, informační systém

V železničních stanicích (ŽST Holýšov, ŽST Staňkov, ŽST Domažlice) a zastávce Domažlice-město dojde v navrhovaném úseku stavby Stod (mimo) – Domažlice (včetně) k výstavbě nového informačního hlasového a vizuálního systému (IS). V rámci provozních souborů IS je v jednotlivých stanicích navržen nový informační vizuální, který splní požadavky na informování cestujících ve všech rekonstruovaných prostorech železničních stanic a zastávek. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů.

Navržené typy informačních panelů, jejich provedení i způsob zobrazování informací je závislý na použití konkrétního systému vybraného zhotovitele. Aktivní panely budou vytvořené pomocí LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů maximálně 2,9 mm. LED obrazovky budou určené na provoz 24/7/365.

Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v CDP Praha a na pracovišti PPV v ŽST Domažlice.

Informační systém musí umožňovat zobrazování sektorů. Hlasové majáčky pro nevidomé nejsou součástí PS informačního zařízení.

Přenos informací z informačního systému bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v platném znění.

Informační zařízení pro cestující bude budováno v souladu se směrnicí SŽ SM č.118 v platném znění.

11. D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení (strukturovaná kabeláž, hodinová zařízení, ...)

PS 31-02-71 Tunel Střelice, sdělovací zařízení

PS 32-02-71 ŽST Holýšov, sdělovací zařízení

PS 33-02-71 Odb. Dolní Kamenice, sdělovací zařízení

PS 34-02-71 ŽST Staňkov, sdělovací zařízení

PS 35-02-71 Odb. Přívozec, sdělovací zařízení

PS 35-02-72 Odb. Nový Mlýn, sdělovací zařízení

PS 36-02-71 ŽST Domažlice, sdělovací zařízení

PS 38-02-71 ŽST Pasečnice, sdělovací zařízení

Hlavní náplní těchto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železničních stanic, zastávek a případně odboček/výhyben a ve vybraných objektech (výpravní budovy a technologické objekty). Jedná se zejména o:

- Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železničních stanicích
- Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny)
- Přemístění a provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení
- Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení

Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve skříní 19“ společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.

Jednotlivá sdělovací zařízení umístěná ve stávajících objektech VB budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.

Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení

Vzhledem k postupům výstavby dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit. Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se navrhuje demontovat.

Další částí tohoto PS je demontáž již zastaralého nebo nefunkčního sdělovacího zařízení. A vzhledem k etapizaci stavby je nutné řešit i provizorní stavy a náhradní provoz zařízení s ohledem na minimální výluky. Postup demontáží bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace v závislosti na postupu výstavby. Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42.

12. D.1.2.8 Přenosový systém (přenosová zařízení, datové sítě, ...)

PS 39-02-81 Stod – Domažlice, přenosový systém a datová síť

PS 39-02-82 Stod – Domažlice, přenosový systém a datová síť

PS 39-02-81 Stod – Domažlice, přenosový systém a datová síť

V rámci této stavby se navrhuje výstavba nového přenosového systému IP MPLS. Nová IP MPLS přenosová síť bude tvořena datovými páteřními a agregačními routery a přístupovými datovými switchi. Ve vybraných železničních stanicích navrhuje vybudovat datové páteřní a agregační routery společně přístupovými routery s 48porty, v zastávkách a ostatních připojovaných objektech datové přepínače L3, L2 s 12 až 48porty dle potřeby. Prostřednictvím těchto přenosových bodů budou připojena všechna budovaná IP sdělovací zařízení do technologické datové sítě (TDS).

Pro potřeby rádiového systému GSM-R (případně jeho ekvivalentu „FRMCS“) bude navržen nový samostatný přenosový systém pro připojení základnových BTS GSM-R. Přenosový systém bude realizován pomocí PE agregačních routerů a PE přístupových switchů v místě BTS.

Na nové přenosové zařízení IP MPLS budou připojeny převážně následující zařízení:

- Zařízení PZTS, hlasové a vizuální informační zařízení, rozhlasové zařízení a EOVS včetně osvětlení zastávek a stanic
- Integrované telekomunikační zařízení systému IP
- Kamerové systémy
- Místní rádiové sítě v IP provedení
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC
- Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Pro připojení objektů/rozvaděčů ROV a REOV budou v ŽST vybudovány lokální technologické datové sítě (LTDS) s využitím ring switchů (průmyslové provedení, minimálně 4 porty, podpora dohledu SNMPv3 a vzdáleného managementu).

V rámci stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Plzeň pro potřeby DŘT a dále na CDP Praha a ústřední stavědlo Triangl v Plzni pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC (a v budoucnu do JZP) a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.

Aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na Správě železnic a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy Správy železnic.

Datová síť Správy železnic splňuje ve vybraných jejích částech podmínky pro zařazení do kritické nebo významné informační infrastruktury podle Kybernetického zákona 181/2014 Sb. a prováděcích vyhlášek v pozdějším znění.

Napájení a umístění přenosového systému

Napájecí zdroje (zdroje 48VDC a UPS) v jednotlivých objektech, kde se umísťuje zařízení v rámci přenosového systému, budou součástí tohoto provozního souboru. V ŽST bude instalováno

zařízení přenosových systémů do 19“ skříní, budou vybudovány napájecí zdroje 48VDC, 24VDC a zálohované napájení 230VAC, včetně panelů pro jističe a zásuvky v nových 19“ skříních.

13. D.1.2.9 Rádiové systémy

PS 31-02-91 Tunel Střelice, rádiový systém pro IZS

PS 39-02-91 Stod – Domažlice, úprava SRD a MRS

PS 39-02-92 Stod – Domažlice, GSM-R

PS 31-02-91 Tunel Střelice, rádiový systém IZS

V PS bude zajištěno spojení pro složky IZS v pásmu VHF (160MHz) a UHF (Pegas, 700MHz) v tunelu Střelice. V tunelu bude natažen vyzařovací kabel pro rádiové systémy IZS. Signálem budou pokryty i nástupní zásahové plochy před portály tunelu.

Rádiové technologie budou řešeny v provedení tzv. „master“ a „slave“. Pro tunel bude pro každé pásmo instalována řídicí „master“ jednotka a data z ní budou rozváděna po optických kabelech do jednotlivých podřízených jednotek „slave“, které zajistí signál ve vyzařovacím kabelu a před portály tunelu.

Rádiové technologie budou doplněny převaděči s napojením do rádiových sítí HZS a Ministerstva vnitra.

V dalším stupni dokumentace bude PS podrobně konzultován s příslušným HZS Správy železnic a Plzeňského kraje.

PS 39-02-91 Stod – Domažlice, úprava SRD a MRS

Traťový rádiový systém SRD (TRS)

Stávající systém SRD (TRS) bude upravován pouze po dobu stavby. Vzhledem k okamžitému spuštění výhradního provozu ETCS na modernizovaných úsecích postrádá smysl souběh rádiových systémů SRD a GSM-R v úseku Stod – Domažlice (mimo). V úseku Domažlice – Pasečnice (zde se neplánuje výhradní provoz ETCS) bude SRD upravováno pouze na nezbytně nutnou dobu souběhu rádiových systémů v souladu s řešením GSM-R a řízením traťového úseku a s ohledem na vazby tratí zaústěných do Domažlic, respektive Pasečnice.

SRD bude pouze minimálně doplňován tak, aby byla zajištěna funkcionality z CDP Praha a PPV Domažlice

Bude doplněn nový rádiobod (základnová radiostanice včetně všech náležitostí) v ŽST Kdyně instalovaný do prostor nové BTS GSM-R, který bude začleněn do stuhy včetně zajištění opakování signálu SRD v ŽST Pocinovice z ŽST Nýrsko.

Je navrženo provizorní doplnění IP adaptérů SRD (pro možnost ovládání z dotykových terminálů) a doplnění multiplexů pro přenos komunikace SRD na dlouhé vzdálenosti pomocí přenosových systémů.

Podle stavebních postupů bude zajištěna funkcionality SRD na ještě nerekonstruovaných úsecích tratí.

Stejně jako spuštění GSM-R bude i rušení SRD probíhat na tři etapy s ohledem na stavební postupy. Předpokládá se projekčně rušení SRD směrem od Domažlic (mimo) do Stodu.

Demontované zařízení SRD bude předáno stavbou správci k likvidaci.

Záznamové zařízení v ŽST Staňkov bude na konci stavby demontováno.

Záznamové zařízení v ŽST Domažlice bude upgradováno na aktuální verzi a bude opatřeno kartami pro nahrávání jak analogových okruhů, tak VoIP okruhů. Bude doplněn dohled zařízení. Na CDP Praha a PPV Domažlice bude do PC informačního systému instalována pro dispečery/výpravčí SW indikace nahrávaných okruhů. Záznamové zařízení bude opatřeno potřebnými licencemi pro záznam včetně začlenění do jednotného záznamového prostředí.

Součástí PS je i úprava rádiovníků SRD na dotčených traťových úsecích.

V ŽST Holýšov a výh. Radonice budou na konci stavby demontovány stávající anténní stožáry konstrukce JŽ. V Blížejově a Staňkově budou na konci stavby demontovány stožáry na střechách VB, včetně provedení oprav střešních krytin a dalších náležitostí.

Místní rádiové sítě MRS

V rámci obvodu stavby bude systém MRS upravován v ŽST Domažlice, ŽST Holýšov a ŽST Staňkov. V ŽST Blížejov a výhybně Radonice dojde k demontáži MRS bez náhrady (tyto dopravní budou zrušeny stavbou).

V Domažlicích OŘ Plzeň požaduje v maximální míře zachovat stávající rozsah MRS, tedy minimálně 4ks VHF radiostanic ve dvou rádioblocích. Navíc bude doplněn rádioblok MRS s 2 ks VHF radiostanic do prostoru zast. Domažlice město, který bude v obvodu ŽST Domažlice. Z VB bude zařízení MRS přemístěno do nové technologické budovy, u které bude vystavěn nový anténní stožár výšky cca 22 m pro MRS. V zast. Domažlice město bude zařízení MRS umístěno do BTS GSM-R.

V ŽST Staňkov a ŽST Holýšov bude na požadavek OŘ dodán do obou lokalit jeden nový rádioblok včetně všech souvisejících zařízení. Základnové radiostanice budou umístěny do BTS Staňkov a do TB Holýšov. Základnové antény budou umístěny na stožáry BTS.

Bude navržen upgrade rádiového serveru v ŽST Domažlice a upgrade IP rádiobloků v ŽST Domažlice.

Ostatní rádiové systémy

Podle správce technologie, dochází v Domažlicích k vypnutí VAM spoje a v nejbližší době dojde i k odstranění MW spoje pro zaokružování ústředěn TTC. Tyto rádiové systémy tedy nebudou stavbou upravovány. Pouze dojde k případným demontážím tohoto zařízení z VB.

Na výrobní poradě sdělovacího zařízení bylo dotazováno pokrytí tunelu Střelice veřejnými operátory mobilních sítí. O14 nepožaduje počítat s pokrytím tunelu Střelice veřejnými operátory mobilních sítí, přesto bylo zajištěn alespoň prostor v technologickém objektu u výjezdového portálu tunelu pro tuto technologii.

PS 39-02-92 Stod – Domažlice, GSM-R

V úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně) bude vybudován digitální rádiový systém GSM-R (případně jeho ekvivalent „FRMCS“).

V rámci stavby bude vybudován rádiový systém GSM-R v úseku Stod (mimo) – Domažlice pro potřeby výhradního provozu ETCS Stod – Domažlice (mimo), pro vstupy do oblasti ETCS a možnost hlasového spojení. Zároveň budou GSM-R vybaveny odbočné trati z ŽST Pasečnice do Klenčí p. Čerchovem, z Domažlic do Kdyně a ze Staňkova do Horšovského Týna, především pro potřeby vstupů do oblasti ETCS.

Výstavba GSM-R bude probíhat od Domažlic směrem ke Stodu ve třech na sebe navazujících etapách:

- Domažlice – Pasečnice (včetně vstupů do oblasti ETCS na dvou odbočných tratích)
- Domažlice (mimo) – Staňkov (včetně odbočné trati)
- Staňkov (mimo) – Stod (mimo)

BTS budou řešeny standardním způsobem, jak je zvykem v síti Správy železnic. Anténní stožáry budou instalovány u technologických budov nebo budou doplněny technologickými domky nebo venkovními skříněmi standardu GSM-R. Bližší údaje o BTS (souřadnice, uvažované výšky stožárů) jsou uvedeny v části D.1.2.

V úseku Odb. Kamenice (mimo) – ŽST Staňkov – Odb. Přívozec (mimo) budou BTS projektovány jako provizorní s možností budoucí demontáže.

Systém GSM-R je interoperabilní jako součást subsystému řízení a zabezpečení, třída A. Minimální hodnoty pokrytí signálem, které je nutné splnit při rádiovém plánování:

- Pokrytí s pravděpodobností 95% vycházející z úrovně pokrytí 38,5 dBμV/m (-98dBm) pro hlasovou komunikaci a nekritické datové služby
- Pokrytí s pravděpodobností 95% vycházející z úrovně pokrytí 41,5 dBμV/m (-95dBm) pro trať s vybavením ETCS úrovně 2/3 pro traťové rychlosti do 220 km/h

Při výpočtu bylo uvažováno s úrovní pokrytí pro ETCS L2.

V úseku Stod – Domažlice (mimo) bylo vzhledem k předpokládanému zavedení výhradního provozu ETCS a návrhovou rychlostí trati 200 km/h počítáno s jistou formou zálohy rádiových částí BTS ať již formou konfigurace O2+1 nebo ve dvou lokalitách se zdvojením BTS (v podstatě duální pokrytí), kde konfiguraci O2+1 nebylo možné zřídit.

GSM-R systém musí splňovat směrnici SŽDC č. 35, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu.

Výběr lokalit proběhne výpočtem matematického modelu rádiového plánování a místním šetřením. Z tohoto výpočtu matematickým modelem budou stanoveny lokality pro umístění BTS. Včetně odbočných tratí, které v tomto úseku jsou Staňkov – Poběžovice, Domažlice – Janovice nad Úhlavou a Domažlice odbočná výh. č. 401 - Planá u Mar. Lázní.

Simulace proběhla s výpočtovým modelem šíření RDK 2.1, daty z DMM s krokem po 15 m. Rx anténa (vozidlová) byla uvažována v nominální výšce 4m nad terénem, Tx anténa vždy 2m pod vrcholem stožáru BTS.

Minimální úroveň pokrytí signálem pro ETCS L2 musí být vyšší než -95dBm. Systém GSM-R je provozován na kmitočtech 876 – 880 a 921 – 925 MHz, při výpočtu bylo uvažováno s kmitočtem 900 MHz.

Součástí řešení GSM-R bude doplnění centrálních částí systému, vybavení uživatelů (dispečerů, pověřených pracovníků...) funkcionalitou GSM-R, uvedení GSM-R do provozu a instalace neproměnných návěstidel GSM-R (rádiovníky) i včetně provizorních rádiovníků na základě stavebních postupů stavby na hlavní řešené trati.

Tunel Střelice bude řešen z rádiového hlediska technologií vyzařovacího kabelu. Je projektován vyzařovací kabel pro GSM-R, další pro FRMCS a třetí pro složky IZS (řeší PS 31-02-91 pro systémy VHF, Pegas, budoucí digitální síť). Aktivní prvky budou umístěny ve sdělovacích místnostech na portálech tunelu.

14. D.1.2.10 DOZ a další nadstavbové systémy (DDTS ŽDC, ...)

PS 39-02-01 Stod – Domažlice, DDTS ŽDC

PS 39-02-02 Stod – Domažlice, DOZ

PS 39-02-01 Stod – Domažlice, DDTS ŽDC

Předmětem provozního souboru DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění). Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

V rámci těchto provozních souborů DDTS ŽDC bude v jednotlivých stanicích v úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně), vybudován systém DDTS ŽDC a doplněna (provedena konfigurace) integračních serverů (InS) a terminálových serverů (TeS) v objektu CDP Praha a ED Plzeň.

Technologické systémy v železniční stanici budou připojeny pomocí InK do technologické datové sítě (TDS) a následně na InS v ED Plzeň a CDP Praha. Technologie EOVS a Osvětlení budou komunikovat přes nadřazený rozváděč těchto technologií přímo proti InS.

Pokud jednotlivé technologické systémy (jejich řídicí PLC) budou komunikovat přímo s InS protokolem podle ČSN EN 60870-5-104, musí podobně jako InK vysílat a přijímat informace minimálně do/ze dvou integračních serverů umístěných ve dvou geograficky oddělených lokalitách

(tedy např. Pardubice a Praha nebo Ústí nad Labem a Praha). Pokud řídicí PLC technologických systémů (TLS) tento požadavek nesplňují, musí být připojovány k integračnímu koncentrátoru podle TS 2/2008 – ZSE.

Data z jednotlivých InK budou směřována na InS podle geografického umístění místně příslušného OŘ (InS Plzeň) a sekundárně v tomto případě na InS umístěný na CDP Praha.

Pro připojení TLS umístěných v jednotlivých objektech bude využita technologická datová síť budovaná v rámci provozních souborů sdělovacího zařízení. Převodníky v jednotlivých rozvaděčích jsou součástí SO silnoproudých zařízení a technologie.

Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK. V rozvaděčích budou vytvořeny servisní zásuvky TDS a LTDS pro potřeby OŘ. Pro tyto účely bude dodán 1x mobilní (servisní) klient pro SEE a 1x mobilní (servisní) klient pro SSZT a 1x mobilní (servisní) klient pro SPS.

Doplnění InS a TeS v ED Plzeň a CDP Praha

Dále dojde k doplnění (konfiguraci) integračních serverů InS a jeho klientských pracovišť na CDP Praha a také klientů na ED Plzeň. Cílem navrženého technického řešení těchto PS je:

- Doplnění (konfigurace) Integračního serveru InS (parametrizace, doplnění datových struktur)
- Doplnění Terminálového serveru TeS (parametrizace, doplnění datových struktur)
- Doplnění, parametrizace a konfigurace jednotlivých klientských pracovišť na ED Plzeň, CDP Praha se systémovým a aplikačním programovým vybavením s jeho oživením, nastavením a parametrizací
- Parametrizace a konfigurace systému dálkové diagnostiky TS ŽDC na ED Plzeň, CDP Praha s přenosy diagnostických informací z jednotlivých TLS respektive InK v železniční stanici po TDS s přenosovým protokolem dle ČSN EN 60870-5-104
- Doplnění a parametrizace klientského pracoviště na SŽE Hradec Králové
- Konfigurace SMS Gateway Praha
- Uvedení systému dálkové diagnostiky TLS na ED Plzeň, CDP Praha do provozu s verifikací přenášených dat

Veškerá komunikace a následně i případná komunikace mezi InS v CDP Praha a InS Plzeň bude probíhat dle směrnice TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku. Na úrovni InS je možná komunikace protokolem ČSN EN 60870-5-104.

PS 39-02-02 Stod – Domažlice, DOZ

V rámci tohoto PS bude provedeno vybavení (doplnění) dispečerského sálu v objektu CDP Praha a zároveň vybavení pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Domažlice.

CDP Praha, vybavení dispečerského sálu

V rámci této části bude řešeno doplnění dispečerského sálu v objektu CDP Praha. Tato část řeší:

- Doplnění/ukončení datové a telefonní strukturované kabeláže (telefonní a datové rozvody)
- Instalace ovládacích dotykových terminálů včetně serveru pro spolupráci s InS dopravního klienta
- Nahrávání komunikace dopravních zaměstnanců a dispečerů (konfigurace a licence)
- Vybavení pracoviště operátora kamerovým a informačním systémem
- Dovybavení stávajícího pracoviště DŽDC
- Vybavení přenosnými terminály GSM-R

Předpokládá se, že vybudování dispečerského sálu bude provedeno v rámci související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. V tomto PS budou vybavena/upgradována pouze příslušná pracoviště dispečerů určených pro tento úsek trati.

Jednotlivé počítače nebudou umístěny v dispečerském sále, ale v místnosti Zázemí technologie, tj. za zobrazovacími jednotkami, v technologickém patře nebo budou v pasivním provedení.

ŽST Domažlice, vybavení pracoviště pohotovostního výpravčího

V této části PS je řešena doplnění a úpravu pracoviště PPV v ŽST Domažlice. V rámci tohoto PS bude provedena:

- Vybavení pracoviště pohotovostního výpravčího;
 - Dotykové terminály
 - Klientské stanice KS, IS
 - Informační server IS pro PPV
- Vybavení klienta DDTS ŽDC na PPV
- Doplnění licencí do záznamového zařízení ReDat, KAC/JZP včetně konfigurace a nastavení
- Úprava GSM-R v návaznosti na řízené oblasti

Podrobnější technické řešení je popsáno v části D.1.2 Železniční sdělovací zařízení.

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

15. D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 31-03-11 Stod – Holýšov, tunel Střelice, DŘT

PS 32-03-11 ŽST Holýšov, DŘT

PS 33-03-11 Odb. Dolní Kamenice, DŘT

PS 34-03-11 ŠpS Staňkov, DŘT

PS 34-03-12 ŽST Staňkov, DŘT

PS 35-03-11 Odb. Přívozec, DŘT

PS 35-03-12 Odb. Nový Mlýn, DŘT

PS 36-03-11 TNS Domažlice, DŘT

PS 36-03-12 ŽST Domažlice, DŘT

PS 36-03-13 ŽST Domažlice, EPZ, DŘT

PS 38-03-11 ŽST Pasečnice, DŘT

PS 40-03-11 ED Plzeň, doplnění DŘT

Bude doplněno

16. D.1.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN (energetika)

PS 36-03-21 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, technologie

PS 36-03-22 TNS Domažlice, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

PS 36-03-23 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

PS 36-03-24 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, technologie, část ČEZdi

PS 36-03-25 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení, část ČEZdi

PS 36-03-26 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, vlastní spotřeba, část ČEZdi

Zpracované energetické výpočty (Ing. Jiří Princ 04/2017) konstatují pro dimenzování TNS Domažlice $P_{15min} = 9,0$ MW. Jedná se o zjednodušené energetické výpočty bez simulace, tedy bez další sady výkonových maxim (P_{10min} , P_{60min} ...), které by blíže stanovily hodnotu dovolené nesymetrie 1-fázového odběru. S ohledem na níže uvedené předběžné podmínky připojení (budoucí napájení z linky V1267) a nutnosti nového trasování linky vvn do ŽST Domažlice, nebudou známy zkratové hodnoty v místě připojení nové TNS Domažlice, nelze tedy teoreticky zhodnotit dovolenou nesymetrii. Z tohoto důvodu dále projektant v části D.1.3.3 navrhuje použití měničové technologie pro symetrizaci odběru.

Vlastní připojení nové TNS Domažlice bylo s ČEZdistribuce a.s. diskutováno na profesní poradě za účasti investora a odborných složek SŽ dne 16.4.2021. Zástupce investora následně podal žádost o připojení č. 4121778633. ČEZdistribuce a.s. na základě této žádosti stanovil předběžné technické podmínky:

Rezervovaným příkon 9 MW, rezervovaným výkon 2MW z napětíové hladiny 110kV. Rozvodnu 110kV připojí PDS do sítě 110kV smyčkou do stávajícího vedení 110kV, které má

označení V1267 Domažlice – Kdyně. Toto vedení je v současnosti provozováno na napěťové hladině 22kV, podmínkou připojení je dokončení realizace stavby na jeho obnovu v provedení 2x110 kV.

Variantně ČEZd navrhuje i další možné připojení TNS Domažlice, a to s umístěním TNS u obce Milavče v blízkosti křížení nové železniční trati s linkou VVN 2x110kV Přeštice – Domažlice pod označením V1269/V1270 tak, aby byla přístupná ze silnice II/193 Chrástovice – Radonice.

Transformovna TNS Domažlice bude klasické H - 2x přívodní pole s vypínači, 2 x pole transformátoru vvn/vn rovněž s vypínači a polem PD s odpojovači. V TNS Domažlice budou v majetku ČEZd 2 vstupní pole 110kV (smyčka z vedení 110kV Domažlice – Kdyně), přípojnice a podélné dělení. Pozemek pod touto technologií bude také v majetku ČEZd. V majetku Správy železnic, s. o. budou pole transformátoru 110/22kV.

Správa železnic, s. o. poskytne oba stavy všech silových prvků z polí transformátoru a případně sumy působení ochran pro signalizaci do ŘS části ČEZd a blokády na straně ČEZd. Signalizace se předpokládá metalicky na binární vstupy zařízení ČEZd. (Pro blokády a případnou signalizaci na straně Správa železnic, s. o. poskytne ČEZd stavy silových prvků obdobným způsobem). Dále Správa železnic, s. o. poskytne volné ochranné jádro z PTP každé fáze z obou polí transformátoru, a navíc další samostatné stavy přípojnicového odpojovače a vypínače z obou polí transformátoru 110/22kV pro možnost realizace Rozdílové ochrany přípojníc – ROP v rámci systému chránění části ČEZd. Správa železnic, s. o. umožní působení ROP na vypínače v polích transformátoru v jeho majetku.

V rámci rozpracovanosti a projednání DÚR stavby je třeba ve spolupráci se zástupcem investora SŽ upřesnit reálnost trasování linek vvn do ŽST Domažlice pro budoucí připojení TNS, případně volit alternativní nabízené připojení (lokalita Milavče).

PS 36-03-21 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, technologie

Ve stávajícím stavu není TNS Domažlice realizována, jedná se o novostavbu. Nová rozvodna 110kV se navrhuje v zapojení od „H“ se čtyřmi vypínači a s dělenou přípojnící 110 kV dvěma odpojovači v sérii. Rozvodna bude napájet dva nové regulační olejové transformátory vvn/vn. Majetková hranice rozvodny 110kV bude začínat na přípojnících 110kV tranzitní části rozvodny. V současné době jsou hranice vlastnictví části SŽ a ČEZd definovány jako předběžné technické podmínky.

PS 36-03-22 TNS Domažlice, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

Stanoviště transformátorů vvn/vn jsou navržena pro osazení regulačního transformátor s olejovým chlazením o výkonu do 16 MVA pro napájení měničové technologie. Stanoviště jsou navržena zastřešená, s havarijními olejovými jímkami. Transformátor tvoří nádoba s vlastním transformátorem a přepínačem odboček. Prostor přepínače je oddělen od prostoru jádra. Přímo na transformátoru je osazena chladicí baterie. Transformátor je od výrobce vybaven plynovými relé pro prostor jádra kontaktním teploměrem. Přepínač odboček je ve vakuové provedení. Podvozek transformátoru je izolačně oddělen od nádoby a přímo na transformátoru je osazen transformátor kostrové ochrany. Ze sekundární strany transformátorů bude napájena měničová technologie se stejnosměrným meziobvodem, která zajistí symetrický odběr z nadřazené sítě distributora.

PS 36-03-23 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

V části rozvodny vvn SŽ bude řešen systém kontroly, řízení a chránění vývodních polí na transformátory a regulace transformátorů. V rámci sdílení informací o stavu silových prvků mezi SŽ x ČEZ Distribuce a.s. bude předání požadovaných signálů řešena na úrovni dispečinků v rámci DŘT. Kontrola a řízení rozvodny R110 kV je řešena pomocí zařízení s integrovanými ochrannými, ovládacími, signalizačními a komunikačními funkcemi, které jsou realizovány pomocí osazených terminálů (IED zařízení) a pomocných přístrojů (odpínače, jističe, relé.....). Tato zařízení jsou osazena do jednotlivých ovládacích skříní v domku ochran R110 kV TNS. Komunikačním protokolem bude standard IEC 61850.

PS 36-03-24 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, technologie, část ČEZdi

Nová rozvodna 110kV se navrhuje v zapojení od „H“ se čtyřmi vypínači a s dělenou přípojnici 110 kV dvěma odpojovači v sérii. Část ČEZ distribuce a.s. (ČEZdi) rozvodny 110kV bude (předpokládá se) tranzitní část, tj. přívodní pole linek 110kV a spojka přípojníc. V současné době není hranice vlastnictví části Správy železnic, s. o. a ČEZdi potvrzena, probíhá administrativa žádosti o připojení nového odběrného místa na úrovni vvn.

PS 36-03-25 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení, část ČEZdi

Kontrola a řízení rozvodny R110 kV je řešena pomocí zařízení s integrovanými ochrannými, ovládacími, signalizačními a komunikačními funkcemi, které jsou realizovány pomocí osazených terminálů (IED zařízení) a pomocných přístrojů (odpínače, jističe, relé.....). Tato zařízení jsou osazena do jednotlivých ovládacích skříních v domku ochrany R110 kV TNS části ČEZdi. V rámci části ČEZdi bude řešen systém kontroly, řízení a chránění přívodních polí linek a spojky přípojníc. V rámci sdílení informací o stavu silových prvků mezi SŽ x ČEZ Distribuce a.s. bude předání požadovaných signálů řešena na úrovni dispečinků v rámci DŘT.

PS 36-03-26 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, vlastní spotřeba, část ČEZdi

Vlastní potřeba pro R110kV část ČEZdi bude provedena dle standardů ČEZdi, resp. požadavků v rámci konkrétní aplikace.

17. D.1.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měnění, trakčních transformoven)

PS 36-03-31 TNS Domažlice, rozvodna 25 kV, technologie

PS 36-03-32 TNS Domažlice, filtračně kompenzační zařízení, technologie

PS 36-03-33 TNS Domažlice, vlastní spotřeba, technologie

PS 36-03-34 TNS Domažlice, měničový blok, technologie

PS 36-03-31 TNS Domažlice, rozvodna 25 kV, technologie

Rozváděč 25 kV se navrhuje jako vnitřní, kovově krytý, skříňový rozváděč podle ČSN EN 62 271-200.. Schéma je realizováno v konfiguraci 2x přívod, 6x pole napaječe, 2x pole vývodu pro ACF.D, 2x pole spojky přípojníc, pole transformátoru vlastní spotřeby (TVS) a vlastní pole vývodu na TVS. Uspořádání rozváděče je jednořadé. Rozváděč je vybaven vypínači ve výsuvném provedení. V rámci použitého přístrojového vybavení je navržen jednopólový výkonový vypínač s vakuovým zhášedlem pro použití v trakčních obvodech se jmenovitým napětím 27,5 kV podle ČSN EN 50 163. Vypínač bude ve výsuvném provedení (suplování funkce odpojovače). Pro potřeby ochranných terminálů budou instalovány proudové a napěťové senzory. Komunikace ochranných terminálů bude řešena komunikačním protokolem ve standardu IEC 61850 s napojením na DŘT po optickém vlákne. Vývody a přívody kabelů budou spodem do kabelového prostoru.

PS 36-03-32 TNS Domažlice, filtračně kompenzační zařízení, technologie

Součástí tohoto PS je návrh silnoproudé technologie řešící dekompenzaci kapacity trakčního vedení. Dekompenzace bude realizována přes snižovací transformátor a stupňovitým spínáním indukčností. Budou instalovány dvě větve dokompenzačního zařízení z toho vždy jedna je jako 100 % záloha.

PS 36-03-33 TNS Domažlice, vlastní spotřeba, technologie

Bude napájena ze dvou transformátorů 22/0,4 kV. Záložní napájení bude přípojkou nn. Rozváděč střídavé vlastní spotřeby (ANG) bude sestaven ze čtyř polí. Transformátory vlastní spotřeby budou suché s přirozeným vzduchovým chlazením instalované v samostatných uzavřených stanovištích. Zabezpečení vývody 110 V DC a 230 V AC budou v rozváděči ATJ/ATN. Vývody 110 V DC budou napájeny ze samostatně stojících tyristorových dobíječů. Vývody 230 V AC jsou napájeny ze samostatně stojícího tyristorového střídače. V případě výpadku napájení jsou vývody 110 V DC a 230 V AC napájeny z akumulátorových baterií, které jsou umístěny v samostatné uzavřené místnosti.

PS 36-03-34 TNS Domažlice, měničový blok, technologie

Měničový blok 110/25 kV je navržen jako dodávka technologického celku o typovém výkonu do 15 MW. Celek se skládá ze vstupního transformátoru vvn/vn kdy vstupním napájecím napětím je 110kV (z rozvodny 110kV TNS). Sekundární strana je zavedena do kontejneru měničového bloku se stejnosměrným meziobvodem a střídači. Výstupní strana měniče je připojena na výstupní transformátor vn/vn. Sekundární strana výstupního transformátoru je s napětovou úrovní 25kV 50Hz (1x 25kV trolejový pól). Kabelové vedení trolejového a kolejového pólu výstupního transformátoru je pak zavedeno do rozvodny 25kV TNS. S ohledem na vysokou hlukovou zátěž resp. generování hluku měničovou sestavou bude v rámci hlukové studie prověřeno řešení stanovišť transformátorů jako uzavřených, případně řešení oplocení areálu TNS plnými panely pro eliminaci hlukové zátěže do okolí.

18. D.1.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 34-03-41 SpS Staňkov, rozvodna 25kV, technologie

PS 34-03-42 SpS Staňkov, vlastní spotřeba, technologie

PS 34-03-41 SpS Staňkov, rozvodna 25kV, technologie

SpS 25 kV, 50 Hz je navržena se zapojením do tzv. dvojitého čtverce pro 4 napájecí vývody se čtyřmi vypínači. Technologie SpS je řešena ve vnitřním provedení s jednofázovým skříňovým rozvaděčem 25 kV-AC v jednořadém uspořádání se vzduchovou izolací, s vypínači s vakuovým zhášedlem. Rozvaděč 25 kV SpS bude umístěn v samostatné místnosti se zařízením vlastní spotřeby. Součástí rozvaděče 25 kV je i pole vývodu na transformátor vlastní spotřeby a pole s transformátorem vlastní spotřeby (TVS) 27/0,23 kV. Vývody z rozvaděče 25 kV řeší projekt připojení SpS na trakční vedení, jehož součástí je i připojení rozvaděče zpětných kabelů. Pro potřeby ochranných terminálů budou instalovány proudové a napětové měniče. Komunikace ochranných terminálů bude řešena komunikačním protokolem ve standardu IEC 61850 s napojením na DŘT po optickém vlákne. Vývody a přívody kabelů budou spodem do kabelového prostoru.

PS 34-03-42 SpS Staňkov, vlastní spotřeba, technologie

Základní napájení vlastní spotřeby SpS je řešeno z transformátoru vlastní spotřeby (TVS) 27/0,23 kV umístěného v rozvodně 25 kV. Záložní napájení je řešeno z nn přípojky. Z přípojnice rozvaděčů nn je napájen přes usměrňovače/nabíječe rozvaděč 110 V-DC s paralelně připojenými bateriemi 110 V-DC. Pro napájení nejdůležitějších odběrů 230V-AC je z rozvaděče 110 V DC napájen přes střídače rozvaděč zabezpečeného napájení 230 V-AC. Z rozvaděčů 110V-DC a 230 V-AC jsou pak napájeny motorové pohony a PLC automaty pro SKŘ.

19. D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 31-03-51 Stod – Holýšov, tunel Střelice, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 31-03-52 Stod – Holýšov, tunel Střelice, záložní zdroje elektrické energie, technologie

PS 32-03-51 ŽST Holýšov, TB-HO1, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 32-03-52 ŽST Holýšov, TB-HO2, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 33-03-51 Odb. Dolní Kamenice, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 34-03-51 ŽST Staňkov, TB-ST1, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 34-03-52 ŽST Staňkov, TB-ST2, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 35-03-51 Odb. Přívozec, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 35-03-52 Odb. Nový Mlýn, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 36-03-51 ŽST Domažlice, provozní budova OTV, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 36-03-52 ŽST Domažlice, TB-DO1, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 36-03-53 ŽST Domažlice, záložní zdroje elektrické energie, technologie

PS 38-03-51 ŽST Pasečnice, obv. Pasečnice, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 31-03-51 Stod - Holýšov, tunel Střelice, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 32-03-51 ŽST Holýšov, TB-HO1, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 32-03-52 ŽST Holýšov, TB-HO2, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 33-03-51 Odb. Dolní Kamenice, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 34-03-52 ŽST Staňkov, TB-ST2, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 35-03-51 Odb. Přívozec, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 35-03-52 Odb. Nový Mlýn, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 36-03-51 ŽST Domažlice, provozní budova OTV, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 38-03-51 ŽST Pasečnice, obv. Pasečnice, rozvodna 0,4kV, technologie

Součástí těchto PS je návrh silnoproudé technologie rozvodny 0,4 kV. V rámci rozvodny nn bude realizována technologie hlavního rozvaděče nn (RH), rozvaděč kompenzace, rozvaděč nn zajištěné sítě (RZS), rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení kompenzace pro potřeby SŽE a elektroměrovými rozvodnicemi (obchodní měření ČEZ). Ovládací a signalizační napětí bude 230 V AC z vlastní spotřeby rozvodny 0,4 kV. Kompenzace bude uvažována řízená z rozvodnice monitoringu a řízení Správy železnic, s. o., SŽE na hodnotu $\cos\varphi \geq 0,96$.

V rozvodně 0,4kV bude umístěna zálohovaná vlastní spotřeba (ATJ/ATN+GB). Z této vlastní spotřeby budou napájeny motorické pohony v rozvaděči 0,4kV, eventuálně dispečerská řídicí technika – DŘT a požární signalizace – EPS. Rozvaděč ATJ/ATN bude v provedení skříňovém. Jedná se o UPS sestavenou z proudového zdroje 110 V DC a ze střídače 110 V DC na 230 V AC, jako záloha je využito napětí 230 V připojené přes statický spínač (by-pass) z rozvaděče RH. Baterie bude dimenzovaná na 6 hodin provozu. Signalizace stavu bude zavedena do systému dálkového dohledu. Tyto signály jsou dále přes optopřevodníky zavedeny do DŘT optickou smyčkou. Vývody z rozvaděče jsou střídavými jednopólovými jističi. Vývody jsou spodem do kabelového prostoru.

PS 31-03-52 Stod - Holýšov, tunel Střelice, záložní zdroje elektrické energie, technologie

Záložní zdroj elektrické energie (ZZEE), pro potřeby zajištění napájení vybraných odběrů a odběrů 1. kategorie, je navržen o výkonu 165 kVA, účinník 0,8, 400/230 V AC, s palivovou nádrží pro minimálně 8. hodin provozu. ZZEE bude napájet přes rozvaděč automatiky stanovené odběr. Automatický start bude realizován na základě vyhodnocení přítomnosti napětí na přívozech rozvaděče RH (ATS automat v ZZEE), PLC výstup sepne povelové relé k automatickému startu ZZEE.

PS 34-03-51 ŽST Staňkov, TB-ST1, TS 22/0,4kV, technologie

PS 36-03-52 ŽST Domažlice, TB-DO1, TS 22/0,4 kV, technologie

Součástí těchto PS je návrh silnoproudé technologie TS 22/0,4 kV. V rámci TS bude realizována technologie rozvaděče 22kV (R22kV), stanoviště transformátoru vn/nn, hlavní rozvaděč nn (RH), rozvaděč kompenzace, rozvaděč nn zajištěné sítě (RZS), rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení kompenzace pro potřeby SŽE a elektroměrovými rozvodnicemi (obchodní měření ČEZ). Nová rozvodna 22kV je navržena v modulárním provedení, s izolací vzduchem, vše s motorickým ovládáním. Ovládání odpínačů bude možné v režimu – MÍSTNĚ – DÁLKOVĚ – STŘEDNĚ ze dveří skříní, kde budou umístěny ovládací panely IED terminálů případně tlačítka a přepínače. Ovládání odpojovačů a zkratovačů je ruční. Ovládací a signalizační napětí bude 230V AC z vlastní spotřeby rozvaděčů TS 22/0,4 kV. Pro propojení se systémem DŘT bude v nn nástavbě ovládací skříň rozvaděče 22kV instalován switch pro napojení optických kabelů s komunikací prostřednictvím IEC 61850. Kompenzace bude uvažována řízená z rozvodnice monitoringu a řízení Správy železnic, s. o., SŽE na hodnotu $\cos\varphi \geq 0,96$.

V rozvodně 0,4kV bude umístěna zálohovaná vlastní spotřeba (ATJ/ATN+GB). Z této vlastní spotřeby budou napájeny motorické pohony v rozvaděči 0,4kV, eventuálně dispečerská řídicí technika – DŘT a požární signalizace – EPS. Rozvaděč ATJ/ATN bude v provedení skříňovém. Jedná se o UPS sestavenou z proudového zdroje 110 V DC a ze střídače 110 V DC na 230 V AC, jako záloha je využito napětí 230 V připojené přes statický spínač (by-pass) z rozvaděče RH. Baterie bude dimenzovaná na 6 hodin provozu. Signalizace stavu bude zavedena do systému dálkového dohledu. Tyto signály jsou dále přes optopřevodníky zavedeny do DŘT optickou smyčkou. Vývody z rozvaděče jsou střídavými jednopólovými jističi. Vývody jsou spodem do kabelového prostoru.

PS 36-03-53 ŽST Domažlice, záložní zdroje elektrické energie, technologie

Záložní zdroj elektrické energie (ZZEE), pro potřeby zajištění napájení vybraných odběrů a odběrů 1. kategorie, je navržen o výkonu 165 kVA, účinník 0,8, 400/230 V AC, s palivovou nádrží pro minimálně 8. hodin provozu. ZZEE bude napájet přes rozvaděč automatiky stanovené odběr. Automatický start bude realizován na základě vyhodnocení přítomnosti napětí na přívodech rozvaděče RH (ATS automat v ZZEE), PLC výstup sepne povelové relé k automatickému startu ZZEE.

20. D.1.3.9 Elektrická předtápěcí zařízení

PS 36-03-91 ŽST Domažlice, EPZ, technologie

PS 36-03-92 ŽST Domažlice, EPZ, vlastní spotřeba

PS 36-03-91 ŽST Domažlice, EPZ, technologie

Pro možnost napájení předtápěcích stojanů umístěných v kolejišti bude vybudována nová transformovna 27/3,3/1,65 kV, která bude umístěna v novém technologickém objektu. Transformovna umožní napájení stojanů napětím 3 kV-AC nebo 1,5 kV-AC dle potřeby. Budova bude sestávat ze dvou místností. Jedna místnost bude sloužit jako trafokomora, ve které bude umístěn suchý transformátor 27,5/3,3/1,65kV o výkonu 1 600/800/800 kVA; ve druhé místnosti bude umístěn rozvaděč 25 kV-AC, rozvaděč 3/1,5 kV-AC a vlastní spotřeba. Rozvodna 25 kV je navržena skříňovým rozvaděčem o jednom poli s vypínačem, vyzbrojeným ochranami vývodu na transformátor 27/3,3/1,65 kV.

Z transformátoru 27/3,3/1,65 kV je kabelovým vedením napojen rozvaděč 3/1,5 kV pro napájení jednotlivých předtápěcích stojanů umístěných v kolejišti. Rozvaděč 3/1,5kV AC je navržen jako skříňový vzduchem izolovaný rozvaděč, který se bude skládat z tří polí. Z pole přívodního a dvou polí vývodových. Přívodní pole je vybaveno rychlovypínačem na vozíku a přístroji pro napájení ochrany, měření napětí a proudu. Vývodová pole jsou vybavena přípojnicovými přepínači s motorovým pohonem, vývodovým stykačem a měření napětí a proudu

PS 36-03-92 ŽST Domažlice, EPZ, vlastní spotřeba

Vlastní spotřeba EPZ bude napájena z přípojky NN přes oddělovací transformátor. Přívod nn kabelu bude ukončen v pojistkové skříni na vnější straně objektu EPZ. V přívodním poli vlastní spotřeby bude celková vlastní spotřeba odjištěna jističem s motorovým pohonem 230 V AC pro možnost dálkového ovládání. Součástí vlastní spotřeby budou také vývody 110 V DC a vývody 230 V AC, pro napájení ovládání a pohonů v technologických rozvaděcích EPZ, zálohované z baterií. Baterie budou v samostatném rozvaděči a jejich dimenzování bude na 6 hodin provozu. Stejnosměrné vývody 110 VDC budou napájeny z usměrňovače. Střídavé vývody 230 V AC budou napájeny ze stejnosměrné části 110 V DC přes střídač s elektronickým a ručním by-passem.

Požadavky na další stupeň dokumentace

- Měření korozních vlivů
- Měření zemního odporu půdy v místě instalace zemních sítí TNS, SpS, EPZ, TS

D.1.4 Ostatní technologická zařízení

21. D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, nákladní výtahy, eskalátory

PS 33-04-11 ŽST Holýšov, osobní výtahy

PS 35-04-11 ŽST Staňkov, osobní výtahy

PS 37-04-11 ŽST Domažlice, osobní výtahy

PS 37-04-12 ŽST Domažlice, eskalátory

PS 33-04-11 ŽST Holýšov, osobní výtahy

Tento provozní soubor vybavení nástupišť ŽST Holýšov, obvodu Holýšov výtahy mezi úrovní nového podchodu (SO 33-20-02 Holýšov – Staňkov, železniční most – podchod v km 134,9) a vlastními nástupišti. Samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do železobetonových výtahových šachet. Betonové šachty jsou předmětem podchodu pro cestující. Jedná se o novostavbu. Všechny výtahy musí splňovat podmínky předepsané drážním předpisem S10.

Doprava zavazadel, handicapovaných osob, dětských kočárků a jízdních kol z podchodu na nástupiště, a naopak je navržena těmito výtahy. Výtahy budou plně splňovat požadavky na TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy.

Výtah HV1 – HV2 (ŽST HOLÝŠOV):

▪ Jmenovitá nosnost:	1150 kg
▪ Nosnost:	14 osob
▪ Jmenovitá rychlost:	1,0 m/s
▪ Počet stanic:	2
▪ Počet výtahů:	2
▪ Klec:	1200/2100/2100 mm (ŠxHxV)
▪ Šachta:	1800/2750 mm
▪ Prohlubeň:	1300 mm
▪ Zdvihy:	4666 mm
▪ Horní přejezd:	3500 mm
▪ Kabina:	průchozí
▪ Dveře:	jednostranně posuvné. Automatické 1000/2100 mm
▪ Příkon:	7,7kW
▪ Vybavení:	Madlo

PS 35-04-11 ŽST Staňkov, osobní výtahy

Tento provozní soubor vybavení ŽST Staňkov výtahy mezi úrovní nového podchodu (SO 34-20-01 ŽST Staňkov, železniční most – podchod v km 140,6) a vstupem do tohoto podchodu u stávající výpravní budovy žel. stanice. Samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do železobetonových výtahových šachet. Betonové šachty jsou předmětem podchodu pro cestující. Jedná se o novostavbu. Všechny výtahy musí splňovat podmínky předepsané drážním předpisem S10.

Doprava zavazadel, handicapovaných osob, dětských kočárků a jízdních kol z podchodu na nástupiště, a naopak je navržena těmito výtahy. Výtahy budou plně splňovat požadavky na TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy.

Výtah SV1 (ŽST STAŇKOV):

▪ Jmenovitá nosnost:	1150 kg
▪ Nosnost:	14 osob
▪ Jmenovitá rychlost:	1,0 m/s
▪ Počet stanic:	2
▪ Počet výtahů:	1
▪ Klec:	1200/2100/2100 mm (ŠxHxV)
▪ Šachta:	1800/2500 mm
▪ Prohlubeň:	1100 mm (dno ve spádu)
▪ Zdvih:	4716 mm
▪ Horní přejezd:	3500 mm
▪ Kabina:	neprůchozí
▪ Dveře:	jednostranně posuvné, automatické 1000/2100 mm
▪ Příkon:	7,7kW
▪ Vybavení:	Madlo, zrcadlo

PS 37-04-11 ŽST Domažlice, osobní výtahy

Tento provozní soubor vybavení nástupišť ŽST Domažlice výtahy mezi úrovní nového podchodu (SO 37-20-02 Domažlice – Pasečnice, železniční most – podchod v km 169,953) a vlastními nástupišti. Samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do železobetonových výtahových šachet. Betonové šachty jsou předmětem podchodu pro cestující. Jedná se o novostavbu. Všechny výtahy musí splňovat podmínky předepsané drážním předpisem S10.

Doprava zavazadel, handicapovaných osob, dětských kočárků a jízdních kol z podchodu na nástupiště, a naopak je navržena těmito výtahy. Výtahy budou plně splňovat požadavky na TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy.

Výtah DV1 – DV2 (ŽST DOMAŽLICE):

▪ Jmenovitá nosnost:	1150 kg
▪ Nosnost:	14 osob
▪ Jmenovitá rychlost:	1,0 m/s
▪ Počet stanic:	2
▪ Počet výtahů:	2
▪ Klec:	1200/2100/2100 mm (ŠxHxV)
▪ Šachta:	1800/2750 mm
▪ Prohlubeň:	1300 mm
▪ Zdvihy:	4900 a 5164 mm
▪ Horní přejezd:	3500 mm
▪ Kabina:	průchozí
▪ Dveře:	jednostranně posuvné. Automatické 1000/2100 mm
▪ Příkon:	7,7kW
▪ Vybavení:	Madlo

PS 37-04-12 ŽST Domažlice, eskalátory

Tento provozní soubor řeší vybavení nástupiště u kol. č. 2, pro přístup ke stávající VB ŽST Domažlice eskalátorem pro přepravu cestujících mezi úrovní podchod (SO 37-20-02 Domažlice – Pasečnice, železniční most – podchod v km 169,953) a vlastním nástupištěm.

V rámci stavby bude ve stanici vybudovaná nová místní, sdělovací kabelizace, která řeší metalické propojení potřebných objektů, strojoven výtahů a eskalátorů na jednotlivých nástupištích.

Eskalátor nenahrazuje bezbariérový přístup a nemohou být považovány za pevné schodiště.

Technické parametry eskalátoru

▪ Počet eskalátorů	14
▪ Šířka stupňů	1000 mm
▪ Výška zdvihu	5200 mm
▪ Sklon ramene	30°
▪ Rychlost posunu	0,5 m /sec
▪ Teoret. přepravní kapacita:	9000 os. /hod
▪ Výška balustrády	1100 mm
▪ Horní krytí balustrád:	broušený nerez plech
▪ Schodové stupně:	stříbrně lakované – odstín RAL 9006 s protiskluzně přebroušenými pochozími hranami
▪ Nástupní desky:	přírodní hliník s drážkami
▪ Okopové plechy podél schod. pásu:	broušený nerez plech
▪ Vstupní boxy madel:	nerezová madla
▪ Pohon:	energeticky úsporný provoz typ ETA PLUS- příkon pohonu 7,5 kW
▪ Provedení:	venkovní provedení pro umístění pod střechu do klimatických podmínek do -15 ° s vyhřívacími tělesy
▪ Nosná konstrukce:	galvanizovaný ocelový rám
▪ Příkon pro vyhřívání:	cca 10kW

c) energetické výpočty

Energetické výpočty nebyly v rámci DÚR předmětné stavby zpracovány. Pro potřeby zpracování dokumentace byly použity Energetické výpočty zpracované v rámci DÚR související

stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, ve kterých byl úsek Stod (mimo) – Domažlice – Pasečnice (včetně) zahrnut.

Pro potřeby dalšího stupně projektové přípravy, dokumentace pro stavební povolení (DSP), je nutné zajistit v rámci přípravy celé stavby zpracování energetických výpočtů pro trakční odběry se simulací s tabulkovým zpracováním maxim efektivních hodnot odběrů trakční napájecí stanice [MW] na základě výhledového grafikonu, a to pro intervaly 1 a 15 sekund a 1, 5, 10, 15, 60, 120 minut, to vše při normálním a výlukovém stavu napájení.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

a) popis stávajícího stavu

Současné provozně technické parametry dotčeného úseku žel. trati Stod – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) neodpovídají standardům pro železniční tratě zařazené do transevropské sítě. Vybavení železniční infrastruktury významně zaostává za technickým vývojem. Některé důležité objekty dopravní cesty jsou již za hranicí životnosti. Znamená to, že jen pro samotné udržení v provozuschopném stavu na současné úrovni by i bez realizace projektu bylo nutné brzy přistoupit k zásadním obnovám a rekonstrukcím investičního charakteru.

Železniční svršek

V úseku Stod – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) se nacházejí 4 železniční stanice, 4 odbočky a 5 zastávek.

Drtivá většina železničního svršku (kolejí) je starší jak 25 let. V případě výhybek je cca ½ starší jak 25 let. Železniční svršek v širé trati a hlavních staničních kolejích je tvořen převážně kolejovým roštem z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích s menším podílem kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích. Obdobný poměr platí i pro výhybky s tím, že zcela převládají dřevěné pražce. Předjízdne koleje ve stanicích tvoří převážně svršek S49 nebo T na betonových pražcích. V ostatních kolejích se vyskytuje převážně svršek tvaru T nebo A na dřevěných pražcích.

Železniční spodek

Železniční spodek v úseku je stabilní a nevykazuje závažné závady únosnosti ani stability zemního tělesa. V úseku se nenachází žádné výjimečné konstrukce železničního spodku. Místní ztráty únosnosti nebo deformace jsou řešeny, až když dosáhnou stupně poruchy. Tyto stavy jsou ale vcelku ojedinělé. Během povodní roku 2002 bylo zemní těleso v km 138,05 – 138,35 (úsek Stod – Holýšov) zničeno, došlo ke stržení nebo alespoň poškození zemního tělesa a byl zřízen nový násep. V roce 2006 došlo ke komplexní rekonstrukci železničního spodku se zvýšením třídy zatížení v úseku Staňkov – Blížejev.

Mosty

V zájmovém území stavby se nachází 27 mostů a 59 propustků různých konstrukcí v různém technickém stavu. U mostů se povětšinou jedná o konstrukce s délkou do 8 m. Z hlediska konstrukčního se mosty malých rozpětí vyskytují především jako kamenné klenbové, železobetonové desky nebo zabetonované nosníky s průběžným šterkovým ložem. Mosty větších rozpětí jsou ocelové konstrukce trámové nebo příhradové povětšinou s prvkovou mostovkou. Většina mostních konstrukcí pochází z dob první výstavby, tedy z let 1850 – 1860. U mostů s průběžným šterkovým ložem se jako nejčastější závada projevuje nefunkční odvodnění s následkem poškození izolace a zdiva. U ocelových konstrukcí je to nevyhovující stav mostnic a zrezivění konstrukcí.

b) popis navrženého řešení

1. D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

D.2.1.1.1 Úsek Stod – odbočka Nový Mlýn (včetně)

Začátek úprav řešeného úseku Stod – odbočka Nový Mlýn (včetně) je v projektovaném km 128,011 305 v úseku navrženém v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba“. Zde dochází k navázání staničení, a to po pokračuje až do km 148,588 026, kde

dochází ke skoku staničení na km 157,893 070 které dále pokračuje na Domažlice. Na KV101 v ŽST Staňkov dochází ke styku staničení na Poběžovice, km 147,952 702 = km 0,052 523.

Rozsah navržených úprav

Stavební úpravy jsou v části dokumentace D.2.1.1.1. rozloženy do jednotlivých stavebních objektů:

SO 30-10-03 ŽST Stod, železniční svršek

SO 30-10-03 ŽST Stod, železniční svršek

- km 127,817 940 – km 128,484 393

SO 31-10-01 Stod - Holýšov, železniční svršek

SO 31-10-01 Stod - Holýšov, železniční svršek

- km 128,484 393 – km 133,388 352

SO 32-10-01 ŽST Holýšov, železniční svršek

SO 32-10-01 ŽST Holýšov, železniční svršek

- km 133,388 352 – km 134,822 667

SO 33-10-01 Holýšov - Staňkov, železniční svršek

SO 33-10-01 Holýšov - Staňkov, železniční svršek

- km 134,822 667 – km 140,456 542

SO 34-10-01 ŽST Staňkov, železniční svršek

SO 34-10-01 ŽST Staňkov, železniční svršek

- km 140,456 542 – km 143,145 450

SO 35-10-01 Staňkov - odb. Nový Mlýn, železniční svršek

SO 35-10-01 Staňkov - odb. Nový Mlýn, železniční svršek

- km 143,145 450 - km 161,069 683

Osové vzdálenosti

Osová vzdálenost kolejí v traťových úsecích je 4,200 m dle ČSN 73 6320/Z1 čl. 6.2. Ve stanicích je vzdálenost 1. a 2. SK 5,000 m; vzdálenost 1. předjízdne koleje od hlavní SK 5,500 m dle předpisu SŽDC S3, vzdálenost dalších předjízdných nebo manipulačního kolejí od koleje předešlé je pak 5,000 m. V případě manipulační koleje vedle hlavní SK nebo TK je pak její vzdálenost min 6,500 m pro rychlosti nad 160 km/h. V případě přestavby stávajícího stavu je minimální osová vzdálenost pro rychlosti $V < 160$ km/h 4,750 m.

Směrové řešení

Stavba začíná v SO 30-10-03 v km 127,817 940 (staničení po stavbě PD1) v obvodu ŽST Stod. Nový stav se napojuje na dvoukolejnou trať (byť v úrovni čtyřkolejné železniční stanice), provede se směrové a výškové vyrovnaní stávajících kolejí u nástupiště, které směřují do v této stavbě snášené výhybky č. 12, která bude nahrazena protažením čtyřkolejné ŽST směrem dále na Domažlice. Dvoukolejný směrový motiv pak pokračuje za ŽST Stod, přes ŽST Holýšov až do odbočky Dolní Kamenice v km 137,133. Zde končí novostavba dvoukolejné trati a nová trať se napojuje na stávající stopu jednokolejné tratě a pokračuje do ŽST Staňkov. V rámci přestavby žst Staňkov dojde ke zřízení dlouhých předjízdných kolejí č. 3 a 2 z důvodu odsunu domažlického zhlaví až za oblouk, který dříve navazoval za stávající ŽST. Za nově přesunutým zhlavím následuje odbočka Vránov, kterou tvoří dvě spojovací koleje v prodloužení staničních kolejí 1 a 4, až do km 143,138 kde je opět řešeno zjednotření do stávající stopy, ve které trať pokračuje až do km 148,000 kde se ze stávající tratě odpoutává nová osa až do km 157,893 kde je opětovně řešen přechod na dvoukolejnou trať, která následně pokračuje až do ŽST Domažlice.

ŽST Stod

Nový stav v kolejích č. 1 a 2 je v úsecích km 128,0 – 36,5 a km 158,2 – 161,1 navržen na $V = 160$ km/h a $V_{130} = V_{150} = V_k = 200$ km/h. Dojde ke kompletnímu snesení domažlického zhlaví a jeho náhradě v nové poloze.

ŽST Stod je řešena pomocí kolejových spojek tvaru 1:12-500 umožňujících rychlost do odbočky 60 km/h, s tím, že výhybky umístěné v hlavních kolejích jsou s pohyblivými hroty srdcovek.

Dojde k prodloužení již existující koleje č. 3 a jejímu ukončení na domažlickém zhlaví odvratem. Naopak stávající k. č. 4 bude zkrácena, na novém domažlickém zhlaví pak budou zapojeny nově vzniknuvší manipulační koleje č. 4a a 6, které vzniknou ponecháním kolejového roštu položeného v rámci PD1 jako součást železniční stanice. V těchto kolejích se provede podbití tak, aby bylo zrušeno převýšení, které v těchto kolejích bylo po stavbě PD-1. stavba.

Užitečné délky kolejí a maximální rychlosti v ŽST Stod

kolej č. 1	670 m	V=200 km/h	
kolej č. 2	487 m	V=200 km/h	
kolej č. 3	402 (648) m	V=60 km/h	
kolej č. 3a	50 m	V=40 km/h	(původní hodnota z PD1)
kolej č. 4	493 m	V=80/60 km/h	
kolej č. 5	95 m	V=40 km/h	(původní hodnota z PD1)
kolej č. 6	419 m	V=40 km/h	
kolej č. 8	359 m	V=40 km/h	

Stod – Holýšov

V tomto úseku se jedná o novostavbu dvoukolejné trati na rychlostní profil $V = 160$ km/h a $V_{130} = V_{150} = V_k = 200$ km/h. Směrově se jedná o dva oblouky stýkající se v inflexním bodě. Navazující tečna se pak nachází v následujícím SO.

ŽST Holýšov

ŽST Holýšov je řešena jako stanice se dvěma předjízdny kolejkami a vysunutými vnějšími nástupišti na domažlické záhlaví stanice. Kolejové spojky mezi hlavními kolejkami jsou tvaru 1:12-500 umožňujících rychlost do odbočky 60 km/h, všechny tyto výhybky jsou s pohyblivými hroty srdcovek. Předjízdny koleje jsou napojeny pomocí výhybek tvaru 1:14-760 s pohyblivými hroty srdcovek, pro rychlost 80 km/h v předjízdny kolejkách. Odvraty a kusé koleje jsou pak z předjízdny kolejek napojeny pomocí transformovaných výhybek tvaru 1:9-300 s ohnutím v hlavním směru do oblouku s poloměrem 760 m. Výtažná kolej č. 3a slouží pro pozdější případné navázání vlečky soukromého vlastníka, z tohoto důvodu bylo vynecháno i místo v číslování staničních výhybek, aby bylo později umožněno bezproblémové doplnění výhybky do zabezpečovacího zařízení. Odvraty 4a a 4b slouží jako manipulační kusé koleje, odvrat z koleje č. 3 na domažlickém zhlaví pak neslouží jako manipulační kolej z důvodu nedostatečné délky kusé koleje, které je zkrácena z potřeby koordinace s dalšími stavbami v centru Holýšova.

Užitečné délky kolejí a maximální rychlosti v ŽST Holýšov

kolej č. 1	783 m	V=200 km/h
kolej č. 2	778 m	V=200 km/h
kolej č. 3	783 m	V=80 km/h
kolej č. 3a	250 m	V=40 km/h
kolej č. 4	792 m	V=80 km/h
kolej č. 4a	62 m	V=40 km/h
kolej č. 4b	80 m	V=40 km/h

Odbočka Dolní Kamenice řeší zjednotnění původně dvoukolejného úseku a přechod novostavby do stávající stopy.

Změna rychlostí z 200 km/h na 120 km/h je navržena na konci oblouku (začátku přechodnic) v km 136,527, tak aby vyšly shodně parametry přechodnic v inflexním bodě. Zjednotnění je pak řešeno pomocí výhybky 1-26,5-2500 s PHS.

Holýšov – Staňkov

V tomto úseku se jedná o rekonstrukci stávající stopy vedení tratě s úpravou rychlostního profilu do rychlostí max. $V=V_{130}=V_{150}=V_k=160$ km/h.

ŽST Staňkov

ŽST Staňkov bude přestavěna tak, že vznikne ostrovní nástupiště u kolejí č. 1 a 4 s jazykovou částí mezi kolejí č. 2 a 52. Nově ve stanici vzniknout tři dlouhé koleje: 1, 2 a 3 které umožní křižování dlouhých nákladních vlaků společně s prodloužením dvoukolejného úseku stanice až do odbočky Vránov k. č. 1b a 2c. Ve stanici bude zachována dřívější kolej č. 9 jako nyní kusá manipulační kolej č. 5 zapojená do stodského zhlaví, napojení účelového kolejiště správy tratí nově k. č. 4, kusá dopravní kolej č. 52 pro osobní vlaky z Horšovského Týna, a manipulační kolej č. 4a

Užitečné délky kolejí a maximální rychlosti v ŽST Staňkov

kolej č. 1	947 m	$V=60/120$ km/h
kolej č. 1b	1024m	$V=120$ km/h
kolej č. 2	335(568/1028) m	$V=60/100$ km/h
kolej č. 2c	1024 m	$V=120$ km/h
kolej č. 3	890 m	$V=60/80$ km/h
kolej č. 4	82 m	$V=40$ km/h
kolej č. 4a	80 m	$V=40$ km/h
kolej č. 5	375 m	$V=40$ km/h
kolej č. 52	155 m	$V=60$ km/h

Obvod Vránov je řešen z výhybek tvaru 1:26,5-2500 mezi kolejemi 2c a 1b s možností jízdy do Horšovského Týna pouze z koleje č. 2c. Součástí úprav GPK je i úprava směrového oblouku směr Horšovský Týn v km 0,000 – km 0,610.

Staňkov – odb. Nový Mlýn

V tomto úseku se jedná o rekonstrukci stávající stopy vedení tratě s úpravou rychlostního profilu do rychlostí max. $V=V_{130}=V_{150}=V_k=120$ km/h po nově budovanou odbočku Blížejev, kde dojde k opětovnému zdvoukolejnění pomocí výhybky 1:26,5-2500 a dále pak pokračuje novostavba dvoukolejné trati v rychlostním profilu $V=160$ km/h a $V_{130}=V_{150}=V_k=200$ km/h. Na konci tohoto úseku se nachází odbočka Nový Mlýn, kde se nachází kolejové spojky tvaru J60-1:18,5-1200 pro potřeby operativního řízení provozu a výluk v úseku Odbočka Přívozec – ŽST Domažlice.

Z důvodu využití stávajícího železničního spodku v jednokolejném úseku je maximální návrhová rychlost v tomto úseku omezena na 120 km/h.

Výškové řešení

Výškové řešení bylo koncepčně převzato za studie proveditelnosti a lokálně upraveno tak, aby odpovídalo potřebám navrženého směrového řešení. ŽST Stod a část ŽST Holýšov jsou navrženy ve sklonu 0,000 ‰. ŽST Staňkov pak ve sklonu do 2,500 ‰. V traťových úsecích v přímé jsou obě osy kolejí ve stejné výšce. V traťových úsecích byly jednotlivé úseky sklonů optimalizovány vzhledem k požadavku na jejich co největší délky, aby jednotlivé změny sklonů nevyvozovaly náhlé změny v nároku na výkon jedoucích vlaků.

Lomy sklonů jsou zaobleny pomocí parabolických oblouků s poloměry $R_v=20\,000$ m. V úseku kde neprobíhá sanace železničního spodku (Odbočka Vránov – Odbočka Přívozec) je výškové řešení voleno tak, aby kopírovalo stávající stav s minimem podružných lomů sklonu. V úseku rekonstrukce stávajícího stavu (Odbočka Dolní Kamenice – Staňkov) byl pak podélný profil optimalizován tak, aby

minimalizoval podružné lomy sklonu s malým rozdílem změny stoupání a klesání, se snahou maximálně kopírovat stávající terén s přihlédnutím k násypovým úsekům, kde bylo žádoucí jít s niveletou mírně dolů, kvůli omezení rozšiřování drážních stezek.

D.2.1.1.2 Úsek odbočka Nový Mlýn (mimo) - Pasečnice

Rozsah řešeného úseku je definován vzhledem ke staničení dráhy:

- Začátek úseku v km 161,067 nového staničení (odpovídá cca km 161,1 stáv. staničení) v úseku Staňkov – Domažlice, řešený úsek začíná za nově zřizovanou odbočkou Nový Mlýn)
- Konec úseku v km 174,700 (km 174,699 stáv. staničení) v úseku Odb. Pasečnice – Česká Kubice.

Stavba zahrnuje stavební úpravy obočné tratě Odb. Pasečnice – Poběžovice do km 6,046.

Stavba zahrnuje úpravy vlečky 2270 Vlečka ČD, a.s. – Domažlice, 1. část, v obvodu ŽST Domažlice.

Přehled řešených stavebních objektů v části dokumentace D.2.1.1.2:

SO 35-10-02 Odb. Nový Mlýn - Domažlice, železniční svršek
SO 35-11-02 Odb. Nový Mlýn - Domažlice, železniční spodek
SO 36-10-01 ŽST Domažlice, železniční svršek
SO 36-11-01 ŽST Domažlice, železniční spodek
SO 36-10-02 ŽST Domažlice, vlečka ČD, železniční svršek
SO 37-10-01 Domažlice - Pasečnice, železniční svršek
SO 37-11-01 Domažlice - Pasečnice, železniční spodek
SO 38-10-01 ŽST Pasečnice, železniční svršek
SO 38-11-01 ŽST Pasečnice, železniční spodek

Současný stav

Řešený úsek je jednokolejná trať se 3 dopravami: výhybnou Radonice, železniční stanicí Domažlice a odbočkou Pasečnice.

Hlavní parametry týkající se stávajícího svršku a spodku:

- délka úseku: 13,6 km
- traťová rychlost: 60 až 90 km/h
- sklonové poměry:
 - Milavče – Domažlice: max 7,3 ‰
 - Domažlice – Pasečnice: max 10,5 ‰
- kolejový rošt v hlavních kolejích: S49 na betonových pražcích, stáří převážně 30 až 40 let.
- výhybky: poměrové soustavy, převážně s kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích, stáří převážně 30 až 40 let.
- těleso spodku v mezistaničních úsecích: jednokolejné, převážně je trať vedena po terénu nebo na menších náspech či v zářezích
- poruchy GPK: nejsou informace
- odvodnění je místy nefunkční (zasypané příkopy), ve stanicích jsou částečně funkční trativody
- geologie (na základě provedené rešerše): Trať prochází hydrogeologickým rajónem Krystalinikum a proterozoikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (621), přesněji jeho jižní částí, tzn. domažlickým krystalinikem. Z geologického hlediska je vyplněn metamorfovanými horninami – fylity, svory. Zastoupené horniny se vyznačují výhradně puklinovou propustností. Hlavní zvodnění území je v přípovrchovém pásmu rozpojení hornin. Horninové prostředí rajónu je charakterizováno nízkým stupněm zvodnění ($T < 1.10^{-4}$ m²/s). Podzemní vody jsou v této části rajónu odváděny do povodí Radbuzy.
- sesuvné území: nejsou v této oblasti evidovány

Navrhovaný stav

Návrh řešení železničního svršku a spodku vychází ze zadání, jehož zásadní součástí je schválená Aktualizace studie proveditelnosti Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN (dále jen ASP),

kteřá definuje způsob modernizace v jednotlivých úsecích této stavby. Tato koncepce byla upřesněna na základě projednání se zadavatelem v úvodu prací na této dokumentaci, a na základě prověření dopravní technologie.

Návrh tohoto úseku začíná za novou odbočkou Nový Mlýn. Tato odbočka a předchozí traťový úsek je součástí souvisejících SO, které jsou popsány v části dokumentace D.2.1.1.1. Konec úseku je v km 174,700 (cca 800 m za dnešní odb. Pasečnice) a navazuje na sousední stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN“. Konec stavebních úprav odbočné trati do Pobežovic je v km 6,046, kde kolej směrově a výškově navazuje na „Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0331 Odb. Pasečnice – Tachov“.

Koncepce řešení

úsek Nový Mlýn – Domažlice:

- novostavba dvoukolejné trati na max. rychlost 200 km/h (postupně se snižuje při vjezdu do ŽST Domažlice)
- směrové vedení částečně ctí koridor vymezený územně plánovací dokumentací, a to v okolí obce Milavče a zapojení do ŽST Domažlice, střední část (cca km 164,3 – 165,7) není trasována v koridoru dle ÚPD, ale v koridoru stávající trati (na pravém břehu Zubřiny), důvodem pro tuto změnu je eliminace kolize tohoto koridoru s usedlostí Vodolenka
- výškové řešení je navrženo v souladu s požadavky dotčených obcí, dle požadavků na zajištění mimoúrovňových křížení se silničními komunikacemi a zároveň s cílem minimalizovat zemní práce na tomto úseku
- při trasování obcí Milavče byly ve výškovém řešení zohledněny následující požadavky:
 - zvedat niveletu kolejí co nejméně
 - v místě dnešního železničního přejezdu bude navržen podchod, který ale bude možné gravitačně odvodnit do řeky Zubřiny
 - na jižní straně obce bude trasa nad stávající komunikací III. třídy tak vysoko, aby komunikace nemusela být zahlubována, což by způsobilo problémy s jejím odvodněním
- v navazujícím úseku směrem na Domažlice výškové řešení vychází z výšky stávající tratě, v jejímž koridoru je vedena, na vjezdu do Domažlic je niveleta maximálně zvednuta s ohledem na nově navrhované mimoúrovňové křížení se silnicí I/22, a zároveň s ohledem na návaznost na stávající výšku plzeňského zhlaví ŽST Domažlice

ŽST Domažlice:

- kompletní modernizace stanice (kromě manipulačních kolejí v liché kolejové skupině)
- maximalizace průjezdné traťové rychlosti (ale s ohledem na prostorové možnosti stávající stanice)
- konfigurace kolejíště je navržena v souladu s ASP s drobnými úpravami navrženými na základě projednání se zástupci zadavatele v průběhu prací na této dokumentaci:
 - výstavba nových nástupišť vč. jednoho ostrovního s mimoúrovňovým přístupem pro cestující, počet nástupištních hran odpovídá provozním požadavkům pro možnosti současného pobytu končících/výchozích regionálních Os vlaků a průjezdných Os, Sp a Ex vlaků
 - oproti ASP byla přidána nástupištní hrana u koleje č. 7, kolej č. 3 byla ukončena jako kusá; důsledkem je snížení počtu dopravních kolejí pro nákladní dopravu v liché skupině ze 4 na 3 a vytvoření kratší dopravní koleje 3b; konfigurace obou zhlaví byla mírně upravena
 - zajištění možnosti odstavení (předjetí) vlaků délky 740 m
 - výstavba nového účelového kolejíště SŽ pro obsluhu nově navrženého areálu integrovaného provozního pracoviště OTV Domažlice OŘ Plzeň, jehož součástí jsou 2 nové kusé koleje č. 202 a 203 zakončené v hale pro odstávku kolejových vozidel, jedna nová kusá kolej č. 201 se zpevněnou nakládací plochou a úprava (zkrácení) kol. č. 15a.
- výškové řešení vychází ze stávajícího stavu

úsek Domažlice – Domažlice město

- zdvoukolejnění stávající tratě v intravilánu města, přidání koleje vlevo

- zvýšení traťové rychlosti (v rámci možností stávající stopy tratě)
- dvojkolejný úsek je ukončen v zast. Domažlice město, kde je kol. č.102 ukončena u nástupiště jako kusá
- úprava směrových poměrů tak, aby nedocházelo k záborům pozemků napravo od tratě, kde je nutné vymezit prostor pro PHS, navržen je posun os kolejí vlevo od stáv. koleje
- výškové řešení vychází ze stáv. stavu, cíleně je zdvižena niveleta na mostě přes ulici na Milotově ev.km.168,592 (z důvodu zvětšení světlé výšky mostu)

úsek Domažlice – Pasečnice

- modernizace trati, zachování jednokolejného úseku
- zvýšení traťové rychlosti (v rámci možností stávající stopy tratě a s ohledem na rychlost v navazujících úsecích)
- zřízení nové dvoukolejné ŽST Pasečnice, která je zároveň odbočnou dopravnou pro trať směr Poběžovice
- směrové poměry jsou navrženy s ohledem na homogenizaci traťové rychlosti v tomto úseku
 - mezi zast. Domažlice město a ŽST Pasečnice převážně ve stávající ose, místy s rektifikací oblouků,
 - ŽST Pasečnice: 2. kolej přidána vlevo od stávající (z důvodu eliminace kolize se zastavbou vpravo)
 - ŽST Pasečnice – konec úseku: přeložka trati do nové stopy z důvodu eliminace propadu rychlosti, ale s trasováním tak, aby byl zachován stáv. akvadukt v km 173,880 a aby úpravy odb. tratě směr Poběžovice nezasáhly do stáv. nákladíště a zastávky Havlovice (nově součástí ŽST Pasečnice, obvod Havlovice)
- výškové řešení vychází ze stáv. stavu

Základní parametry návrhu

- Hlavní trať: celostátní dráha, zařazená do globální sítě osobní i nákladní dopravy.
- odbočná trať směr Poběžovice: regionální dráha
- Prostorová průchodnost: UIC-GC
- Třída zatížení D4/120 – hmotnost na nápravu 22,5 t (8 t/bm).

Návrhová rychlost

Úsek Nový Mlýn – Domažlice:

- km 161,066 – km 164,790: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 160/200/200/200$ km/h
- km 164,790 – km 165,748: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 160/185/185/200$ km/h
- km 165,748 – km 166,204: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 120/125/130/160$ km/h
- km 166,204 – km 167,122: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 90/100/105/120$ km/h

ŽST Domažlice

- km 167,122 – km 168,860: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 95/100/105/125$ km/h

úsek Domažlice – Pasečnice

- km 168,860 – km 169,416: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 100/105/110/130$ km/h
- km 169,416 – km 173,348: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 105/110/115/135$ km/h
- km 173,348 – km 174,700: $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 95/100/105/125$ km/h

Odbočná trať směr Poběžovice v úseku ŽST Pasečnice – ŽST Pasečnice, obvod Havlovice

- km 5,076 – km 5,713: $V/V_{130} = 80/85$ km/h
- km 5,713 – km 6,046: $V/V_{130} = 75/80$ km/h

Návrhová rychlost v předjízdých kolejích ŽST Domažlice: $V = 50$ nebo 60 km/h.

Návrhová rychlost v předjízdě koleji ŽST Pasečnice: $V = V_{130} = 80$ km/h.

Taťová rychlost V_k je dopočítána, ale není cíleně navrhována, s provozem naklápacích souprav objednatelé dopravy nepočítají.

Sklonové poměry (maximální navržené sklony):

- v úseku Nový Mlýn – Domažlice: 7 ‰
- v ŽST Domažlice:
 - plzeňské zhlaví: 5,5 ‰
 - východní část stanice: 2,5 ‰
 - západní část (u nástupišť): 0,3 ‰
 - kubické zhlaví v obvodu stanice: 5 ‰
 - dvoukolejný úsek a spojky mezi hlavními kolejemi na kubickém zhlaví: 10 ‰
- úsek Domažlice – Pasečnice:
 - úsek Domažlice – Pasečnice: 9,3 ‰
 - ŽST Pasečnice: 9,5 ‰
 - Pasečnice – KÚ: 11 ‰ (800 m dlouhý úsek)
 - ŽST Pasečnice – ŽST Pasečnice, obvod Havlovice: 10 ‰

Zásady návrhu železničního svršku:

- nový kolejový rošt
 - v hlavních kolejích: kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích s min. hmotností 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“,
 - v předjízdňích a dalších dopravních kolejích: kolejnice tvaru 49 E1 na betonových pražcích s min. hmotností 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“
 - v traťové koleji směr Poběžovice: kolejnice tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním s rozdělením pražců „u“
 - výhybky: UIC60 a S49 2. generace na betonových pražcích
- nové a recyklované šterkové lože ve všech upravovaných kolejích
- zřízení bezстыkové koleje
- stáv. kolejový rošt bude snesen v celé délce (kromě ponechaných stáv. kolejí v ŽST Domažlice), jeho další užití dle předkategorizace
- stáv. kol. lože bude odtěženo tam, kde se snáší kolejový rošt, odtěžené šterkové lože do hl. 0,25 m pod ložnou plochu pražce (mimo oblast znečištění v místě výhybek) bude odvezeno k recyklaci a poté částečně využito zpět do stavby
- zřízení bezстыkové koleje

Železniční spodek

Hlavní náplní objektu železničního spodku je provedení sanace pražcového podloží se zřízením nových konstrukčních vrstev pražcového podloží, rozšíření železničního tělesa a vybudování nového odvodňovacího zařízení systémem otevřených příkopů, betonových žlabů, příkopových zídek, trativodů a vsakovacích galerií a příkopů. V rámci zemních prací budou provedeny odkopávky podloží pro zřízení nových konstrukčních vrstev, odřezy plání zemního tělesa a výkopy rýh pro odvodnění. Dále budou zřízeny zesílené konstrukce pražcového podloží vč. odvodnění v místě 9 mostních objektů, jednoho propustku a 2 přejezdů. Dojde k rozšíření zemního tělesa, částečně pomocí přísypávky.

Pražcového podloží (KPP):

Pražcové podloží bylo navrženo podle požadavků předpisu SŽ S4. Jednotlivé koleje byly roztrženy podle navrhované maximální rychlosti, provozního zatížení a třídy zatížení. Na základě tohoto rozdělení jim byly přiřazeny minimální požadované moduly přetvárnosti na zemní pláni a na pláni tělesa železničního spodku podle předpisu SŽ S4, Přílohy 6 tabulky 1 pro návrh konstrukce pražcového podloží (KPP). Hodnota modulu přetvárnosti pláň tělesa železničního spodku pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v oblasti mostních objektů a přejezdů byla stanovena podle předpisu SŽ S4, Přílohy 24.

Odvodnění:

Součástí objektu železničního spodku je vybudování nového odvodňovacího zařízení pro odvádění povrchových vod z konstrukce pražcového podloží tak, aby zajišťovalo trvalou stabilitu

GPK v celé délce rekonstruovaného úseku železniční trati. Systém je tvořen dílčími odvodňovacími prvky v závislosti na možnosti přímého gravitačního odvádění vod do recipientů. V případě, kdy uvedené způsoby odtoků nelze využít, je odvodnění prvků řešeno vsakováním infiltrovaných vod do podloží pomocí vsakovacích galerií a příkopů.

Výstroj trati

SO 39-14-01 Stod - Pasečnice, vystrojení trati

SO výstroje trati bude v následujícím stupni projektové dokumentace řešit rozmístění tabulových staničníků, hektometrovníků, sklonovníků, rychlostníků (N a NS) a jejich předvěstníků – dle požadavků nasazení zabezpečovacího zařízení ETCS, zajišťovacích značek a jiných návěstí (posun zakázán, konec nástupiště...) potřebných při provozování dráhy v řešeném úseku trati, včetně demontáže stávajícího vystrojení tratě. Součástí těchto SO nebudou informační tabule s názvem zastávky umístěvané před vjezdem do zastávky. Tyto tabule budou součástí SO orientačních systémů jednotlivých SO zastávek. Podrobná náplň tohoto SO bude předmětem dalšího projektového stupně, kdy podkladem bude podrobné řešení zabezpečovacího zařízení.

2. D.2.1.2 Nástupiště

SO 31-12-01 Zast. Střelice u Stoda, nástupiště

SO 31-12-51 Zast. Hradec u Stoda, demontáž stávajícího nástupiště

SO 32-12-51 ŽST Holýšov, demontáž stávajících nástupišť

SO 33-12-01 ŽST Holýšov, nástupiště

SO 33-12-51 Zast. Dolní Kamenice, demontáž stávajícího nástupiště

SO 34-12-01 ŽST Staňkov, nástupiště

SO 35-12-01 Zast. Blížejev, nástupiště

SO 35-12-02 Zast. Milavče, nástupiště

SO 35-12-51 ŽST Blížejev, demontáž stávajícího nástupiště

SO 36-12-01 ŽST Domažlice, nástupiště

SO 37-12-01 Zast. Domažlice-město, nástupiště

SO 31-12-01, Zast. Střelice, nástupiště

Nová zast. Střelice u Stoda vznikla jako náhrada za zast. Hradec u Stoda.

Navrhovaný stav

Nová zast. Střelice u Stoda je umístěna na nové dvoukolejné trati se dvěma vnějšími nástupišti a ve vysokém náspu. Délka nástupiště č.1 je 170,0 m se začátkem v km 129,759 000 koncem v km 129,928 889 a délka nástupiště č.2 je 170,0 m se začátkem v km 129,759 000 koncem v km 129,929 402. Přístup na nové nástupiště bude zajištěn, jak z východní části obce, od úpravy místní komunikace (SO 31-50-03) přes místní potůček za pomocí lávek (SO 31-22-01) a přístupového chodníku ve sklonu o šířce 1,60 m. Tak ze západní části obce, od chodníku III/19341 (SO 31-50-12) za pomocí přístupového chodníku ve sklonu o šířce 1,60 m. Nástupní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad T.K. a ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje. Nástupiště bude mostového typu Umsteiger a bude min šířky 3,5 m pro zvýšenou rychlost na 200 km/hod a v místě přístřešku bude mít šířku 6,1 m.

SO 31-12-51, Zast. Hradec u Stoda, demontáž stávajícího nástupiště

Stávající stav

Zastávka Hradec u Stoda se nachází v ev.km 137,402 000 – 137,625 000, je vybavena nástupištěm typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od nedalekého přejezdu P612 v ev.km 137,473 a schodištěm se zábradlím vedle čekárny.

Navrhovaný stav

Zast. Hradec u Stoda bude v souvislosti s výstavbou nové dvojkolejné trati zrušena a nahrazena novou zast. Střelice u Stoda.

SO 32-12-51, ŽST Holýšov, demontáž stávajících nástupišť

Stávající stav

ŽST Holýšov se nachází v ev.km 141,728 000 – 142,766 000 a je vybavena třemi jednostrannými úrovnovými nástupišti. Všechny nástupiště jsou typu Tischer, 300 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovnové přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

Vzhledem k tomu, že ve výhledovém stavu jsou nástupiště ŽST Holýšov umístěna za poslední výhybkou žel. stanice, v obvodu Holýšov, budou stávající nástupiště zrušena.

SO 33-12-01, ŽST Holýšov, nástupiště

V novém stavu se přepokládá umístění nástupišť ŽST Holýšov za poslední výhybkou žel. Stanice, do obvodu Holýšov.

Navrhovaný stav

Nově jsou nástupiště ŽST Holýšov umístěna na dvoukolejně trati, v obvodu Holýšov, se dvěma vnějšími nástupišti. Délka nástupiště u kol. č.1 je 170 m se začátkem v km 134,830 889 koncem v km 135,000 841 a délka nástupiště u kol. č. 2 je 170 m se začátkem v km 134,835 925 koncem v km 135,006 112. Přístup na nové nástupiště bude zajištěn chodníkem do ulice Školní. Nástupní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad TK a ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje. Nástupiště je tvořeno nástupištní zídou z prefabrikátů typu „L“ s konzolovými deskami KDL 1300/2100 a bude min šířky 3,5 m pro zvýšenou rychlost na 200 km/hod a v místě přístřešku bude mít šířku 6,1 m.

SO 33-12-51, Zast. Dolní Kamenice demontáž stávajícího nástupiště

Stávající stav

Zastávka Dolní Kamenice se nachází v ev.km 144,426 000 – 144,592 000, je vybavena nástupištem typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup je zajištěn přístupovou komunikací od nedalekého místní komunikace vedená pod mostem v ev.km 144,675 a schodištěm se zábradlím vedle čekárny.

Navrhovaný stav

Zast. Dolní Kamenice bude v souvislosti s výstavbou nové dvojkolejné trati zrušena bez náhrady.

SO 34-12-01, ŽST Staňkov, nástupiště

Stávající stav

ŽST Staňkov se nachází v ev.km 148,547 000 – 149,324 000 a je vybavena třemi jednostrannými úrovnovými nástupišti. Všechny nástupiště jsou typu SUDOP, 300 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úrovnové přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

V ŽST Staňkov je navrženo ostrovní nástupiště se třemi nástupními hranami. Délka nástupní hrany č. 1a je 170 m se začátkem v km 140,601 796 koncem v km 140,771 782, délka nástupní hrany č. 1b je 259 m se začátkem v km 140,601 796 koncem v km 140,861 862 a délka nástupní hrany č.1c je 60 m se začátkem v km 140,801 782 koncem v km 140,861 854. Přístup na nové nástupiště bude zajištěn přes nově vybudovaný podchod (SO 34-20-01), který bude vybaven bezbariérovým přístupem. Nástupní hrany jsou navrženy ve výšce 550 mm nad TK a ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje, kromě u koleje č.1 kde je vzdálenost od osy koleje 1,68 m. Nástupiště je tvořeno nástupištní zídou z prefabrikátů typu „L“ s představenou nástupištní hranou.

SO 35-12-01, Zast. Blížejov, nástupiště

V souvislosti s výstavbou nové dvojkolejné trati bude ŽST Blížejov zrušena a nahrazena novou stejnojmennou zastávkou v posunuté poloze.

Navrhovaný stav

Nová zast. Blížejev je umístěna na nové dvoukolejné trati se dvěma vnějšími nástupišti a ve vysokém náspu. Délka nástupiště u kol. č.1 je 170 m se začátkem v km 158,310 819 koncem v km 158,480 923 a délka nástupiště u kol. č. 2 je 170 m se začátkem v km 158,310 819 koncem v km 158,480 456. Přístup na nástupiště u kol. č. 2 bude zajištěn od přeložky komunikace III/18310 (SO 35-50-07) za pomoci přístupového chodníku ve sklonu o šířce 1,60 m. Na nástupiště u kol. č. 1 bude zajištěn také od přeložky komunikace III/18310 (SO 35-50-07) a od přeložky místní komunikace (SO 35-50-07, vlevo podél tělesa dráhy v km 145,800 - 146,300) také za pomoci přístupového chodníku ve sklonu o šířce 1,60 m. Nástupní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad TK a ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje. Nástupiště je mostového typu Umsteiger a bude min šířky 3,5 m pro zvýšenou rychlost na 200 km/hod a v místě přístřešku bude mít šířku 6,1 m.

SO 35-12-02 Zast. Milavče, nástupiště

Stávající stav

V zast. Milavče je umístěno 1 nástupiště, které je rozděleno stáv. žel. přejezdem na dl. 190,0 m a 16,0 m (u této části je umístěn zděný přístřešek pro cestující). Přístup na nástupiště je veden od žel. přejezdu P630. Stávající konstrukce nástupní hrany je tvořena z nástupištních tvárnic Tischer, uložených na betonových podložkách a pochozí plocha je z ŽB desek.

Navrhovaný stav

Nová 2 vnější vstřícná nástupiště jsou navržena v km 161,942 - 162,112 u kol. č. 1 a č. 2. Délka nástupišť je 170 m a šířka min. 3,0 m. Vzdálenost nástupních hran od přilehlé koleje je 1,670 m (v přímé). Konstrukce nástupišť je typu L s lomenými konzolovými deskami. Na koncích nástupišť je přístupový chodník s podélným sklonem (bezbariérový přístup). Vedle přístupů jsou na vnější straně nástupišť umístěny přístřešky pro cestující (SO 35-75-02). Zpevněné plochy budou navrženy s hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké. Stáv. nástupiště jsou určena k demolici.

SO 35-12-51, ŽST Blížejev, demontáž stávajících nástupišť

Stávající stav

ŽST Blížejev se nachází v ev.km 156,207 000 – 157,219 000 a je vybavena třemi jednostrannými úrovněmi nástupišti. Všechny nástupiště jsou typu SUDOP, 300 mm nad T.K. Přístup na nástupiště je zajištěn přes 3 úroňové přechody, které jsou přímo před výpravní budovou.

Navrhovaný stav

V souvislosti s výstavbou nové dvojkolejné trati bude ŽST Blížejev zrušena a nahrazena novou stejnojmennou zastávkou v posunutě poloze.

SO 36-12-01 ŽST Domažlice, nástupiště

Stávající stav

V ŽST Domažlice je ve stáv. stavu umístěno 5 nástupišť.

- nástup. č. 1 - jednostranné nástup. délky 101 m je umístěno u stáv. kol. č. 4
- konstrukce Tischer na bet. podložkách, pochozí plocha je z asfalt. betonu
- nástup. č. 1a/1b – jazykové nástup. délky 101 m je umístěno u stáv. kol. č. 6 a 8
- konstrukce Tischer na bet. podložkách, pochozí plocha je z asfalt. betonu
- nástup. č. 2 - jednostranné nástup. délky 253 m je umístěno u stáv. kol. č. 2
- konstrukce Tischer na bet. podložkách, pochozí plocha je z asfalt. betonu
- nástup. č. 3 - jednostranné nástup. délky 492 m je umístěno u stáv. kol. č. 1
- konstrukce Tischer na bet. podložkách, pochozí plocha je z asfalt. betonu
- nástup. č. 4 - jednostranné nástup. délky 410 m je umístěno u stáv. kol. č. 3
- konstrukce sypané, pochozí plocha z ŽB deskou

Přístup na nástupiště je přes stáv. VB dvěma schodišti. Bezbariérový přístup je řešen pomocí plošiny, která je instalována na jednom ze schodišť. Další přístup je podél východní zdi VB.

Jednotlivá nástupiště jsou propojena přechody umístěná cca po 50 m v úrovni VB. Žel. přechody jsou ze ŽB panelů a navazující chodníky jsou z asfaltového betonu.

Navrhovaný stav

V rámci tohoto SO jsou v ŽST Domažlice stáv. nástupiště zdemolována a navržena celkem 3 nová nástupiště. Konstrukce nástupišť je typu L bez konzolových desek. Zpevněné plochy nástupišť a přístupů jsou navrženy s hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké.

Jazykové nástupiště (u nové kol. č. 6 a 4)

Nástupiště je umístěno u nové kol. č. 6 (nástupní hrana 1) a 4 (nástupní hrana 2). Začátek nástupiště je v km 168,238 a konec v km 168,348. Délka obou nástupních hran je 100 m; vzdálenost hrany od koleje č. 6 je 1,68 m (směrový oblouk R=300 m bez převýšení) a 1,67 m od kol. č. 4 (v přímé). Šířka nástupiště je 5,15 m. Přístup na nástupiště je z čela podél dynamických zarážedel. Nový přístupový chodník je navržen podél stáv. VB a navazuje na zpevněnou plochu před VB. Chodník je navržen jako bezbariérový.

Vnější nástupiště (u nové kol. č. 2)

Nástupiště je navrženo u nové kol. č. 2 v km 167,921 - 168,221. Délka nástupní hrany je 300,0; vzdálenost nástupní hrany od přilehlé kol. je 1,670 m (kolej je v přímé). Šířka nástupiště je min. 3,0 m a u stáv. VB je plocha nástupiště protažena až ke stáv. obvodové zdi budovy. Přístup na nástupiště je zachován přes stávající VB (schodiště), nebo nově (bezbariérově) bočními přístupy okolo VB nebo samostatným přístupem umístěným v km 168,055, případně z nového podchodu (SO 36-20-01) pomocí schodiště případně bezbariérově výtahem.

Ostrovní nástupiště (u nové kol. č. 1, 3 a 7)

Nové ostrovní nástupiště je situováno mezi nové kol. č. 1 a 3, respektive 7. Začátek nástupní hrany u kol. č. 1 a 3 je v km 167,986. Konec nástupní hrany u kol. č. 3 je v km 168,106, kde současně začíná nástupní hrana u kol. č. 7. Konec nástupní hrany u kol. č. 7 a 3 končí v km 168,292. Délka nástupní hrany u kol. č. 1 je 305 m; u kol. č. 3 je 110 m a u kol. č. 7 je dl. nástupní hrany 170 m. Vzdálenost nástup. hran u kol. č. 1 a 3 je 1,670 m (jsou v přímé) a u kol. č. 7 je 1,670 m (kolej ve směrovém oblouku R=1 000 m bez převýšení). Šířka nástupiště mezi kol. č. 1 a 3 je 6,16 m. U kol. č. 1 a 7 je šířka nástupiště 10,9 m. Přístup na ostrovní nástupiště je pomocí podchodu (SO 36-20-01) jednoramenným schodištěm nebo bezbariérově pomocí výtahu.

SO 37-12-01 Zast. Domažlice-město, nástupiště

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v zastávce Domažlice-město umístěno nástupiště dl. 110 m, u kterého je ve střední části umístěn prosklený přístřešek pro cestující. Přístup na nástupiště je veden od žel. přejezdu P635. Stávající konstrukce nástupní hrany je tvořena z prefabrikátu typu L bez konzolových desek. Pochozí plocha je z betonové dlažby.

Navrhovaný stav

Stávající nástupiště je navrženo k demolicí. Nové poloostrovní nástupiště s 2 nástupními hranami je navrženo v km 169,337 - 169,517 u kol. č. 101 a v km 169,337 - 169,507 u koleje č. 102. Délka nástupiště 1 (u kol. č. 101) je 180 m a nástupiště 2 (u kol. č. 102) je 170 m. Šířka nástupiště je min. 8,3 m. Vzdálenost nástupní hrany od přilehlých kolejí je 1,680 m. Konstrukce nástupiště je typu L bez konzolových desek. Přístup na nástupiště je zajištěn chodníkem s podélným sklonem (bezbariérový přístup). Zpevněné plochy budou navrženy s hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké.

3. D.2.1.3 Přejezdy a přechody

SO 31-13-01 Stod – Holýšov, nástupní a záchranné plochy u portálů tunelu

SO 31-13-51 Stod – Holýšov, zrušení železničních přejezdů P610, P611, P612, P613, P615

SO 33-13-01 Holýšov – Staňkov, železniční přejezd P618 v ev. km 147,999

SO 33-13-02 Holýšov – Staňkov, železniční přejezd P619 v ev. km 148,280

SO 33-13-51 Holýšov – Staňkov, zrušení železničních přejezdů P616, P617 a P620
 SO 34-13-51 ŽST Staňkov, zrušení železničního přejezdu P621
 SO 35-13-01 Staňkov – Domažlice, železniční přejezd P622 v ev. km 153,067
 SO 35-13-02 Staňkov – Domažlice, železniční přejezd P623 v ev. km 155,001
 SO 35-13-51 Staňkov – Odb. Nový Mlýn, zrušení železničních přejezdů P624 – P628
 SO 35-13-52 Odb. Nový Mlýn – Domažlice, zrušení železničních přejezdů P629 – P633
 SO 37-13-01 Domažlice – Pasečnice, železniční přejezd P634 v ev. km 168,871
 SO 37-13-02 Domažlice – Pasečnice, železniční přejezd P635 v ev. km 169,467
 SO 37-13-03 Domažlice – Pasečnice, železniční přejezd P636 v ev. km 169,870
 SO 37-13-04 Domažlice – Pasečnice, železniční přejezd P637 v ev. km 171,320
 SO 37-13-05 Domažlice – Pasečnice, zrušení železničního přejezdu P638 v ev. km 171,661
 SO 37-13-06 Domažlice – Pasečnice, železniční přejezd P639 v ev. km 172,650

SO 31-13-01, Stod - Holýšov, nástupní a záchranné plochy u portálů tunelu

Navrhovaný stav

Z důvodu modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) byla navržena přeložka trati, na které je navržen dvoukolejný tunel Střelice.

Z bezpečnostních hledisek jsou před portály tunelu vybudovány záchranné plochy v koleji v návaznosti na nástupní plochy (celkově na ploše 500 m²) a příjezdové komunikace (řešeno v SO 31-50-05 a SO 31-50-06).

Tabulka přejezdů a přechodů

označení přejezdu	ev. km přejezdu	kategorie komunikace	stav. konstrukce	stav. úhel křížení	nový km přejezdu	nová konstrukce	nový úhel křížení
P610	135,957	silnice III/19340 (ul. Hradecká)	asfaltový kryt	36,5°	přejezd zrušen	vozovka (D1-N-2-V-PIII dle TP 170)	36,5°
P611	136,464	polní cesta	pryžové panely	38,9°	přejezd zrušen	vozovka (D2-N-3-VI-PIII dle TP 170)	38,9°
P612	137,473	silnice III/19340 (Hradec u Stoda)	betonové panely	49,2°	přejezd zrušen	vozovka (D1-N-2-V-PIII dle TP 170)	49,2°
P613	138,294	polní cesta	betonové panely	76,2°	přejezd zrušen	vozovka (D2-N-3-VI-PIII dle TP 170)	76,2°
P615	141,403	městská komunikace (ul. Politický h věžňů)	pryžové panely	61,7°	přejezd zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením úpravou místních komunikací (SO 31-50-08, SO 32-50-01) a novým nadjezdem (SO 31-20-06)		
P616	142,861	silnice I/26 (Jirásková třída)	pryžové panely	34,6°	přejezd zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením přeložkou místní komunikace (SO 32-50-02) a novým podjezdem (SO 32-20-02)		
P617	142,949	místní komunikace (ul. Školní)	betonové panely	90°	přechod zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením novým podchodem (SO 32-20-02) v nové zast. Holýšov (SO 33-12-01)		
P618	147,999	silnice III/1851 (ul. Výtunská)	betonové panely	57°	139,789 (posun o 25,5 m)	pryžové panely a přidán pruh pro pěší po jedné	75°

						straně	
P619	148,280	silnice III/18323 (ul. Rašínova)	pryžové panely a pruh pro pěší	90°	140,095 (žádný posun)	pryžové panely a pruh pro pěší po obou stranách	90°
P620	148,471	městská komunikace (ul. Baarova)	betonové panely	66,2°	přejezd zrušen bez náhrady		
P621	150,637	silnice III/1853	betonové panely	52,3°	přejezd zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením úpravou místních komunikací (SO 34-50-01, SO 34-50-02, SO 34-50-03, SO 34-50-04, SO 34-50-05) a novým nadjezdem (SO 34-22-01)		
P622	153,067	místní komunikace (Osvarčín)	pryžové panely	72,7°	144,877 (žádný posun)	konstrukce přejezdu bude demontována a obnovena původní konstrukce po úpravě GPK	72,7°
P623	155,001	místní komunikace (Chotiměř)	pryžové panely	80,5°	146,818 (žádný posun)	konstrukce přejezdu bude demontována a obnovena původní konstrukce po úpravě GPK	80,5°
P624	156,255	polní cesta	betonové panely	90°	přejezd zrušen a nahrazen přeložkou místní komunikace (SO 35-50-06)		
P625	157,259	silnice III/18310 (Blížejev)	asfaltový kryt	61,3°	přejezd zrušen a nahrazen přeložkou místní komunikace (SO 35-50-01)		
P626	158,840	silnice III/1831 (Nahosice)	asfaltový kryt	55,7°	přejezd zrušen	vozovka (D1-N-2-V-PIII dle TP 170)	55,7°
P627	159,074	polní cesta (Nahosice)	pryžové panely	73,4°	přejezd zrušen	vozovka (D2-N-3-VI-PIII dle TP 170)	73,4°
P628	160,238	polní cesta	betonové panely	76,9°	přejezd zrušen	vozovka (D2-N-3-VI-PIII dle TP 170)	76,9°
P629	160,941	silnice III/1831 (Milavče)	asfaltový kryt	41°	přejezd zrušen a nahrazen přeložkou místní komunikace (SO 35-50-18)		
P630	161,291	silnice III/1832 (Milavče)	asfaltový kryt	85°	přejezd zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením úpravou místních komunikací (SO 35-50-23, SO 35-50-24 a SO 35-50-22)		
P631	162,610	silnice II/183	asfaltový kryt	83°	přejezd zrušen	vozovka (D1-N-2-V-PIII dle TP 170)	83°
P632	166,435	silnice III/1839	asfaltový kryt	73°	přejezd zrušen a nahrazen přeložkou silnice III. třídy (SO 35-50-31)		

P633	166,995	silnice I/22	pryžové panely	22°	přejezd zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením úpravou komunikace I. třídy (SO 35-50-33)		
P634	168,871	místní komunikace (Domažlice)	asfaltový kryt	90°	přejezd zrušen a nahrazen podchodem pro pěší (SO 36-50-04)		
P635	169,467	silnice III/1903 (Domažlice)	asfaltový kryt, vnitřní pryžové panely	75°	169,550 (žádný posun)	pryžové panely a přidán pruh pro pěší po jedné straně	75°
P636	169,869	místní komunikace (Domažlice)	asfaltový kryt, vnitřní betonové panely	90°	přejezd zrušen a nahrazen podchodem pro pěší (SO 37-20-02, SO 37-20-02.1)		
P637	171,316	lesní cesta	asfaltový kryt, vnitřní pryžové panely	85°	171,397 (žádný posun)	pryžové panely	85°
P638	171,661	polní cesta	asfaltový kryt	25°	přejezd zrušen a nahrazen přeložkou místní komunikace (SO 37-50-04)		
P639	172,653	lesní cesta	šterk	83°	přejezd zrušen bez náhrady		

4. D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 31-20-00 Stod – Holýšov, železniční most v km 128,559
SO 31-20-01 Stod – Holýšov, železniční most v km 128,8
SO 31-20-02 Stod – Holýšov, železniční most v km 129,7
SO 31-20-03 Stod – Holýšov, železniční most v km 129,9
SO 31-20-04 Stod – Holýšov, železniční most v km 132,3
SO 31-20-05 Stod – Holýšov, železniční most v km 133,0
SO 31-20-06 Stod – Holýšov, železniční most v km 133,125
SO 31-21-02 Stod – Holýšov, propustek v km 132,0
SO 31-21-03 Stod – Holýšov, propustek v km 133,380
SO 31-22-01 Stod – Holýšov, lávky pod přístupovými chodníky v km 129,7
SO 32-20-01 ŽST Holýšov, železniční most v km 134,1 (ev. km 142,228)
SO 32-20-02 ŽST Holýšov, železniční most v km 134,8
SO 32-23-01 ŽST Holýšov, opěrné zdi u železničního mostu v km 134,8
SO 33-20-02 Holýšov – Staňkov, železniční most – podchod v km 134,9
SO 33-20-04 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 136,5
SO 33-20-05 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137,5 (ev. km 145,784)
SO 33-20-06 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137,7 (ev. km 145,962)
SO 33-20-07 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137,8 (ev. km 146,084)
SO 33-20-08 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 138,2 (ev. km 146,430)
SO 33-20-09 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 139,4 (ev. km 147,667)
SO 33-20-10 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 140,3 (ev. km 148,558)
SO 33-20-11 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 135,3
SO 33-20-51 Holýšov – Staňkov, železniční most v ev. km 144,675 – demolice
SO 33-21-01 Holýšov – Staňkov, propustek v km 135,3
SO 33-21-02 Holýšov – Staňkov, propustek v km 138,3 (ev. km 146,585)
SO 33-21-04 Holýšov – Staňkov, propustek v km 138,8 (ev. km 146,988)
SO 33-21-05 Holýšov – Staňkov, propustek v km 138,9 (ev. km 147,143)
SO 33-21-06 Holýšov – Staňkov, propustek v km 139,1 (ev. km 147,381)
SO 33-21-07 Holýšov – Staňkov, propustek v km 140,1 (ev. km 148,351)

SO 33-21-51 Holýšov – Staňkov, propustek v km 135,5 (ev. km 143,607) – demolice
SO 33-22-01 Holýšov – Staňkov, silniční most v km 134,9 (ev. km 143,018)
SO 33-22-02 Holýšov – Staňkov, silniční most v km 135,8
SO 33-23-01 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď v km 135,453
SO 33-23-02 Holýšov – Staňkov, zárubní zeď vlevo v km 135,6 -136,1
SO 33-23-03 Holýšov – Staňkov, zárubní zeď vpravo v km 135,8 -135,9
SO 33-23-04 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď u železničního mostu v km 140,3 (ev. km 148,558)
SO 33-23-05 Holýšov – Staňkov, zárubní zeď vpravo v km 134,9 -135,0
SO 33-23-06 Holýšov – Staňkov, zárubní zeď v km 135,0-135,1
SO 33-23-07 Holýšov – Staňkov, zárubní zeď v km 135,2-135,3
SO 33-23-08 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď komunikace III/1852 (ul. třída 1. máje) vlevo
SO 33-23-09 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď komunikace III/1852 (ul. třída 1. máje) vpravo
SO 33-23-10 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď podél komunikace III/1852 (ul. Husova) vlevo
SO 34-20-01 ŽST Staňkov, železniční most – podchod v km 140,6
SO 34-20-02 ŽST Staňkov, železniční most v km 141,4 (ev. km 149,673)
SO 34-20-03 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,3 (ev. km 150,573)
SO 34-20-04 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,8 (ev. km 151,055)
SO 34-21-01 ŽST Staňkov, propustek v km 140,7 (ev. km 148,931)
SO 34-21-02 ŽST Staňkov, propustek v km 141,3 (ev. km 149,561)
SO 34-21-03 ŽST Staňkov, propustek v km 141,8 (ev. km 150,072)
SO 34-22-01 ŽST Staňkov, silniční most v km 141,4 (ev. km 149,259)
SO 34-22-02 ŽST Staňkov, silniční most v km 142,6 (Hlohová)
SO 35-20-01 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 158,2
SO 35-20-02 Staňkov – Domažlice, železniční most – podchod v km 158,590
SO 35-20-03 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 159,8
SO 35-20-04 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 160,300
SO 35-20-05 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 161,736
SO 35-20-06 Staňkov – Domažlice, železniční most – podchod v km 162,200
SO 35-20-07 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 162,518
SO 35-20-08 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 164,220
SO 35-20-09 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 166,444
SO 35-20-10 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 166,600
SO 35-20-11 Staňkov – Domažlice, železniční most – podchod v km 167,000
SO 35-20-12 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 167,087
SO 35-21-01 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,0 (ev. km 156,180)
SO 35-21-02 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,2
SO 35-21-03 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,4
SO 35-21-04 Staňkov – Domažlice, propustek v km 158,1
SO 35-21-05 Staňkov – Domažlice, propustek v km 158,3
SO 35-21-06 Staňkov – Domažlice, propustek v km 159,5
SO 35-21-07 Staňkov – Domažlice, propustek v km 161,150
SO 35-21-08 Staňkov – Domažlice, propustek v km 161,500
SO 35-21-09 Staňkov – Domažlice, propustek v km 161,950
SO 35-21-10 Staňkov – Domažlice, propustek v km 162,185
SO 35-21-11 Staňkov – Domažlice, propustek v km 163,450
SO 35-21-12 Staňkov – Domažlice, propustek v km 163,892
SO 35-21-13 Staňkov – Domažlice, propustek v km 164,635
SO 35-21-14 Staňkov – Domažlice, propustek v km 165,142
SO 35-21-15 Staňkov – Domažlice, propustek v km 165,312
SO 35-21-16 Staňkov – Domažlice, propustek v km 165,698
SO 35-21-17 Staňkov – Domažlice, propustek v km 166,670
SO 35-21-18 Staňkov – Domažlice, propustek v km 166,912
SO 35-21-19 Staňkov – Domažlice, propustek v km 162,640
SO 35-22-01 Staňkov – Domažlice, silniční most III/1831 přes Zubřinu v skm 0,74
SO 35-22-02 Staňkov – Domažlice, silniční most III/1831 přes Zubřinu v skm 1,18

SO 35-22-03 Staňkov – Domažlice, silniční most v km 165,364
SO 35-22-11 Silniční most na silnici III/18310 přes Zubřinu v skm 0,23
SO 35-23-01 Staňkov – Domažlice, opěrné zdi v km 162,095 – 162,247 vlevo a vpravo
SO 35-23-02 Staňkov – Domažlice, opěrná zeď v km 162,152 – 162,343 vlevo
SO 35-23-03 Staňkov – Domažlice, zárubní zeď v km 164,925 – 165,010 vlevo
SO 35-23-04 Staňkov – Domažlice, opěrné zdi v km 165,217 – 165,352 vpravo
SO 35-23-05 Staňkov – Domažlice, zárubní zeď v km 165,450 – 165,700 vlevo
SO 35-23-06 Staňkov – Domažlice, opěrná zeď v km 165,655 – 165,815 vpravo
SO 35-23-07 Staňkov – Domažlice, zárubní zeď v km 166,050 – 166,230 vlevo
SO 35-23-08 Staňkov – Domažlice, opěrná zeď v km 166,530 – 166,600 vpravo
SO 35-23-09 Staňkov – Domažlice, opěrná zeď v km 162,567 – 162,630 vpravo
SO 36-20-01 ŽST Domažlice železniční most – podchod v km 168,137
SO 36-20-01.1 ŽST Domažlice, přístupy k podchodu v km 168,137
SO 36-20-02 ŽST Domažlice, železniční most v km 168,462 (ev. km 168,374)
SO 36-20-03 ŽST Domažlice, železniční most v km 168,678 (ev. km 168,592)
SO 36-20-04 ŽST Domažlice, železniční most – podchod v km 168,955
SO 36-20-04.1 ŽST Domažlice, přístupy k podchodu v km 168,955
SO 36-20-05 ŽST Domažlice, železniční most v km 169,190 (ev. km 169,110)
SO 36-21-01 ŽST Domažlice, propustek v ev. km 167,311
SO 36-21-02 ŽST Domažlice, propustek v ev. km 168,134
SO 36-21-03 ŽST Domažlice, propustek v km 168,960 (ev. km 168,875)
SO 36-23-01 ŽST Domažlice opěrná zeď v km 167,300 – 167,450 vpravo
SO 36-23-02 ŽST Domažlice opěrná zeď účelové komunikace vlevo trati
SO 37-20-01 Domažlice – Pasečnice, železniční most v km 169,686 (ev. km 169,606)
SO 37-20-02 Domažlice – Pasečnice, železniční most – podchod v km 169,953
SO 37-20-02.1 Domažlice – Pasečnice, přístupy k podchodu v km 169,953
SO 37-20-03 Domažlice – Pasečnice, železniční most v km 170,506 (ev. km 170,423)
SO 37-21-01 Domažlice – Pasečnice, propustek v km 169,635 (ev. km 169,554)
SO 37-21-02 Domažlice – Pasečnice, propustek v km 170,122 (ev. km 170,040)
SO 37-21-03 Domažlice – Pasečnice, propustek v km 171,166 (ev. km 171,084)
SO 37-21-04 Domažlice – Pasečnice, propustek v km 171,403 (ev. km 171,321)
SO 38-20-01 ŽST Pasečnice, železniční most v km 173,301 (ev. km 173,274)
SO 38-20-02 ŽST Pasečnice, železniční most v km 173,330
SO 38-21-01 ŽST Pasečnice, propustek v km 171,745 (ev. km 171,664)
SO 38-21-02 ŽST Pasečnice, propustek v km 173,330
SO 38-21-02 ŽST Pasečnice, propustek v km 174,350 (ev. km 174,349)
SO 38-21-03 ŽST Pasečnice, propustek v km 174,651 (ev. km 174,649)
SO 38-22-01 ŽST Pasečnice, lávka pro pěší v km 173,850 – doplnění zábran proti dotyku
SO 38-23-01 ŽST Pasečnice, zárubní zdi v km 173,876 – 173,893

SO 31-20-00 Stod – Holýšov, železniční most v km 128,559

Nový železniční most o 1 poli s šikmým, resp. kolmým rozpětím 12,4 m resp. 12,23 m. Přímý dvojkolejný most je navržen jako monolitická polorámová konstrukce šířky 12,55 m. Železniční trať v nové stopě překračuje přeložku III/19340 (SO 31-50-01) S6,5 a chodník š. 2,0 m (SO 31-50-10). Úhel křížení je přibližně 80°, most je šikmý. Kolejové lože na mostě je uzavřené. Volná výška pod mostem splňuje normovou výšku průjezdního prostoru 4,65 m pro danou kategorii silnice s rezervou 0,15 m. Levé křídlo opěry O2 je prodlouženo tak, aby násep nezasahoval do pozemku 389/64.

SO 31-20-01 Stod - Holýšov, železniční most v km 128,8

Nový železniční most o 10 polích přes údolí řeky Radbuzy u Stodu. Přímý dvojkolejný most je navržen jako řada spojitých nosníků s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Trať v přímé překračuje řeku Radbuzy cca v 60 ° křížení. Most je kolmý, uložení rovněž. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška je cca 15 m. Celková délka přemostění je cca 395 m. Pilíře jsou navrženy železobetonové. Opěry jsou navrženy

masivní s rovnoběžnými křídly v násповém tělese s kužely. Všechny podpěry jsou navrženy s hlubinným založením.

SO 31-20-02 Stod - Holýšov, železniční most v km 129,7

Nový železniční most o 2 polích přes strž bezejmenné vodoteče v obci Střelice. Přímý dvojkolejný most je navržen jako spojitý nosník, nosná konstrukce s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Trať v půdorysném pravém oblouku překračuje MK v prvním poli a vodoteč v poli druhém. Most je kolmý, uložení rovněž. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška v prvním splňuje 4,35 m pro prostor MK, v druhém poli je cca 10 m. Celková délka přemostění je 46,8 m. Všechny podpěry jsou navrženy s hlubinným založením

SO 31-20-03 Stod - Holýšov, železniční most v km 129,9

Nový železniční most o 1 poli je situován v na okraji intravilánu v katastrálním území Střelice. Dvokolejná železniční trať v přímé překračuje ve stávající trase vedenou silnicí III/19341 (SO 31-50-02) S5,5 doplněnou o chodník š. 2,5 m. Úhel křížení je přibližně 61°, most je šikmý. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška splňuje 4,65 m výšky pro danou kategorii silnice. Objekt je založen hlubinně.

SO 31-20-04 Stod – Holýšov, železniční most v km 132,3

Nový železniční most o 5 polích přes údolí řeky Radbuzy, celková délka přemostění je cca 160 m. Nosná konstrukce je s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Staticky je most řešen jako trojpolový spojitý nosník s ochrannými prostými nosníky na obou koncích pro optimální převedení bezстыkové koleje. Trať je na mostě vedena v konstantním půdorysném oblouku o poloměru 2450 m (v koleji č. 1). Uložení nosných konstrukcí je kolmé, úložné prahy pilířů jsou orientovány kolmo na osu mostu. Hlavní pole přes Radbuzu s úhlem křížení 76,5° je navrženo s rozpětím 40 m tak, aby pilíře nezasahovaly do koryta řeky. Pilíře a opěra O1 jsou založeny plošně na skalním podloží, opěra O2 je založena na pilotách v oblasti nového náspu. Opěry s rovnoběžnými křídly zajistí přechod z částečně otevřeného kolejového lože do otevřeného kolejového lože v trati.

SO 31-20-05 Stod – Holýšov, železniční most v km 133,0

Nový železniční most o 5 polích přes údolí řeky Radbuzy. Dvojkolejný most je tvořen prostými nosníky s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Hlavní pole přes Radbuzu je navrženo vzhledem k úhlu křížení cca 30° s větším rozpětím tak, aby pilíře nezasahovaly do koryta řeky. Pilíře a opěra O2 jsou založeny plošně na skalním podloží, opěra O1 je založena na pilotách ve střední části nového vysokého náspu. Opěry s rovnoběžnými křídly zajistí přechod z částečně otevřeného kolejového lože do otevřeného kolejového lože v trati, svahové kužely opěr nezasahují do volného prostoru údolí vymezeného lící opěr blízkého stávajícího železničního mostu.

SO 31-20-06 Stod – Holýšov, železniční most v km 133,125

Nový železniční most o rozpětí 9,8 m přes novou místní komunikaci SO 31-50-08. Dvojkolejný most je tvořen polorámovou železobetonovou nosnou konstrukcí s rovnoběžnými křídly plošně uloženou na skalním podloží.

SO 31-20-07 Stod – Holýšov, železniční most v km 132,0

Nový železniční most navržený jako rámová konstrukce o min. sv. šířce 4,0 m a výšce min. 2,3 m na základě požadavku ochrany ŽP. Most převádí dvokolejnou železniční trať v nové stopě přes přeložku stávající vodoteče. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Vzhledem k trvalému charakteru vodoteče se uvažuje s vytvořením kynety v celoplošném odláždění dna prefabrikátů, odláždění se provede i na vtoku a výtoku. Most je orientován kolmo na osu koleje, napojení na stávající vodoteč bude zajištěno její přeložkou v délce cca 200 m na vtokové a cca 100 m na výtokové straně.

SO 31-21-03 Stod – Holýšov, propustek v km 133,4

Nový trubní propustek DN1200 převádí pod železniční tratí příkopy odvodnění železničního spodku. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Propustek je ukončen šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou s odlážděním vtoku a výtoku. Propustek je orientován kolmo na osu koleje.

SO 31-22-01 Stod - Holýšov, lávky pod přístupovými chodníky v km 129.7

Nové lávky pro pěší k přístupovým chodníkům k zastávce Střelice uvažuje se samostatnými konstrukcemi pod každým přístupovým chodníkem vlevo a vpravo nově navrhovaného železničního mostu SO 31-20-02. Lávky překračují strž bezejmenné vodoteče. Šířka průchozího prostoru je 2,5 m. Konstrukce jsou navrženy jako integrované do žb. opěrných zdí. Opěrné zdi jsou navrženy s hlubinným založením.

SO 32-20-01 ŽST Holýšov, železniční most v km 134,1 (ev. km 142,228)

Stávající železniční most tvoří klenbová konstrukce, parabolická, betonová s přesypávkou. Konstrukce je rozdělená na 6 dilatačních dílů celkové šířky 67,40 m. Délka mostu 15,60 m, délka přemostění 2,8 m. Konstrukce bude sanována (injektáž trhlin a sanace líce betonové klenby, říms čelních zdí, přespárování kamenného zdiva čelních zdí). Vzhledem k posunu kolejí do prostoru stávajících dilatačních spár bude pod šterkovým ložem provedena roznášecí železobetonová deska s izolací a s příčnou drenáží svedenou k patě železničního násypu.

SO 32-20-02 ŽST Holýšov, železniční most v km 134,8

Nový železniční most je situován v intravilánu města Holýšov. Jednopolový most převádí trať přes městskou komunikaci (silnice I/26 bude přeložena a vedena v nové trase) v centru města Holýšov, kde nahrazuje stávající úroňové křížení. Kategorie nově navrhované městské komunikace je kategorie MO2 10,25/8,0/30. Stávající silnice bude zahloblena a z důvodu vedení ve stávající zástavbě a její napojení na stávající síť umístěné v těsné blízkosti silnice I/26 bude mírně upraveno půdorysné vedení silnice. Silnice bude před a za mostem vedena ve stěnách tvaru „U“.

SO 32-23-01 ŽST Holýšov, opěrné zdi u železničního mostu v km 134,8

Opěrné zdi z obou stran navazují na nový železniční most. Mezi dřívky nové zdi je vedena zahloblená přeložka městské komunikace. Opěrná zeď je rozdělena do několika konstrukčních částí.

SO 33-20-02 Holýšov - Staňkov, železniční most - podchod v km 134,9

Nově navržený podchod je součástí ŽST Holýšov. Délka přemostění je 3,0 m. Na obou stranách na podchod navazuje jednostranné schodiště. Naproti schodišti jsou navrženy výtahy zajišťující bezbariérovost výtahu.

SO 33-20-04 Holýšov - Staňkov, železniční most v km 136,5

Nový železniční most o 3 polích přes Srbský potok. Přímý dvojkolejný most je navržen jako spojitý nosník s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Trať v půdorysném pravém oblouku překračuje přístupovou komunikaci v krajních polích a ve středním poli vodoteč. Úhel křížení je přibližně kolmý. Most je kolmý, uložení rovněž. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška v krajních polích splňuje min. 4,35 m výšky pro MK, ve středním poli je cca 9 m. Celková délka přemostění je 57,8 m. Opěry jsou navrženy masivní s rovnoběžnými křídly v násypovém tělese s kužely. Všechny podpěry jsou navrženy s hlubinným založením.

SO 33-20-05 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137.5 (ev. km 145,784)

Stávající železniční most s 1 klenbovým polem světlosti 5,0 m přes účelovou komunikaci / cyklostezku. Vzhledem ke stávajícímu technickému stavu mostu a vzhledem ke změně polohy osy koleje v novém stavu o cca 3,6 m je navržena **demolice stávajícího mostu a výstavba nového jednokolejného mostu** s železobetonovou prefabrikovanou nosnou konstrukcí s přesypávkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201.

Na základě závěrů posouzení EIA je komunikace pod mostem vedena asymetricky vzhledem k ose mostního otvoru.

SO 33-20-06 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137.7 (ev. km 145,962)

Stávající železniční most o rozpětí 4,4 m (světlost 3,7 m) přes inundaci. Vzhledem ke stávající nosné konstrukci s mostnicemi a požadavku na zachování alespoň současné velikosti mostního otvoru je navržena **demolice stávajícího mostu a výstavba nového jednokolejného železničního mostu** – železobetonového polorámu. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201.

SO 33-20-07 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 137.8 (ev. km 146,084)

Stávající železniční most o rozpětí 4,4 m (světlost 3,7 m) přes inundaci. Vzhledem ke stávající nosné konstrukci s mostnicemi a absenci požadavku na zachování současné velikosti mostního otvoru je navrženo **ubourání stávajícího mostu a výstavba nového rámového propustku** (požadavek na migraci živočichů a přístupnost území) ve stávajícím mostním otvoru. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Železobetonové prefabrikáty budou ukončeny šikmým čelem s římsou a zábradlím s odlážděním vtoku a výtoku.

SO 33-20-08 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 138.2 (ev. km 146,430)

Stávající železniční most s 1 klenbovým polem světlosti 3,6 m přes účelovou komunikaci. Vzhledem ke stávajícímu technickému stavu mostu je navržena **demolice stávajícího mostu a výstavba nového jednokolejného mostu** s železobetonovou prefabrikovanou klenbovou nosnou konstrukcí s přesypávkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201.

SO 33-20-09 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 139.4 (ev. km 147,667)

Stávající železniční most s 1 klenbovým polem světlosti 2,88 m přes trvalý vodní tok. Vzhledem ke stávajícímu technickému stavu mostu je navrženo **ubourání kamenné klenbové nosné konstrukce a sanace kamenných opěr a založení injektáží a hloubkovým spárováním**. Na sanovaných opěrách je navržena **nová železobetonová klenbová nosná konstrukce** s čelními zdmi a nasazenou deskou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Koryto vodoteče pod mostem bude odlážděno.

SO 33-20-10 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 140.3 (ev. km 148,558)

Stávající železniční most o rozpětí 4,2 m přes silnici II. třídy ul. Husova v intravilánu města Staňkov. Vzhledem ke stávajícímu technickému stavu mostu, nevyhovujícím rozměrům mostního otvoru a vzhledem ke změně polohy osy koleje v novém stavu je navržena **demolice stávajícího mostu a výstavba nového jednokolejného mostu** s ocelobetonovou ZBN polorámovou nosnou konstrukcí. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Mostovka s uzavřeným kolejovým ložem je oboustranně ukončena římsami s PHS na mostě. V mostním otvoru bude procházet nová silnice II. třídy s jednostranným chodníkem SO 33-50-09. Silnice bude zahloubená o cca 2,1 m pod úroveň stávajícího terénu, v podjezdu je uvažována normová výška průjezdního prostoru 4,80 m (s rezervou 0,15 m a 0,03 m). Od chodníku v úrovni stávajícího terénu bude silnice oddělena opěrnou zdí SO 33-23-04.

SO 33-20-11 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 135,3

Nový železniční most o 1 poli. Přímý kolmý most převádějící dvoukolejnou trať v nové trase je navržen jako ŽB prefabrikovaný rám. Trať v půdorysném oblouku přechází v daném úseku ze zářezu do náspu a kříží stávající stezku pro pěší, v jejíž trase je nově navržen zpevněný chodník (SO 35-50-23). Pro zajištění průchodu pěších je navržen žel. most pod úrovní terénu přístupný výhradně po schodištích. Přístupová schodiště jsou součástí tohoto objektu. Volná výška pod mostem je 2,5 m. Délka přemostění (volná šířka) je 3,0 m. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Založení rámu a křídel je plošné. Kolejové lože na mostě je uvažováno částečně otevřené.

SO 33-20-51 Holýšov – Staňkov, železniční most v ev. km 144,675 - demolice

Stávající železniční most o 2 klenbových polích světlosti 7,5 m přes účelovou komunikaci a Srbský potok. V opouštěné trase stávající trati je navržena **demolice stávajícího mostu**. Kamenné římsy, nosné konstrukce, spodní stavba a šikmá křídla budou ubourány po úroveň cca 0,5 m pod terén, navazující násypy budou ubourány pro potřeby demolice mostu a ponechány se svahem ve sklonu 1:1,5.

SO 33-21-01 Holýšov - Staňkov, propustek v km 135,3

Nový trubní propustek DN 1800 zatrubňuje stálou vodoteč procházející opěrnou zdí SO 33-23-01, šířka propustku 15 m. Na vtoku je upraveno koryto se zaústěním do horské vpustě. Drážní příkop vlevo je rovněž zaveden do horské vpustě. Na výtoku spádový stupeň z kamene do betonu.

SO 33-21-02 Holýšov - Staňkov, propustek v km 138,4 (ev. km 146,585)

Přestavba propustku na rámový propustek s křídly sledujícími sklon násypu, navrhovaná délka přemostění propustku 1,2 m, světlá výška 1,2 m. V propustku nebude provedena dlažba z lomového kamene. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201.

SO 33-21-04 Holýšov - Staňkov, propustek v km 138,8 (ev. km 146,988)

Propustek se nachází na katastrálním území Ohučov. Stávající deskový propustek bude nahrazen rámovým propustkem. Propustek převádí vodu z terénní deprese a z levostranného příkopu do stávajícího koryta na pravé straně trati.

SO 33-21-05 Holýšov - Staňkov, propustek v km 138,9 (ev. km 147,143)

Propustek se nachází na katastrálním území Staňkov - ves. Stávající deskový propustek bude nahrazen rámovým propustkem. Propustek převádí vodu z terénní deprese a z levostranného příkopu do stávajícího koryta na pravé straně trati.

SO 33-21-06 Holýšov - Staňkov, propustek v km 139,1 (ev. km 147,381)

Propustek se nachází na katastrálním území Staňkov - ves. Stávající deskový propustek bude nahrazen rámovým propustkem. Propustek převádí vodu z terénní deprese a z levostranného příkopu do stávajícího koryta na pravé straně trati.

SO 33-21-07 Holýšov - Staňkov, propustek v km 140,1 (ev. km 148,351)

Propustek se nachází na katastrálním území Staňkov - ves. Stávající deskový propustek bude nahrazen Přestavba propustku na rámovým propustkem. Propustek převádí vodu z terénní deprese a z levostranného příkopu do stávajícího koryta na pravé straně trati.

SO 33-21-51 Holýšov - Staňkov, propustek v km 135,5 (ev. km 143,607) – demolice

Stávající propustek se nachází na křížení stávající a nové trati. Příkopy železničního spodku odvedou vodu drážními příkopy až k vodoteči v km 135,3. Propustek v dané poloze nebude využit, proto bude zrušen. Stávající stav: kamenná desková, kamenné tížné opěry (0,9 x 1,5); rovnoběžná svislá křídla.

SO 33-22-01 Holýšov - Staňkov, silniční most v km 134,9 (ev. km 143,018)

Mostní objekt se nachází v intravilánu města Holýšov. Z důvodu změny půdorysného vedení železniční trati, zvýšení počtu kolejí (2 koleje) a umístění nástupišť do prostoru pod silniční nadjezd je navrhována kompletní přestavba silničního nadjezdu.

Nová konstrukce nadjezdu je navržena jako spojitý nosník o třech polích. Délka mostu a rozpětí jednotlivých polí, byla zvolena s ohledem k šikmosti křížen a umístění překračovaných překážek.

SO 33-22-02 Holýšov - Staňkov, silniční most v km 135,8

Nově navrhovaný silniční nadjezd pro místní komunikaci vychází z komplexního řešení přeložky silnice III. třídy a vedení nové železniční trasy v této oblasti. Železniční trať je vedena v hlubokém zářezu cca 14 m. Celková délka zářezu 650 m. V rozsahu cca od km 135,790 do km 135,889 je navržena klenbová monolitická železobetonová konstrukce.

V km 135,832 je přes klenbovou konstrukci převedena místní komunikace.

Na klenbovou konstrukci navazují objekty opěrných zdí SO 33-23-02 a SO 33-23-03.

SO 33-23-01 Holýšov - Staňkov, opěrná zeď v km 135,453

Nová opěrná zeď o délce cca 191 m nad meandrem řeky Radbuzy u Pekelného ostrova. Žb. zeď půdorysně sleduje dvojkolejnou žel. trať v půdorysném levém oblouku. Monolitická úhlová zeď má proměnnou tl. dřívku a výztužná žb. žebra vystupujícími před líc. Na vrcholu zdi je navržena konzolová deska s římsou. Šířkové uspořádání objektu vychází z uplatnění VMP 3,5 dle ČSN 73 6201. Základová deska je podepřena hlubinným založením vetknutým do poloskalního podloží. Před lícem zdi je navržen zpevněný pracovní prostor pro údržbu š. 3,0 m.

SO 33-23-02 Holýšov - Staňkov, zárubní zeď vlevo v km 135,6 - 136,1

Nově navrhované zárubní zdi vycházejí z komplexního řešení přeložky silnice III. třídy a vedení nové železniční trasy v této oblasti. Železniční trať je vedena v hlubokém zářezu. Nová opěrná zeď je rozdělena do několika konstrukčních částí – cca od km 135,790 navazuje na zeď přesýpaná klenbová konstrukce SO 33-22-02. Za klenbovou konstrukcí, cca od km 135,889 zeď pokračuje do km 136,174. I tato část zdi je navržena z několika konstrukčních částí.

SO 33-23-03 Holýšov - Staňkov, zárubní zeď vpravo v km 135,8 - 135,9

Nově navrhované zárubní zdi vycházejí z komplexního řešení vedení silnice III. třídy a vedení nové železniční trasy v této oblasti. Železniční trať je vedena v hlubokém zářezu dosahující hloubky až 16 m. Nová opěrná zeď je navržena v délce cca 20 m. Zeď je navržena jako železobetonová úhlová zeď s proměnnou výškou. Zeď navazuje na levé straně zářezu železniční trati na rámové části opěrné zdi SO 33-23-01.

SO 33-23-04 Holýšov – Staňkov, opěrná zeď u žel. mostu v km 140,3 (ev. km 148,558)

Stávající opěrné a zárubní zdi podél silnice v ul. Husova ve Staňkově:

- **demolice stáv. zdi u opěry O2 stávajícího mostu** (vzhledem k zahloubení nové silnice)
- **sanace stáv. zdi u opěry O1 stávajícího mostu vlevo trati**

Nová opěrná zeď mezi novou silnicí a chodníkem SO 33-50-09:

- **tížná nízka zeď** v úsecích s malým zahloubením silnice,
- **železobetonová pilotová stěna** v úsecích maximálního zahloubení silnice,
- **železobetonová úhlová zeď** v úseku stavební jámy opěry mostu SO 33-20-10.

Nová opěrná zeď bude zajišťovat výškový rozdíl mezi novou silnicí a chodníkem SO 33-50-09. Navržená zeď má minimalizovat zásah do sousedních pozemků a minimalizovat půdorysný rozsah zemních a stavebních prací s ohledem na výsledky pyrotechnického průzkumu pro danou oblast.

SO 33-23-05 Holýšov - Staňkov, zárubní zeď vpravo v km 134,9 - 135,0

Nově navržená zárubní zeď je budována z důvodu rozšíření stávající železniční trati (na dvoukolejnou) a zřízení nového nástupiště s přístřeškem pro cestující. Jsou tak minimalizovány zábory sousedního pozemku. Zeď je rozdělena do dvou částí. První část, která navazuje na výtahovou šachtu podchodu objektu SO 33-20-02. V prostoru pod zdí je navržen nástupištní přístřešek. Na první část zdi navazuje část zdi vedené podél nástupiště až k blízkosti mostu SO 33-22-01, kde je zeď zalomená. Zeď dosahuje maximální výšky cca. 3,3 m.

SO 33-23-06 Holýšov - Staňkov, zárubní zeď v km 135,0-135,1

Nově navržená železobetonová opěrná zeď sloužící pro převedení místní komunikace SO 33-50-20. Vzdálenost římsy od osy koleje je 5,3 m, maximální výška zdi je cca 5,0 m.

SO 33-23-07 Holýšov - Staňkov, zárubní zeď v km 135,2-135,3

Nově navržená zeď je navržena z důvodu nového vedení železniční trasy v této oblasti za účelem zachování příjezdu na stávající pozemky, zachování stávající garáže a minimalizace trvalých

záborů. Zeď je navržena vpravo od železniční trati vedené v hlubokém zárezu. Zeď dosahuje maximální výšky 7,2 m.

SO 33-23-08 Holýšov - Staňkov, opěrná zeď komunikace III/1852 (ul. třída 1. máje) vlevo

Nově navržená zeď se nachází na levé straně komunikace III/1852. Opěrná zeď bude zajišťovat výškový rozdíl mezi místní komunikací SO 33-50-02 a chodníkem SO 33-50-17. Zeď navazuje na křídlo opěry silničního mostu SO 33-22-01. Zeď má proměnnou výšku kopírující niveletu převáděné komunikace.

SO 33-23-09 Holýšov - Staňkov, opěrná zeď komunikace III/1852 (ul. třída 1. máje) vpravo

Nově navržená opěrná zeď na pravé straně komunikace III/1852. Opěrná zeď bude zajišťovat převedení chodníku SO 33-50-17 v blízkosti objektu SO 33-22-01 bez narušení místních poměrů. Zeď je nahoře zakončena římsou. Pod zdí je vedena drenáž.

SO 33-23-10 Holýšov - Staňkov, opěrná zeď podél komunikace III/1852 (ul. Husova) vlevo

Nová zárubní zeď na levé straně komunikace III/1852. Gabionová tížná zeď sleduje levou stranu pozemní komunikace v půdorysném levém oblouku. Komunikace je vedena v zárezu 4 m. Zeď je navržena jako gabionová tížná zeď s proměnnou výškou. Zeď slouží k minimalizaci trvalého záboru pozemků. Jako součást objektu je navrženo schodiště procházející přes zeď.

SO 34-20-01 ŽST Staňkov, železniční most - podchod v km 140,6

Nově navržený podchod je součástí ŽST Staňkov. Délka přemostění je 3,5 m. Výstupy na ostrovní nástupiště je řešen přístupovým chodníkem, výstup v prostoru staniční budovy tvoří jednostranné schodiště a výtah, výstup do prostoru ulice Domažlická je přístupovým dvouramenným chodníkem a schodištěm. Nosnou konstrukci podchodu tvoří uzavřená rámová konstrukce, konstrukce schodišť a přístupových chodníků má v příčném řezu tvar „U“.

SO 34-20-02 ŽST Staňkov, železniční most v km 141,4 (ev. km 149,673)

Nový železniční most o 1 poli. Přímý kolmý most převádějící tři nové koleje je navržen jako žb. monolitická polorámová konstrukce v místě stávající kamenné klenby převádějící jednokolejnou trať. Trať v přímé překračuje inundační otvor. Mostní otvor zachovává min. profil stávajícího mostu (požadavek ŽP) a splňuje rozměrové parametry průchodu pro pěší. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška je 2,5 m a splňuje NH a KNH s normovou rezervou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Délka přemostění je 4,0 m. Stěny rámu jsou vyztužené rovnoběžnými žb. monolitickými křídly.

SO 34-20-03 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,3 (ev. km 150,573)

Stávající železniční most o 3 polích s rozpětími 3,7 m + 4,7 m + 3,7 m přes Hlohovský potok pod stávající kolejí. Ocelobetonová ZBN nosná konstrukce tvořená spojitým nosníkem uloženým na kolejnicích na železobetonových podpěrách založených na mikropilotách. Bude provedena **sanace uložení na kolejnicích**: obnova PKO a revize úložných plechů.

Nový železniční most o 3 polích je navržen přes Hlohovský potok pod novou kolejí. Jednokolejná nosná konstrukce je navržena jako železobetonový sdružený polorám. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201.

V prostoru pod mostem je navrženo odstranění nánosů, úprava stávajícího odláždění a nové odláždění koryta vodoteče až k navazujícímu silničnímu mostu na výtokové straně.

SO 34-20-04 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,8 (ev. km 151,055)

Nový železniční most o 1 poli. Ve zdvojkolejňovaném úseku trati je uvažována nová mostní konstrukce pro novou kolej překračující vodní tok Zubřina s křížením pod úhlem cca 65°. Vpravo vedle stávající sprážené ocelobetonové konstrukce z roku 2006 je navržena zcela oddělená konstrukce. Přímý kolmý most s kolmým uložením převádějící novou kolej je navržen s horní mostovkou. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Spodní stavba bude řešena jako masivní železobetonová s šikmými úložnými prahy, které po částečném odbourání plynule navazují na

stávající konstrukci v sousední koleji. ŽB monolitická křídla jsou rovnoběžná. Založení mostu je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Volná výška je splňuje NH a KNH s normovou rezervou.

SO 34-21-01 ŽST Staňkov, propustek v km 140,743 70 (ev. km 148,931)

Stávající konstrukce se sestává ze dvou na sebe navazujících kamenných klenby převádějících vodoteč, kanalizaci a pěší veřejnost (1.85 x 2.21); čelní zdi se šikmými (vpravo) a kolmými (vlevo) svahovými křídly. Převedením pěších k výpravní budově podchodem SO 34-20-01 bude propustek převádět pouze stálou vodoteč a dešťovou kanalizaci. Propustek bude přestavěn na DN 1200 se vstupní šachtou, mezilehlou revizní pro napojení kanalizace z SO 34-20-01, na výtoku budou trouby ukončeny svislým čelem. Stávající vstupní a výstupní konstrukce budou částečně ubourány a přesypány v návaznosti na okolní terén.

SO 34-21-02 ŽST Staňkov, propustek v km 141,3 (ev. km 149,561)

Stávající konstrukcí, kamennou klenbou (1.85 x 1.6) se šikmými svahovými křídly protéká trvalá vodoteč, převádí jednokolejnou trať. Stávající konstrukce bude opuštěna (otvor vyplněn), vstupní a výstupní konstrukce částečně ubourány a zasypány. Nový propustek v nové poloze cca 10 m ve směru staničení bude rámový žb. 1,8 x 2,0 m, se šikmými čely a mezilehlou revizní šachtou. Bude převádět tři koleje. Nový propustek bude rozdělen revizní šachtou na část 1 pod správou SŽ a část 2 pod správou SUSPK.

SO 34-21-03 ŽST Staňkov, propustek v km 141,8 (ev. km 150,072)

Stávající stav: trouba se svislými čely (DN 1200); jednokolejná trať; šířka 7,13 m. Nový stav: trouba DN 1200, vtoková jímka, šikmé čelo a spádový stupeň na výtok; dvoukolejná trať.

SO 34-22-01 ŽST Staňkov, silniční most v km 141,4 (ev. km 149,259)

Z důvodu změny půdorysného vedení železniční trati a zvýšení počtu kolejí (3 koleje) je navrhována kompletní přestavba silničního nadjezdu.

Nový silniční nadjezd je navržen jako konstrukce o jednom poli.

SO 34-22-02 ŽST Staňkov, silniční most v km 142,6 (Hlohová)

Nový nadjezd je navržen z důvodu přeložky komunikace III/1853, aby byla zachována dopravní obslužnost dotčeného území stávající trasy III/1853. Silnice III. třídy je nově vedena po levé straně železniční trati a nadjezd převádí nově navrženou místní komunikaci SO 34-50-05 kategorie S6,0/30.

Nový silniční nadjezd je navržen jako polorámová konstrukce s parabolickým náběhem z předpjatého betonu. V příčném řezu je navržena lichoběžníková deska s konzolami délky 2 m. Stavební výška uprostřed rozpětí 1,335 m, v místě vetknutí 2,035 m. Šířka mezi svodidly je 6,0 m. Délka přemostění je 21 m, délka mostu je 47,82 m. Na monolitických římsách je umístěno svodidlo (dle TP114 – tab. 8), zábradlí se svislou výplní a v nutném rozsahu svislá zábrana proti dotyku. Šířka říms je 1,45 m. Šířka mostu je 8,9 m. Most je založen. Založení se uvažuje hlubinné na pilotách Ø1200 mm délky 10 m. bude upřesněno v dalším stupni dokumentace na základě nově provedeného inženýrsko-geologického průzkumu.

SO 35-20-01 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 158,2

Nový železniční most o 1 poli. Přímý dvojkolejný most je navržen jako prostý nosník, nosná konstrukce je desková. Trať v přímé překračuje přeložku III/18310 (SO 35-50-01) S6,5 a chodník š. 1,5 m. Úhel křížení je přibližně 70 °. Most je šikmý, uložení rovněž. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška splňuje tak 4,65 m výšky pro danou kategorii silnice. Opěry jsou navrženy hlubinným založením na pilotách vetknutých do poloskalního podloží.

SO 35-20-02 Staňkov - Domažlice, železniční most - podchod v km 158,590

Nový železniční most o 1 poli. Přímý kolmý most převádějící dvoukolejnou trať v nové trase je navržen jako ŽB rám. Trať v půdorysném oblouku prochází v daném úseku na vysokém náspu a kříží

stávající místní komunikaci, v jejíž trase je nově navržen chodník (SO 35-50-02) pro zajištění průchodu pro pěší. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška je 2,5 m. Stěny rámu jsou vyztužené rovnoběžnými ŽB monolitickými křídly. Založení rámu a křídel je plošné.

SO 35-20-03 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 159,8

Nový železniční most o 1 poli. Příčný dvojkolejný most je navržen jako přesýpaná klenbová prefabrikovaná žb. konstrukce. Trať v přímé překračuje přeložku III/1831 (SO 35-50-03) v půdorysném oblouku cca 120 m. Úhel křížení je přibližně 66°. Konstrukce sleduje půdorysné zakřivení komunikace. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Kolejové lože na mostě je uvažováno otevřené. Volná výška pod mostem splňuje tak 4,65 m výšky pro danou kategorii silnice. Dostatečná volná šířka je navržena pro dodržení normových rozhledů dané silnice.

SO 35-20-04 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 160,3

Nový železniční most o 1 poli. Příčný dvojkolejný most je navržen jako žb. polorámová konstrukce. Trať v přímé překračuje bezejmennou vodoteč. Úhel křížení je kolmý. Most je kolmý, uložení rovněž. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 dle ČSN 73 6201. Kolejové lože je uvažováno částečně otevřené. Volná výška je 3,0 m a splňuje NH a KNH s normovou rezervou. Délka přemostění je cca 4,0 m. Založení polorámu a křídel je plošné v soudržných zeminách.

SO 35-20-05 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 161,736

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje novou komunikaci. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a nutnosti dopravně obsloužit obec Milavče. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,65 m včetně rezervy.

SO 35-20-06 Staňkov - Domažlice, železniční most - podchod v km 162,160

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v intravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje novou komunikaci. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a požadavku obce na zřízení komunikace pod mostem určené pouze pro automobilovou dopravu na povolení obce. Pod mostem je také navržen chodník šířky 2,5 m a průchozí výšku min. 2,5 m. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 podle ČSN 73 6201.

SO 35-20-07 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 162,518

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje novou komunikaci. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a nutnosti dopravně obsloužit obec Milavče. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,5 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,65 m včetně rezervy.

SO 35-20-08 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 164,220

Nový dvoukolejný dvupolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Chrástavice a přemostňuje řeku Zubřinu. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a nutnosti přemostění řeky. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 2,5 podle ČSN 73 6201. Konstrukce je bezpečně navržena s ohledem na vylití řeky z koryta při stoleté vodě.

SO 35-20-09 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 166,444

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Domažlice a přemostňuje novou komunikaci a stávající vodoteč – Smolovský potok. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a nutnosti zpřístupnění pozemků za tratí.

Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,65 m včetně rezervy.

SO 35-20-10 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 166,600

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Domažlice a přemostňuje nový chodník a stávající komunikaci v upravené poloze. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje a zdvoukolejnění trati. Ve stávajícím stavu je stávající komunikace převedena úrovnově. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,65 m včetně rezervy.

SO 35-20-11 Staňkov - Domažlice, železniční most - podchod v km 167,000

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v extravilánu v katastrálním území Domažlice a přemostňuje nový chodník. Navržené technické řešení vychází z výrazné úpravy polohy koleje, zdvoukolejnění trati a zvýšení bezpečnosti chodců v dané lokalitě. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální podchozí výška pod mostem je navržena 2,5 m.

SO 35-20-12 Staňkov - Domažlice, železniční most v km 167,087

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v intravilánu v katastrálním území Domažlice a přemostňuje stávající silnici I/22, která je v místě mostu nově zahlobena. Navržené technické řešení vychází z požadavku na zdvoukolejnění trati a nutnosti mimoúrovňového křížení se silnicí 1. třídy. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,95 m včetně rezervy.

SO 35-21-01 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,0 (ev. km 156,180)

Stávající stav: trouba (DN 1000) se svislými čely a zábradlím; jednokolejná trať; šířka 9,1 m. Nový stav: trouba DN 1000, šikmá čela; dvoukolejná trať; šířka 21,5 m.

SO 35-21-02 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,2

Nový rámový propustek (požadavek na migraci živočichů) převádí železniční trať v nové stopě přes občasnou vodoteč. Propustek je ukončen šikmými čely s odlážděním vtoku a výtoku. Odláždění vtoku bude napojeno na stáv. propustek. Propustek je orientován kolmo na osu koleje.

SO 35-21-03 Staňkov – Domažlice, propustek v km 148,4

Nový rámový propustek (požadavek na migraci živočichů) převádí železniční trať v nové stopě přes občasnou vodoteč. Propustek je ukončen šikmými čely s římsami a zábradlím, s odlážděním vtoku a výtoku. Napojení na stávající vodoteč bude zajištěno novým příkopem na vtokové straně propustku.

SO 35-21-04 Staňkov – Domažlice, propustek v km 158,1

Nový trubní propustek převádí železniční trať v nové stopě přes občasnou vodoteč. Propustek je ukončen šikmými čely s odlážděním vtoku a výtoku. Propustek je orientován kolmo na osu koleje, napojení na stávající vodoteč bude zajištěno novým příkopem na vtokové straně propustku.

SO 35-21-05 Staňkov – Domažlice, propustek v km 158,3

Nový rámový propustek převádí železniční trať v nové stopě přes odvodnění drážních příkopů. Propustek je ukončen šikmými čely s římsami a zábradlím, s odlážděním vtoku a výtoku. Propustek je orientován kolmo na osu koleje. Napojení na přeložku Zubřiny (SO 35-93-01) bude zajištěno novým korytem délky cca 8,5 m.

SO 35-21-07 Staňkov - Domažlice, propustek v km 161,141

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 2,0 x 2,0 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající nevyhovující propustek v jiné poloze bude při výstavbě kompletně odstraněn.

SO 35-21-08 Staňkov - Domažlice, propustek v km 161,466

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Ve stávajícím stavu je voda vedena otevřeným korytem mimo navrhovanou trať.

SO 35-21-09 Staňkov - Domažlice, propustek v km 161,950

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající nevyhovující propustek v jiné poloze bude při výstavbě kompletně odstraněn.

SO 35-21-10 Staňkov - Domažlice, propustek v km 162,185

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 2,0 x 2,0 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Ve stávajícím stavu je voda převedena pod trať mostem v ev. km 161,346 (kamennou klenbou s délkou přemostění 3,0 m), na kterou navazuje propustek. Vzhledem ke kolizi s nově navrhovaným propustkem budou oba odvodňovací objekty odstraněny.

SO 35-21-11 Staňkov - Domažlice, propustek v km 163,414

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 2,5 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Ve stávajícím stavu je voda vedena otevřeným korytem mimo navrhovanou trať.

SO 35-21-12 Staňkov - Domažlice, propustek v km 163,892

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 2,0 x 2,0 m převádějící vodu z železničního příkopu na druhou stranu násypového tělesa. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. V řešeném prostoru není žádný stávající mostní objekt.

SO 35-21-13 Staňkov - Domažlice, propustek v km 164,635

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodu z železničního příkopu na druhou stranu násypového tělesa. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-14 Staňkov - Domažlice, propustek v km 165,142

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-15 Staňkov - Domažlice, propustek v km 165,312

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku je nový propustek opatřen šachtou. Výtok bude tvořen prostupem novou opěrnou zdí SO 35-23-04 plnící současně funkci čela propustku. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-16 Staňkov - Domažlice, propustek v km 165,698

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,1 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku je nový propustek opatřen šachtou umožňující migraci živočichů. Výtok bude tvořen prostupem novou opěrnou zdí SO 35-23-06 plnící současně funkci čela propustku. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-17 Staňkov - Domažlice, propustek v km 166,670

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-18 Staňkov - Domažlice, propustek v km 166,912

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,2 x 1,5 m převádějící vodoteč a vodu z železničního příkopu. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. Stávající propustek v poloze původní trati bude odstraněn.

SO 35-21-19 Staňkov – Domažlice, propustek v km 162,640

Pod novou dvoukolejnou tratí je navržen rámový propustek o světlosti otvoru 1,6 x 1,6 m převádějící vodu z železničního příkopu na druhou stranu násypového tělesa. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce. V řešeném prostoru není žádný stávající mostní objekt.

SO 35-22-01 Staňkov - Domažlice, silniční most III/1831 přes Zubřinu v skm 0,74

Nový silniční třípolový most je situován v extravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje řeku Zubřinu ve stávajícím korytě. Navržené technické řešení vychází z nutnosti zřídit přeložku silnice III/1831 a s tím související přemostnění řeky. Šířkové uspořádání na mostě vychází z šířkového uspořádání nové přeložky. Na mostě je navržena šířka mezi svodidly 7,7 m. Nová konstrukce zajistí převedení silnice přes řeku při kontrolním návrhovém průtoku (Q100+rezerva podle ČSN 73 6201).

SO 35-22-02 Staňkov - Domažlice, silniční most III/1831 přes Zubřinu v skm 1,18

Nový silniční třípolový most je situován v extravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje řeku Zubřinu ve stávajícím korytě. Navržené technické řešení vychází z nutnosti zřídit přeložku silnice III/1831 a s tím související přemostnění řeky. Šířkové uspořádání na mostě vychází z šířkového uspořádání nové přeložky. Na mostě je navržena šířka mezi svodidly 6,5 m. Nová konstrukce zajistí převedení silnice přes řeku při kontrolním návrhovém průtoku (Q100+rezerva podle ČSN 73 6201).

SO 35-22-03 Staňkov - Domažlice, silniční most v km 0,383 na přeložce komunikace II/183

Nový silniční třípolový most je situován v extravilánu v katastrálním území Milavče a přemostňuje novou dvoukolejnou trať. Navržené technické řešení vychází z nutnosti zřídit přeložku silnice II/183 a s tím související přemostnění nově vzniklé železniční trati v hlubokém zářezu. Šířkové uspořádání na mostě vychází z šířkového uspořádání nové přeložky. Na mostě je navržena šířka mezi svodidly 7,5 m. Nová konstrukce zajistí převedení silnice při splnění požadovaného VMP pod mostem. Ve stávajícím stavu je křížení řešeno železničním přejezdem.

SO 35-22-11 Silniční most na silnici III/18310 přes Zubřinu v skm 0,23

Nový silniční most o 1 poli přes přeložku vodoteče Zubřina (SO 35-93-01) se nachází v extravilánu v katastrálním území Blížejov. Přímý most je navržen jako prostý nosník, nosná konstrukce je desková. Silnice III/18310 (SO 35-50-01) je navržena v půdorysném levém oblouku, úhel křížení s vodotečí je přibližně kolmý. Most je kolmý, uložení rovněž. Volná výška splňuje NH a KNH s normovou rezervou. Všechny podpěry jsou navrženy s hlubinným založením.

SO 35-23-01 Staňkov - Domažlice, opěrné zdi v km 162,095 - 162,156 vlevo a vpravo

Dvojice nových opěrných zdí se nachází v místě nástupiště v Milavčích a na navazujícím úseku trati. Opěrné zdi zajišťují prostorové uspořádání nového nástupiště a přilehlých ramp a respektují VMP. Na obou opěrných zdech jsou navrženy PHS, které jsou součástí samostatného objektu. V místě navržených zdí se nachází stávající drážní těleso.

SO 35-23-02 Staňkov - Domažlice, opěrná zeď v km 162,165 - 162,343 vlevo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k řece Zubřině, kde již není dostatečný prostor pro železniční násypové těleso. Z tohoto důvodu je mezi Zubřinou a tratí navržena opěrná zeď založená na pilotách. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP. Na části zdi je navržena PHS, která je součástí samostatného objektu. Zdí také prochází propustek SO 35-21-10. V místě navržené zdi se nachází stávající drážní těleso.

SO 35-23-03 Staňkov - Domažlice, zárubní zeď v km 164,890 - 164,980 vlevo

Nová trať se v uvedeném staničení nachází v odřezu. Kvůli omezení zemních prací a s přihlédnutím k majetkovým poměrům je navržena zárubní zeď. Zárubní zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a v takové poloze, aby bylo možné odvodnit železniční spodek. Zeď je proměnné výšky v závislosti na hloubce zářezu.

SO 35-23-04 Staňkov - Domažlice, opěrné zdi v km 165,217 - 165,352 vpravo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k řece Zubřině, kde již není dostatečný prostor pro železniční násypové těleso. Z tohoto důvodu je mezi Zubřinou a tratí navržena opěrná zeď založená na pilotách. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP. Zdí také prochází propustek SO 35-21-15. V místě navržené zdi se nachází stávající drážní těleso.

SO 35-23-05 Staňkov - Domažlice, zárubní zeď v km 165,415 - 165,695 vlevo

Nová trať se v uvedeném staničení nachází v odřezu. Kvůli omezení zemních prací je navržena zárubní zeď. Zárubní zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a v takové poloze, aby bylo možné odvodnit železniční spodek. Zeď je proměnné výšky v závislosti na hloubce zářezu.

SO 35-23-06 Staňkov - Domažlice, opěrná zeď v km 165,655 - 165,815 vpravo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k řece Zubřině, kde již není dostatečný prostor pro železniční násypové těleso. Z tohoto důvodu je mezi Zubřinou a tratí navržena opěrná zeď založená na pilotách. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP. Zdí také prochází propustek SO 35-21-16. V místě navržené zdi se nachází stávající drážní těleso.

SO 35-23-07 Staňkov - Domažlice, zárubní zeď v km 166,010 - 166,265 vlevo

Nová trať se v uvedeném staničení nachází hlubokém zářezu. Kvůli omezení zemních prací je navržena zárubní zeď. Zárubní zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a v takové poloze, aby bylo možné odvodnit železniční spodek. Zeď je proměnné výšky v závislosti na hloubce zářezu.

SO 35-23-08 Staňkov - Domažlice, opěrná zeď v km 166,530 - 166,600 vpravo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k blízkosti areálu ČOV, kde není dostatečný prostor pro železniční násyp. Z tohoto důvodu je mezi areálem ČOV a tratí navržena opěrná zeď založená na pilotách. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP. Na jejím konci navazuje zeď na železniční most – podchod.

SO 35-23-09 Staňkov – Domažlice, opěrná zeď v km 162,567 - 162,630 vpravo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k blízkosti pozemních objektů, kde není dostatečný prostor pro železniční násyp. Opěrná zeď je navržena z důvodu zachování přilehlého objektu na pozemku par. č. 1397/24 k.ú. Milavče. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP.

SO 36-20-01 ŽST Domažlice, železniční most - podchod v km 168,127

Nový tříkolejný most - podchod se světlostí 4,0 m s průchozí výškou min. 2,8 m je situován i intravilánu v katastrálním území Domažlice. Zvětšená průchozí výška byla navržena z důvodu velké délky podchodu. Podchod je založen plošně. Přístup do podchodu je z nástupišť navržen po schodištích. Na prvním nástupišti je také navržen eskalátor. Schodiště jsou navrženy v polorámové konstrukci tvaru U. Bezbariérový přístup zajišťují výtahy na každém nástupišti. Další bezbariérový vchod do podchodu je přístupovou konstrukcí, která přímo navazuje na konstrukci podchodu a vede dále na autobusové nádraží. Ve stávajícím stavu je přístup k nástupišťům řešen úrovnovým přístupem. Úrovnové přístupy budou odstraněny.

SO 36-20-01.1 ŽST Domažlice, přístupy k podchodu v km 168,127

Tento stavební objekt zajišťuje přístup z autobusového nádraží a parkoviště k novému podchodu, který ústí na nástupiště ŽST Domažlice. Přístupová konstrukce má tři části. První část je železobetonový rámový podchod se světlostí 4,0 m a průchozí výškou min. 2,8 m. Vede pod komunikací a parkovištěm. Druhá část je železobetonová polorámová konstrukce tvaru U se světlostí

4,0 m navazující na první rámovou část. Třetí částí je železobetonová konstrukce schodiště vedoucí z přilehlého chodníku do druhé části přístupové konstrukce.

SO 36-20-02 ŽST Domažlice, železniční most v km 168,462 (ev. km 168,374)

Most z roku 1968 převádí tříkolejnou trať v žst. Domažlice přes zpevněnou místní komunikaci (ul. Cihlářská). Stávající nosná konstrukce je provedena z dodatečně předpjatých prostě uložených ŽB nosníků s průběžným kolejovým ložem. Opěry i křídla jsou provedeny ze železobetonu. Křídla jsou řešena jako šikmá železobetonová. Zábradlí na mostě je ocelové s vodorovnými madly, svařované z úhelníků. Stávající nosná konstrukce bude ponechána. Na opěrách budou ubourány úložné prahy a budou provedeny nové v nové poloze pro zvednutí NK mostu. Bude provedena nová spřažená železobetonová deska. Mostní konstrukce bude mít po rekonstrukci celkovou šířku 16,67 m a průjezdní výšku min. 5,40 m. Založení mostu je plošné, zásah do založení mostu se nepředpokládá.

SO 36-20-03 ŽST Domažlice, železniční most v km 168,678 (ev. km 168,592)

Most z roku 1882 převádí jednokolejnou trať v úseku Domažlice - odb. Pasečnice přes zpevněnou místní komunikaci (ul. Na Mílotově). Nosná konstrukce je ocelová, trámová nýtovaná přímo pojižděná ocelová konstrukce o jednom prostém poli. Opěry i křídla jsou provedeny z kamenného zdiva. Křídla jsou řešena jako šikmá. Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby.

Je navržen nový dvoukolejný most o jednom poli. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška pod mostem je navržena 4,35 m včetně rezervy. Pod mostem je převeden také chodník s minimální průchozí výškou 2,5 m.

SO 36-20-04 ŽST Domažlice, železniční most - podchod v km 168,955

Nový dvoukolejný jednopolevý most je situován v intravilánu v katastrálním území Domažlice a přemostňuje komunikaci pro pěší. Navržené technické řešení vychází z požadavku na bezpečnost chodců. V současném stavu je doprava převedena železničním přejezdem, který bude odstraněn. Doprava bude pod novou trať převedena nedalekým přemostěním v ulici Na Mílotově. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Šířka podchodu je 3,0 m a výška min. 2,5 m. Na římsách mostu je navržena PHS, která je součástí samostatného objektu. Na pravé straně za mostem přechod zajišťuje kolmé monolitické čelo navazujícího propustku.

SO 36-20-04.1 ŽST Domažlice, přístupy k podchodu v km 168,955

V současném stavu je doprava převedena železničním přejezdem P634 se světelným signalizačním zařízením. Zrušení přejezdu je součástí SO 37-13-01. Stávající přejezd bude odstraněn. Místo přejezdu je navržen nový podchod SO 36-20-04. Tento stavební objekt (SO 36-20-04.1) slouží k zajištění přístupu k podchodu pomocí schodišť. Světlá šířka schodiště je navržena 3,0 m. Přístupové konstrukce jsou založeny plošně.

SO 36-20-05 ŽST Domažlice, železniční most v km 169,190 (ev. km 169,110)

Most z roku 1905 převádí jednokolejnou trať v úseku Domažlice – Pasečnice přes nezpevněnou účelovou komunikaci. Pro stávající traťovou rychlost 100 km/h vyhovuje VMP 2,5. Kolej na mostě je řešena s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je šikmá desková ze zabetonovaných ocelových nosníků, prostě uložená na spodní stavbu. Opěry jsou masivní zděné z kamene, s pravidelným řádkováním. Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby.

Je navržen nový dvoukolejný most o jednom poli. Šířkové uspořádání na mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální podchodná výška pod mostem je navržena 2,83 m včetně rezervy. Světlost mostu je 4,0 m.

SO 36-21-01 ŽST Domažlice, propustek v ev. km 167,311

Na základě stavu konstrukce je navržena přestavba stávajícího propustku včetně kanalizační šachty na jeho vtoku, která uvede objekt do požadovaného stavu. V místě stávajícího převedení vodoteče je navrženo výrazné rozšíření kolejiště. Ve stávajícím stavu je voda převedena pod trať

propustkem v ev. km 167,311 (kamennou klenbou s otvorem o světlosti cca 1,8 m), která navazuje na kanalizační šachtu s dalšími přítoky.

Stávající propustek a šachta budou odstraněny a nahrazeny novým propustkem a novou kanalizační šachtou s takovými rozměry, aby vyhovovala napojení stávajících zaústěných kanalizací a trativodů. Bude vybudován nový propustek – novou konstrukcí v celé délce propustku (pod traťovými kolejemi a OTV), půdorysné vedení v místě OTV je navrženo přímé (pod budovou OTV) ze železobetonových prefabrikovaných rámců s otvorem o světlosti 2,0 x 2,5 m. Vtok bude tvořen železobetonovou monolitickou šachtou. Na výtoku propustek končí prostupem opěrnou zdí, která zároveň plní funkci čela.

SO 36-21-02 ŽST Domažlice, propustek v ev. km 168,134

Pod osmi kolejemi v nové poloze v ŽST Domažlice je navržen nový rámový propustek o světlosti 1,5 x 1,5 m převádějící neznámé přítoky. Na vtoku i výtoku jsou navrženy šachty. Stávající propustek je v nevyhovujícím stavu a bude odstraněn.

SO 36-21-03 ŽST Domažlice, propustek v km 168,958 (ev. km 168,875)

Na základě stavu konstrukce a demolice stávajícího přejezdu P634 je navržena přestavba propustku. Ve stávajícím stavu je voda převedena pod trať železničním deskovým propustkem o sv. 0,70 m s trubním prodloužením z trub o světlosti DN500.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 1,5 x 1,0. Vtok bude tvořen vtokovou ŽB jímkou v průniku se zemním tělesem podle MVL 649 umožňující migraci živočichů. Výtok bude tvořen kolmým monolitickým betonovým čelem.

SO 36-23-01 ŽST Domažlice opěrná zeď v km 167,300 - 167,450 vpravo

Nová trať se v uvedeném staničení přibližuje k blízkosti budov závodu, kde již není dostatečný prostor pro železniční násypové těleso. Z tohoto důvodu je mezi budovami a tratí navržena opěrná zeď založená na pilotách. Opěrná zeď je navržena rovnoběžně s kolejemi a respektuje VMP. Zdí také prochází propustek SO 36-21-01.

SO 36-23-02 ŽST Domažlice, opěrná zeď účelové komunikace vlevo trati

Nově vzniklá místní účelová komunikace vedoucí k areálu OTV je vedena na vysokém stávajícím násypu. Lokálně z něj vybočuje a v tomto místě je nutné svah zachytit novou opěrnou zdí. Zeď je navržena rovnoběžně s novou komunikací a na jejím konci navazuje na propustek.

SO 37-20-01 Domažlice - odb. Pasečnice, železniční most v km 169,686 (ev. km 169,606)

Most z roku 1882 převádí jednokolejnou trať v úseku Domažlice - odb. Pasečnice přes zpevněnou místní komunikaci (ul. Waldhegerova). Nosná konstrukce je kamenná klenbová s nepravidelným rádkováním. Čelní zdi, opěry i křídla jsou provedeny z kamenného zdiva

Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby. Je navržen nový most o jednom poli, který přemostí místní komunikaci a chodník. Šířkové uspořádání na novém mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška je navržena 4,35 m včetně rezervy, podchodná výška pod mostem je pak navržena min. 2,5 m včetně rezervy.

SO 37-20-02 Domažlice - odb. Pasečnice, železniční most - podchod v km 169,953

V současném stavu je doprava převedena železničním přejezdem se světelným signalizačním zařízením. Zrušení přejezdu je součástí SO 37-13-03.

Stávající přejezd bude odstraněn. Je navržen nový podchod o jednom poli, který převede pěší dopravu pod trať. Šířkové uspořádání na novém mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Průchozí výška je navržena min. 2,5 m. Na obou římsách jsou navrženy protihlukové stěny, které nejsou součástí objektu podchodu. Z obou stran je přístup do podchodu zajištěn přístupovými konstrukcemi SO 37-20-02.1

SO 37-20-02.1 Domažlice - odb. Pasečnice, přístupy k podchodu v km 169,953

V současném stavu je doprava převedena železničním přejezdem se světelným signalizačním zařízením. Stávající přejezd bude odstraněn. Místo přejezdu je navržen nový podchod. Tento stavební objekt slouží k zajištění přístupu k podchodu pomocí schodiště a přístupových chodníků. Světlá šířka ramp i schodiště je navržena 3,0 m.

SO 37-20-03 Domažlice - odb. Pasečnice, železniční most v km 170,506 (ev. km 170,423)

Most z roku 1882 převádí jednokolejnou trať v úseku Domažlice - odb. Pasečnice přes zpevněnou účelovou komunikaci. Pro stávající rychlost na mostě 90 km/h nevyhovuje VMP 2,5. Kolejnice jsou uloženy na mostnice, které jsou uloženy přímo na hlavní trámy nosné konstrukce. Stávající nosná konstrukce je trámová z ocelových nýtovaných nosníků, prostě uložena na spodní stavbu. Opěry jsou masivní zděné z kamene, s nepravidelným řádkováním.

Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby. Je navržen nový jednokolejný most o jednom poli, který přemostí místní komunikaci a chodník. Šířkové uspořádání na novém mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška je navržena 4,35 m včetně rezervy, podchodná výška pod mostem je pak navržena min. 2,5 m včetně rezervy.

SO 37-21-01 Domažlice - odb. Pasečnice, propustek v km 169,635 (ev. km 169,554)

Ve stávajícím stavu je voda převedena pod trať železničním deskovým propustkem (1,25/0,95 m) v ev. km 169,554. Výtok propustku navazuje na stávající propustek (není ve správě SŽ). Výstavba propustku proběhla v roce 1882, oprava v roce 2012.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 2,0 x 2,0. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce.

SO 37-21-02 Domažlice - odb. Pasečnice, propustek v km 170,122 (ev. km 170,040)

Ve stávajícím stavu je voda za přejezdem P 636 (místní komunikace) převedena pod trať železničním deskovým propustkem (1,25/0,95 m). V propustku je uloženo vodovodní potrubí pro čerpání vody z řeky Zubřiny do zahrádkářské kolonie. Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a není v dobrém stavebním stavu.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 1,1 x 1,5. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šachty umožňující migraci živočichů.

SO 37-21-03 Domažlice - odb. Pasečnice, propustek v km 171,166 (ev. km 171,084)

Ve stávajícím stavu je voda převedena pod trať železničním deskovým propustkem (1,5/0,95 m). Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a není v dobrém stavebním stavu.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 2,0 x 2,0. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce.

SO 37-21-04 Domažlice - odb. Pasečnice, propustek v km 171,403 (ev. km 171,321)

Ve stávajícím stavu je voda za přejezdem P 637 (lesní cesta) převedena pod trať železničním deskovým propustkem (1,0/0,95 m). Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a není v dobrém stavebním stavu.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 1,5 x 1,0. Vtok i výtok budou tvořeny kolmým monolitickým betonovým čelem.

SO 38-20-01 ŽST Pasečnice, železniční most v km 173,301 (ev. km 173,274)

Most z roku 1882 převádí jednokolejnou trať v úseku Domažlice - odb. Pasečnice přes silnici III/19367. Stávající nosná konstrukce je trámová z ocelových nosníků, prostě uložena na spodní stavbu. Opěry jsou masivní zděné z kamene, s pravidelným řádkováním. Úložné prahy a zídky jsou železobetonové. Křídla obou opěr jsou rovnoběžná z kamenného zdiva. Pod silnicí pod mostem se nachází rámový propustek převádějící řeku Zubřinu pod mostem. Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby.

Je navržen nový dvoukolejný most o jednom poli, který přemostí místní komunikaci a výhledově cyklostezku. Šířkové uspořádání na novém mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201. Minimální průjezdní výška je navržena 4,65 m včetně rezervy.

SO 38-20-02 ŽST Pasečnice, železniční most v km 173,330

Ve stávajícím stavu je řeka Zubřina převedena pod tratí pod železničním mostem v ev. km 173,274 v uzavřeném betonovém rámu. Stávající most bude odstraněn včetně jeho spodní stavby.

Je navržen nový dvoukolejný most o jednom poli, který přemostí řeku Zubřinu a vytvoří migrační prostor pro živočichy. Šířkové uspořádání na novém mostě vychází z uplatnění VMP 3,0 podle ČSN 73 6201 a násypového tělesa.

SO 38-21-01 ŽST Pasečnice, propustek v km 171,745 (ev. km 171,664)

Ve stávajícím stavu je voda za přejezdem P 638 (polní cesta) převedena pod tratí železničním deskovým propustkem (0,7/0,95 m). Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a není v dobrém stavebním stavu.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 2,0 x 1,1. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce.

SO 38-21-02 ŽST Pasečnice, propustek v km 174,350 (ev. km 174,349)

Ve stávajícím stavu je voda pod tratí převedena trubním propustkem DN1000. Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a bude odstraněn.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 1,2 x 1,5. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce.

SO 38-21-03 ŽST Pasečnice, propustek v km 174,651 (ev. km 174,649)

Ve stávajícím stavu je voda převedena pod tratí železničním deskovým propustkem (1,125/0,95 m). Propustek nemá dostatečný rozměr pro nový násyp a není v dobrém stavebním stavu.

Bude vybudován nový rámový propustek o světlosti 1,2 x 1,5. Na vtoku i výtoku propustku jsou navrženy šikmé koncové dílce.

SO 38-22-01 ŽST Pasečnice, lávka pro pěší v km 173,850 - doplnění zábran proti dotyku

Lávka z roku 2011 převádí cyklotrasu č.3 a místní vodoteč v akvaduktu přes železniční zářez. Hlavní nosnou konstrukci tvoří dva dřevěné lepené nosníky. Mostovka je mezilehlá, tvořená dřevěnými podélníky a ocelovými příčníky z IPE. Akvadukt je tvořen vodovzdornou překližkou, která je uložena na příčných válcovaných profilech tvaru U. Opěry jsou masivní železobetonové se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Založení opěry je na mikropilotách. Pochozí plochu tvoří dubová podlaha. Zábradlí, které se nachází mezi pochozí plochou a akvaduktem je dřevěné, výšky 900 mm.

Ve stávajícím stavu se na lávce nenacházejí protidotykové zábrany.

Podle ČSN EN 50122-1 ed.2 požadováno na veřejně přístupných plochách provedení protidotykových zábran. Kotvení nových PDZ se předpokládá do nosných lepených trámů lávky. Jsou navrženy nové vodorovné zábrany nad elektrifikovanou kolejí č.1.

SO 38-23-01 ŽST Pasečnice, zárubní zdi v km 173,850 - 173,950

V místě stávajícího drážního tělesa je navržen výrazný polohový posun koleje č.1 a trať je zdvoukolejněna. Zárubní zeď je navržena z důvodu zachycení svahu pod stávající lávkou. Pod lávkou se v současném stavu nachází nízká zárubní zídka z kamene.

Svah bude zajištěn pomocí hřebíkování s tuhým čelem. Čelo bude tvořeno vrstvou vyztuženého stříkaného betonu a kamenného obkladu. Hřebíkový svah bude proveden ve sklonu ve sklonu 10:1. Hlava hřebíků bude opatřena podložkou a matkou. Veškeré hřebíky budou mít antikoroziní úpravu. Líc bude tvořen vrstvou stříkaného betonu, který bude v jedné vrstvě vyztužen svařovanou ocelovou sítí. Rub hřebíkováného svahu je nezbytné náležitě odvodnit. Z toho důvodu budou před aplikací stříkaného betonu provedeny mezi hřebíky svislé rýhy, do kterých budou osazeny drenážní trubky.

5. D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.5.1 Sdělovací

SO 30-30-01 ŽST Stod, přeložky kabelů CETIN
SO 31-30-01 Stod – Holýšov, přeložky kabelů CETIN
SO 31-30-02 Stod – Holýšov, přeložka sdělovacích kabelů ČEZ
SO 32-30-01 ŽST Holýšov, přeložky kabelů CETIN
SO 33-30-01 Holýšov – Staňkov, přeložky kabelů CETIN
SO 34-30-01 ŽST Staňkov, přeložky kabelů CETIN
SO 34-30-02 ŽST Staňkov, ochrana sdělovacích kabelů Net4Gas
SO 35-30-01 Staňkov – Domažlice, přeložky kabelů CETIN
SO 35-30-02 Staňkov – Domažlice, přeložka sdělovacích kabelů ČEZ
SO 36-30-01 ŽST Domažlice, přeložky kabelů CETIN
SO 36-30-02 ŽST Domažlice, přeložky kabelů MAN Domažlice
SO 37-30-01 Domažlice – Pasečnice, přeložky kabelů CETIN

SO 30-30-01 ŽST Stod, přeložky kabelů CETIN

Tento stavební objekt řeší ochranění zemní trasy, popřípadě přeložky podzemního a nadzemního v dotčené oblasti.

V km 129,900 dochází ke kolizi nové části železniční trati, komunikace a stávajícího nadzemního vedení CETIN. Kvůli elektrifikaci celé trati je potřeba v daném místě nadzemní vedení umístit do železničního spodku. Trasa bude zahlobbená a ochráněná. Vedení bude uloženo do dělených chrániček, které budou pod novou částí žel. trati následně obetonovány.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 31-30-01 Stod – Holýšov, přeložky kabelů CETIN

Tento stavební objekt řeší ochranění zemní trasy, popřípadě přeložky podzemního a nadzemního v dotčené oblasti.

V km 129,900 dochází ke kolizi nové části železniční trati, komunikace a stávajícího nadzemního vedení CETIN. Kvůli elektrifikaci celé trati je potřeba v daném místě nadzemní vedení umístit do železničního spodku. Trasa bude zahlobbená a ochráněná. Vedení bude uloženo do dělených chrániček, které budou pod novou částí žel. trati následně obetonovány.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů bude projednáno se správcem CETIN.

SO 31-30-02 Stod – Holýšov, přeložka sdělovacích kabelů ČEZ

Tento stavební objekt řeší ochranění zemní trasy, popřípadě přeložky podzemního a nadzemního v dotčené oblasti.

V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 32-30-01 ŽST Holýšov, přeložky kabelů CETIN

V km 134,835 dochází ke kolizi upravované komunikace a stávajícího ukončení vedení CETIN v telefonní budce. V daném místě je navržen posun telefonní budky mimo stavbu.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 33-30-01 Holýšov – Staňkov, přeložky kabelů CETIN

V místech, kde je dotčeno nepoužívané vedení je možné ukončení na hranici stavby. V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 34-30-01 ŽST Staňkov, přeložky kabelů CETIN

V místech, kde je dotčeno nepoužívané vedení je možné ukončení na hranici stavby. V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení přeložit umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 34-30-02 ŽST Staňkov, ochrana sdělovacích kabelů Net4Gas

V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi.

V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem NET4GAS.

SO 35-30-01 Staňkov – Domažlice, přeložky kabelů CETIN

V místech, kde je dotčeno nepoužívané vedení je možné ukončení na hranici stavby. V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 35-30-02 Staňkov – Domažlice, přeložka sdělovacích kabelů ČEZ

V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 36-30-01 ŽST Domažlice, přeložky kabelů CETIN

V místech, kde je dotčeno nepoužívané vedení je možné ukončení na hranici stavby. V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu.

V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 37-30-01 Domažlice – Pasečnice, přeložky kabelů CETIN

V místech, kde je dotčeno nepoužívané vedení je možné ukončení na hranici stavby. V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 1,5 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 1,5 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

D.2.1.5.2 Silnoproud

SO 31-30-21 Stod – Holýšov, úprava a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 128,5 – 128,7

SO 31-30-22 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 129,7 a 129,9

SO 31-30-23 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 131,6

SO 31-30-24 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 132,0

SO 31-30-25 Stod – Holýšov, přeložka vedení nn ČEZ v komunikaci k tunelu

SO 32-30-21 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ

SO 32-30-22 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 133,750

SO 32-30-23 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ okružní křižovatky ul. Jiráskova tř. a Nádražní

SO 32-30-24 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Holýšov

SO 32-30-25 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ okružní křižovatky ul. Jiráskova tř. a Nádražní

SO 33-30-21 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 134,9

SO 33-30-22 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 135,2

SO 33-30-23 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Holýšov

SO 33-30-24 Holýšov – Staňkov, přeložky kabelů nn CETIN v nkm 135,3

SO 33-30-25 Holýšov – Staňkov, přeložka vedení nn ČEZ v nkm 135,3

SO 33-30-26 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 135,7 – 136,1 v ul. Husova
SO 33-30-27 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 137,2
SO 33-30-28 Holýšov – Staňkov, přeložky kabelů nn CETIN v nkm 140,1
SO 33-30-29 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ okružní křižovatky ul.
Domažlická a Husova
SO 34-30-21 ŽST Staňkov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ
SO 34-30-22 ŽST Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ
SO 35-30-21 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 146,8
SO 35-30-22 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 158,0 – 158,6
SO 35-30-23 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 158,3 a 158,6
SO 35-30-24 Staňkov – Domažlice, přeložky kabelů nn CETIN
SO 35-30-25 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 159,6 – 160,0
SO 35-30-26 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 161,4
SO 35-30-27 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 162,0 – 162,1
SO 35-30-28 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn P R A V E S v nkm 162,0 – 162,1
SO 35-30-29 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 162,2 – 162,5
SO 35-30-30 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 162,6
SO 35-30-31 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 165,4
SO 35-30-32 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 165,7
SO 35-30-33 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 166,6 – 166,7
SO 35-30-34 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 166,9
SO 35-30-35 Staňkov – Domažlice, přívodní linka 110 kV pro TNS Domažlice
SO 36-30-21 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 168,2
SO 36-30-22 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 167,7
SO 36-30-23 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Domažlice
SO 36-30-24 ŽST Domažlice, přeložky kabelů nn CETIN
SO 36-30-25 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 168,5
SO 36-30-26 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 168,9
SO 36-30-27 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 169,3
SO 37-30-21 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 169,6
SO 37-30-22 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ
SO 37-30-23 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Domažlice
SO 37-30-24 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 169,9 – 170,1
SO 37-30-25 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 171,2
SO 38-30-21 ŽST Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 171,7 - 171,8
SO 38-30-22 ŽST Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 173,9

SO 31-30-21 Stod – Holýšov, úprava a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 128,5 – 128,7

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru.

SO 31-30-22 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 129,7 a 129,9

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 31-30-23 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 131,6

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 31-30-24 Stod – Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 132,0

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 32-30-21 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 134,9

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 32-30-22 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 133,750

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 32-30-23 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ okružní křižovatky ul. Jiráskova tř. a Nádražní

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 32-30-24 ŽST Holýšov, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Holýšov

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi.

V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem veřejného osvětlení města Holýšev.

SO 33-30-21 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 134,9

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 33-30-22 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 135,2

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 33-30-23 Holýšov – Staňkov, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Holýšov

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem veřejného osvětlení města Holýšov.

SO 33-30-25 Holýšov – Staňkov, přeložky kabelů nn CETIN v nkm 135,3

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 34-30-21 ŽST Staňkov, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 34-30-22 ŽST Staňkov, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ

Tento stavební objekt řeší ochranění zemní trasy, popřípadě přeložky podzemního a nadzemního vedení nn ČEZ v dotčené oblasti.

SO 35-30-21 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 146,8

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 35-30-22 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 158,0 – 158,6

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 35-30-28 Staňkov – Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn P R A V E S v nkm 162,0 – 162,1

V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem PRAVES s.r.o.

SO 35-30-24 Staňkov – Domažlice, přeložky kabelů nn CETIN

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 35-30-35 Staňkov - Domažlice, přívodní linka 110 kV pro TNS Domažlice

Tento stavební objekt řeší přívodní linku 110 kV pro TNS Domažlice.

Vedení je napojeno na stávající linku 110 kV, křižující žel. trať v nkm 165,400. Vede podél žel. trati v úseku Nový Mlýn – Domažlice vlevo ve směru staničení, překračuje stáv. komunikace III/1839 a I/22 a za stáv. žel. tratí Domažlice – Klatovy se lomí k TNS podél této žel. trati.

Celková délka přívodní linky je 2 150 m.

SO 36-30-21 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 168,2

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do

železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 36-30-22 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ v nkm 167,7

V rámci optimalizace (rekonstrukce) trati by mohlo dojít k porušení dotčeného podzemního kabelového vedení VN, proto je nutné tento kabel přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 36-30-23 ŽST Domažlice, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Domažlice

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejích při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem veřejného osvětlení města Domažlice.

SO 36-30-24 ŽST Domažlice, přeložky kabelů nn CETIN

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod koleje. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem CETIN.

SO 37-30-21 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 169,6

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod koleje. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 37-30-22 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení vn ČEZ

V místě, kde dochází ke křížení železniční tratě a nadzemního vedení ČEZ je potřeba ověřit pozice stožáru, popřípadě je posunout mimo stavbu a výšku vedení upravit dle výšky trakce.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

SO 37-30-23 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky veřejného osvětlení města Domažlice

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod koleje.

V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem veřejného osvětlení města Domažlice.

SO 37-30-24 Domažlice – Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 169,9 – 170,1

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem.

SO 38-30-21 ŽST Pasečnice, úpravy a přeložky vedení nn ČEZ v nkm 171,7 - 171,8

V místech, kde bude dotčeno nadzemní vedení budou sloupy přesunutý na nejbližší místo mimo stavbu. V místech, kde je nadzemní vedení v kolizi s železniční tratí bude nutné vedení umístit do železničního spodku. V místech, kde bude dotčeno podzemní vedení bude nutné vedení přeložit a uložit ho do odpovídající hloubky.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2 m pod kolejemi. V projektové dokumentaci je navrženo křížení v hloubce min. 2 m z důvodu odvodnění při krajích kolejí při dodržení min. vzdálenosti 0,5 m dané prostorovou normou ČSN 73 6500.

Protlak bude nutné provést v potřebné délce dle výkresové části projektové dokumentace. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkovány na stávající kabelové vedení.

V případě přeložky s přerušením kabeláže bude přesné technické řešení konzultováno s příslušným technikem správce/vlastníka.

Přeložky, nové trasy, vymístění ukončení tras a kabelů je nutné projednat se správcem ČEZ a.s.

6. D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

D.2.1.6.1 Potrubní vedení kanalizace, ČOV

SO 31-31-01 Stod – Holýšov, odvodnění komunikace III/19340 (ul. Hradecká)
SO 31-31-02 Stod – Holýšov, prodloužení zatrubnění odtoku z rybníka nad Hradeckou skálou
SO 32-31-01 ŽST Holýšov, odvodnění komunikace I/26 (ul. Jiráskova třída)
SO 32-31-02 Holýšov – Staňkov, ochrana kanalizace v km 134,150
SO 33-31-01 Holýšov – Staňkov, přeložka kanalizace v km 134,888 (ul. Jiráskova třída)
SO 33-31-02 Holýšov – Staňkov, ochrana stávajících kanalizací v místě křížení s žel. tratí
SO 33-31-03 Holýšov – Staňkov, přeložka kanalizace v km 140,360 (ul. Husova)
SO 34-31-01 ŽST Staňkov, odvodnění podchodu SO 34-20-01
SO 34-31-02 ŽST Staňkov, úprava kanalizace v km 140,740
SO 35-31-11 Staňkov – Domažlice, přeložka kanalizace obce Blížejov v km 158,318
SO 35-31-01 Staňkov – Domažlice, přeložka kanalizace PVC DN 250 v km 161,982
SO 35-31-02 Staňkov – Domažlice, ochrana a úprava kanalizace v obci Milavče
SO 35-31-03 Staňkov – Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace PVC DN 250 v km 166,584
SO 35-31-04 Staňkov – Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace KT DN 400 v km 166,850
SO 35-31-05 Staňkov – Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace DN 400 v km 166,853
SO 35-31-06 Staňkov – Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy kanalizace v komunikaci I/22
SO 35-31-07 Staňkov – Domažlice, odvodnění komunikace I/22
SO 36-31-01 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace KT DN 250 v km 167,325
SO 36-31-02 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úprava kanalizace v ŽST Domažlice
SO 36-31-03 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy kanalizace před ŽST Domažlice
SO 36-31-04 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy přípojek kanalizace před ŽST Domažlice
SO 36-31-05 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace SKL DN 600 v km 168,463
SO 36-31-06 ŽST Domažlice, přeložky, úprava kanalizace DN 200 v km 168,676
SO 36-31-07 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace – odvodnění v km 168,959
SO 36-31-08 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace BT DN 200 v km 169,191
SO 36-31-09 ŽST Domažlice, odpadní jímka pro TNS Domažlice
SO 36-31-10 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace TNS a OTV Domažlice
SO 36-31-11 ŽST Domažlice, splašková kanalizace technologická budova-DO1
SO 36-31-12 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace technologická budova-DO1
SO 37-31-01 Domažlice – Pasečnice, ochrana kanalizace KT DN 300 v km 169,548
SO 37-31-03 Domažlice – Pasečnice, ochrana a úprava kanalizace BT DN 500/750, PP DN 300 a DN 250 v km 169,688
SO 37-31-04 Domažlice – Pasečnice, přeložka kanalizace PVC DN 250 v km 169,952
SO 37-31-05 Domažlice – Pasečnice, přeložka kanalizace PP DN 300 v km 173,089

SO 31-31-01 Stod - Holýšov, odvodnění komunikace III/19340 (ul. Hradecká)

Stavební objekt řeší odvedení vod od uliční vpusti z komunikace III/19340 do řeky Radbuzy.

Kanalizace je navrhována z PP, DN 200.

Celková délka kanalizace je 213 m

SO 31-31-02 Stod - Holýšov, prodloužení zatrubnění odtoku z rybníka nad Hradeckou skálou

Z důvodu výstavby nové komunikace pod hrází rybníka je potřeba prodloužit stávající výpustní potrubí z rybníka. Stávající potrubí DN 400 bude prodlouženo pod novou komunikací, kde bude vyústěno do otevřeného koryta.

Potrubí bude navrženo ze stejného materiálu jako je stávající výpust.

Dimenze potrubí bude DN 400

Délka prodloužení spodní výpusti z rybníka bude 19,6 m

SO 32-31-01 ŽST Holýšov, odvodnění komunikace I/26 (ul. Jiráskova třída)

Stavební objekt řeší odvedení vod z nově vybudovaného podjezdu. Kanalizace bude vedena ulicí tovární a bude vyústěna do řeky Radbuzy.

Z důvodu minimálního sklonu, cca 3,7 ‰, je navrhována trouba DN 800. Délka kanalizace je 596 m.

SO 33-31-03 Holýšov - Staňkov, přeložka kanalizace v km 140,360 (ul. Husova)

Stavební objekt řeší přeložku stávající kanalizace v ulici Husova, z důvodu nově vybudovaného podjezdu, resp. zahloubení stávajícího podjezdu. Kanalizace bude vedena v chodníku, jež bude od komunikace oddělen pomocí opěrné zdi, takže zde nedojde k zahloubení. Posléze dojde k napojení na původní trasu přes nově vloženou kanalizační šachtu.

Délka přeložky je 37 m. Kanalizace je navržena betonová (materiál stávající kanalizace), DN 500 (dimenze stávající kanalizace).

SO 34-31-01 ŽST Staňkov, odvodnění podchodu SO 34-20-01

Stavební objekt řeší odvodnění navrhovaného podchodu a současně podchytává stávající kanalizaci v kolejišti ve správě CHVAK. Stávající kanalizace se ocitá v kolizi s navrhovaným podchodem pro pěší, proto je svedena do nově navrhované kanalizace, která navrhovaný podchod kříží pod jeho úrovní.

Nová kanalizace bude zaústěna přes šachtu, do nově vybudovaného propustku SO 34-21-01. Délka kanalizace je cca 155 m. Kanalizace je navržena z PP DN 300.

SO 34-31-02 ŽST Staňkov, úprava kanalizace v km 140,740

Stavební objekt řeší napojení stávající kanalizace na nově navrhovaný propustek pod tratí. Napojení bude řešeno přes nově vybudovanou kanalizační šachtu, do které budou současně svedeny vody od horské vpusti. Nově umístěná horská vpust bude zachytávat vody z přilehlých pozemků, které v současné době vytékají ze stávající kanalizace volně na terén.

Kanalizační šachty jsou navrženy betonové prefabrikované. Délka kanalizace je cca 25 m. Kanalizace je navržena betonová DN 600 (stejně jako stávající).

SO 33-31-01 Holýšov - Staňkov, přeložka kanalizace v km 134,888 (ul. Jiráskova třída)

Stavební objekt řeší přeložku stávající kanalizace v ulici Jiráskova třída, z důvodu nově vybudovaného podjezdu. Kanalizace bude vedena podél kolejí a následně trať bude křížit v ulici školní. Posléze zase dojde k napojení na původní trasu.

Délka přeložky je 231 m. Kanalizace je navržena ze sklolaminátu (materiál stávající kanalizace), DN 800 (dimenze stávající kanalizace).

SO 35-31-11 Staňkov - Domažlice, přeložka kanalizace obce Blížejov v km 158,318

Stávající kanalizace od ČOV kříží navrhovanou trať šikmo, což dle požadavků ČSN není žádoucí. Současně dochází v dané oblasti k přeložce toku Zubřina, takže výust stávající kanalizace je stejně nutné výškově i polohově upravit.

Materiál přeložky navrhujeme stejně jako stávající kanalizaci z PP DN 300. Délka přeložky je 120 m. Kanalizace je navržena z polypropylenu (materiál stávající kanalizace), DN 300 (dimenze stávající kanalizace).

SO 33-31-02 Holýšov - Staňkov, ochrana stávajících kanalizací v místě křížení s žel. tratí.

V daných místech dochází ke křížení stávající kanalizace s tělesem dráhy. Hloubka uložení kanalizace není známa. Tento SO řeší – v případě zastižení, ochranu kanalizačního potrubí obetonováním, případně roznášecí deskou vytvořenou pomocí obetonování kari sítě. Celková délka chráněného potrubí je cca 120 m.

SO 35-31-01 Staňkov - Domažlice, přeložka kanalizace PVC DN 250 v km 161,982

Stávající stav

V km 161,982 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí jednotné kanalizace PVC DN 250. Provozovatelem kanalizace je společnost PRAVES, spol. s r. o.

Navržený stav

Je navržena přeložka stávajícího jednotné kanalizace z plastového a kameninového potrubí DN 250 v celkové délce Nová trasa přeložky kolmo kříží modernizovanou železniční trať a poté je vedena podél náspu modernizované železniční trati. Zde je v trase stávající jednotné kanalizace umístěna nová revizní šachta Š3 a přeložka je zde ukončena.

Pro přeložku jednotné kanalizace je navrženo plastové potrubí DN 250 v celkové délce 24 m. V místě křížení modernizované železniční trati je navrženo kameninové potrubí DN 250 v délce 54 m.

SO 35-31-02 Staňkov - Domažlice, ochrana a úprava kanalizace v obci Milavče

Stávající stav

V obci Milavče budou v rámci modernizace železniční trati a souvisejících úprav komunikací a zpevněných ploch dotčeny stávající potrubí jednotné kanalizace PVC DN 250. Provozovatelem kanalizace je společnost P R A V E S, spol. s r. o..

Navržený stav

V rámci výstavby nově navržené komunikace SO 35-50-17 v obci Milavče bude touto dotčena stávající jednotná kanalizace PVC DN 250. Je navržena přeložka této jednotné kanalizace podél nové komunikace. Trasa přeložky je vedena v souběhu s přeložkou vodovodu SO 35-32-01. Přeložka jednotné kanalizace je navržena z plastového potrubí DN 250 a její celková délka je 142 m. Na překládaném úseku jednotné kanalizace je navrženo sedm nových standardních prefabrikovaných revizních šachet. Dvě stávající revizní šachty budou upraveny. Bude upravena jejich kyneta a v místě komunikace bude rektifikován stávající poklop. Součástí tohoto úseku jednotné kanalizace je také ochrana stávající stoky PVC DN 250 pod upravovanou komunikací v délce 5 m.

V místě úpravy místních komunikací v rámci SO 35-50-23 je dále navržena ochrana stávající jednotné kanalizace PVC DN 250 v délce 14 m a rektifikace jednoho poklopu revizní šachty.

SO 35-31-03 Staňkov - Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace PVC DN 250 v km 166,584

Stávající stav

V km 166,584 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí jednotné kanalizace PP DN 250 a výtaku splaškové kanalizace PE d.110. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávající jednotné kanalizace PP DN 250 a výtaku splaškové kanalizace PE d.110. Přeložka je navržena z plastového potrubí PE d.110. Je navržena přeložka výtaku PE d.110 v celkové délce 293 m. Trasa přeložky je vedena v úseku od stávající čerpací stanice v místní Bořice podél upravované komunikace SO 35-50-31 v souladu se stávajícím stavem. Před navrženou křižovatkou s místní komunikací SO 35-50-29 je poté trasa vedena v krajnici upravované komunikace Masarykovy ulice. Pod modernizovanou železniční trať je přeložka vedena v krajnici komunikace pod nově navrženým mostem. V místě křížení s navrženou místní komunikací SO 35-50-29 bude potrubí výtaku splaškové kanalizace uloženo v chrániče PE d.315. Na konci přeložky výtaku splaškové kanalizace PE d.110 do stávající gravitační kanalizace PP DN 250 bude osazena nová ukliďovací šachta. V trase výtaku budou osazeny čtyři čistící kusy ve vzdálenosti po cca 100 m.

Rušena část kanalizace PVC DN 250 v délce 69 m a PE d.110 v délce 218 m bude odpojena a zajištěna.

SO 35-31-04 Staňkov - Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace KT DN 400 v km 166,850

Stávající stav

V km 166,850 kříží modernizovaná žel. stávající potrubí dešťové kanalizace KT DN 400. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávající dešťové kanalizace KT DN 400. Přeložka je navržena z kameninového potrubí DN 400 v celkové délce 28 m v souladu se stávajícím stavem. Nová trasa přeložky kolmo kříží modernizovanou železniční trať a je vedena v souběhu s přeložkou kanalizace DN 400 řešenou v rámci SO 35-31-05.

V místě rušené stávající železniční trati je dále navržena ochrana stávající dešťové kanalizace KT DN 400 v délce 4 m.

SO 35-31-05 Staňkov - Domažlice, přeložka, ochrana a úprava kanalizace DN 400 v km 166,853

Stávající stav

V km 166,853 kříží modernizovaná žel. trať stávající potrubí dešťové kanalizace BT DN 200. Provozovatelem kanalizace je společnost Agropodnik Domažlice a.s..

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávající dešťové kanalizace DN 400. Přeložka je navržena z kameninového potrubí DN 400 v souladu se stávajícím stavem v celkové délce 28 m. Nová trasa přeložky kolmo kříží modernizovanou železniční trať. Stávající dotčená dešťová kanalizace bude v délce 31 m zrušena, případně jinak zajištěna. V místě rušené stávající železniční trati je dále navržena ochrana stávající dešťové kanalizace BT DN 400 v délce 4 m.

SO 35-31-06 Staňkov - Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy kanalizace v komunikaci I/22

Stávající stav

V rámci úpravy silnice I/22 bude dotčena stáv. jednotná kanalizace KT DN 300 a KT DN 250. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

V rámci úpravy silnice I/22 je navržena ochrana stávající jednotné kanalizace KT DN 300 a KT DN 250 v prostou ulice Masarykova, Domažlice. Ochrana je navržena v šíři ochr. pásma kanalizace 1,5 m na obě strany od líce potrubí, a to u KT DN 300 v délce 1 m a u KT DN 250 v dl. 2 m. Součástí tohoto stavebního objektu je dále rektifikace jednoho poklopu revizní šachty.

SO 35-31-07 Staňkov - Domažlice, odvodnění komunikace I/22

Jedná se o nový stavební objekt. Provozovatelem zatrubněného odvodňovacího příkopu bude ŘSD ČR.

Navržený stav

V rámci úpravy silnice I/22 je navržena nový zatrubněný odvodňovací příkop. Tento bude sloužit k odvodnění nově navrženého podjezdu pod modernizovanou železniční trať a přilehlého úseku úpravy silnice I/22 a to až po křižovatku s ulicí Masarykova, Domažlice. Toto řešení částečně nahrazuje stávající systém odvodnění. Vzhledem k výškovým poměrům není možno na navrženém odvodňovacím potrubí doplnit retenční prostor s řízenou regulace odtoku. Navržené retenční a vsakovací příkopy (součást silnice I/22 – SO 35-50-33) podél silnice I/22 budou v maximální možné míře zadržovat a vsakovat srážkové vody ze silnice I/22.

Zatrubnění je navrženo z plastového potrubí DN 300 a jeho celková délka je 315 m. Trasa nového odvodňovacího potrubí je vedena především v chodníku nebo krajnici navržené komunikace.

Na zatrubněném úseku odvodňovacího příkopu je navrženo devět nových standardních prefabrikovaných revizních šachet (ŠD01 - ŠD07 a ŠD06-1 - ŠD06-2). Zatrubnění bude vyústěno v novém výústním objektu na vodním toku Zubřina, IDVT 10100148. Vyústění bude provedeno nad úrovní průtoku Q5. Výústní objekt zahrnuje zpevnění koryta vodního toku v délce 9 m. Do zatrubněného odvodňovacího příkopu budou zaústěny dvě horské vpusti (součást silnice I/22 – SO 35-50-33) pod novým mostem na modernizované železniční trati SO 35-20-12 a dále uliční vpusti po trase potrubí.

SO 36-31-01 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace KT DN 250 v km 167,325

Stávající stav

V km 167,325 kříží modernizovaná žel. trať stávající potrubí jednotné kanalizace KT DN 250. Dále je v řešeném prostoru navržena výstavba nového objektu TNS Domažlice. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

V místě modernizované železniční trati je navržena ochrana stávající jednotné kanalizace KT DN 250. Tato je pak rozšířena i na prostor nového objektu TNS Domažlice v délce 103 m. V prostoru výstavby tohoto areálu dojde k úpravě – zpevnění části povrchů. V rámci této ochrany bude také rektifikován poklop na stávající revizní šachtě Š54. Vzhledem k tomu, že stávající jednotná kanalizace bude ve své současné trase nově částečně vedena po uzavřeném areálu TNS Domažlice, bude nutno vyřešit přístup správce kanalizace pro její případnou kontrolu, nebo opravy a věcné břemeno.

Součástí tohoto stavebního objektu je také rektifikace dvou stávajících revizních šachet Š56 a Š55-SP na novou niveletu areálu TNS. Předpokládá se doplnění standardizovaných rovných skruží, výměnu kónusu, doplnění vyrovnávacích prstenců a nový poklop DN 600 třídy D400. Zvýšení nivelety oproti stávajícímu terénu je cca 2,5 m. U revizní šachty Š55-SP bude součástí také úprava zaústění nové přípojky splaškové kanalizace řešené v rámci SO35-31-09. Tato úprava bude zahrnovat úpravu dna stávající revizní šachty, doplnění spadišťového stupně na nátok přípojky a doplnění čedičového obkladu na dno a skruže nárazové stěny.

SO 36-31-02 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úprava kanalizace v ŽST Domažlice

Stávající stav

V km 167,766 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí kanalizace KT DN 400 a částečně je pak vedena v souběhu s kolejí 11 kanalizace KT DN 250. U stávajícího objektu k.č. 4053 který je v rámci SO 36-65-02 určen k demolici se nachází přípojka splaškové kanalizace KT DN 200 a jímka na splaškové vody. Provozovatelem kanalizace je společnost Správa železnic, s.o..

Navržený stav

V místě modernizované železniční trati je v km 167,766 navržena ochrana stávající kanalizace KT DN 400 v délce 53 m a KT DN 200 v délce 5 m. Součástí tohoto stavebního objektu je také zrušení stávající přípojky kanalizace DN 200 v celkové délce 56 m a to včetně stávající jímky.

SO 36-31-03 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy kanalizace před ŽST Domažlice

Stávající stav

Ve zpevněných plochách před budovou ŽST Domažlice se nachází stávající jednotná kanalizace KT DN 300, KT DN 250, PVC DN 300 a PVC DN 250. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

V rámci úprav zpevněných ploch před ŽST Domažlice a výstavby nového podchodu SO 36-20-01 bude dotčena stávající jednotná kanalizace.

Je navržena přeložka jednotné kanalizace KT DN 300 a KT DN 250 v místě nového podchodu SO 36-20-01 a upravovaných zpevněných ploch SO 36-50-01. Přeložka je navržena z plastového potrubí DN 250 v celkové délce 94 m. Do této kanalizace budou zaústěny upravené uliční vpusti

v souladu se stávajícím stavem. Revizní šachta Š12c je navržena jako spadiště. U stávající revizní šachty Š12b je navržena její úprava včetně dna. Do upravované jednotné kanalizace DN 250 bude nově v revizní šachtě Š92b zaústěna nová přípojka splaškové kanalizace z objektu D01 Domažlice řešená v rámci SO 36-31-11 a regulovaný odtok přípojky dešťové kanalizace řešené v rámci SO 36-31-12. Odtok z této přípojky dešťové kanalizace bude regulován v souladu s TNV 75 9011 na minimální regulovaný odtok 0,5 l/s. Stávající dotčená jednotná kanalizace KT DN 250 bude v délce 24 m zrušena, případně jinak zajištěna. Úsek v místě stavby nové komunikace bude odstraněn (potrubí včetně rušených revizních šachet bude vyjmuto z výkopu).

Stávající jednotná kanalizace KT DN 300 před budovou ŽST Domažlice bude v místě nového podchodu SO 36-20-01 zrušena v délce 20 m, případně jinak zajištěna. Na stávající jednotné kanalizaci KT DN 300 bude v místě jejího ukončení osazena nová revizní šachta Š90a. Součástí tohoto úseku je také ochrana stávající stoky KT DN 300 pod upravovanými zpevněnými plochami v délce 43 m. V rámci této ochrany budou rektifikovány dva poklapy revizních šachet.

Součástí tohoto úseku jednotné kanalizace je také ochrana stávající stoky PVC DN 300 pod upravovanou komunikací v délce 25 m. V rámci této ochrany budou rektifikovány dva poklapy revizních šachet.

V prostoru parkovacích stání před ŽST Domažlice je dále navržena přeložka jednotné kanalizace. Tato přeložka je vedena z upravované revizní šachty Š12b a je navržena z plastového potrubí DN 250 v celkové délce 42 m. Do této kanalizace budou zaústěny upravené uliční vpusti ze zpevněných ploch v souladu se stávajícím stavem a dále odvodnění nového podchodu (do revizní šachty Š12b-1). Odvodnění podchodu zahrnuje pouze vody z jeho čištění, případně srážkové vody, které se dostanou do podchodu. Revizní šachta Š12b-3 je navržena jako spadiště).

SO 36-31-04 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy přípojek kanalizace před ŽST Domažlice

Stávající stav

Ve zpevněných plochách před budovou ŽST Domažlice se nachází tři stávající přípojky kanalizace KT DN 200 pro objekt k.č. 768 a 4046. Majitelem kanalizačních přípojek je společnost Správa železnic, s.o..

Navržený stav

Vzhledem k úpravě zpevněných ploch před objektem ŽST Domažlice je navržena ochrana tří stávajících kanalizačních přípojek v celkové délce 29 m. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma kanalizace 1,5 m na obě strany od líce potrubí.

SO 36-31-05 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace SKL DN 600 v km 168,463

Stávající stav

V km 168,463 kříží modernizovaná žel. trať stávající potrubí jednotné kanalizace SKL DN 600. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

V místě modernizované žel. trati je navržena ochrana stávající jednotné kanalizace SKL DN 600 v délce 21 m. Kanalizace je vedena pod stávajícím mostním objektem. Tento bude v rámci SO 36-20-02 upravován. Opěry mostní konstrukce zůstanou beze změn. Niveleta komunikace se nemění.

SO 36-31-06 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy kanalizace KT DN 400 a DN 250 v km 168,676

Stávající stav

V rámci stavby úpravy podjezdu v ulici Na Milotově, Domažlice v km 168,676 bude dotčena stávající jednotná kanalizace KT DN 400 a KT DN 250. Stávající kanalizace je uložena v komunikaci. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Je navržena přeložka jednotné kanalizace v trase upravované komunikace. Přeložka je navržena z plastového potrubí DN 400 v celkové délce 106 m. Na překládané jednotné kanalizaci DN 400 jsou navrženy dvě spadiškové šachty. Dvě stávající revizní šachty budou upraveny. Stávající stoka KT DN 250 bude na překládanou jednotnou kanalizaci přepojena. Do překládané jednotné kanalizace budou v souladu se stávajícím stavem zaústěny překládané uliční vpusti. Vlastní uliční vpusti jsou součástí stavebního objektu komunikace SO 36-50-03. Přípojka UV01 a UV 02 je navržena z plastového potrubí DN 200 v celkové délce 8 m.

Součástí tohoto úseku jednotné kanalizace je také ochrana stávající stoky KT DN 250 pod upravovanou komunikací v délce 2 m.

SO 36-31-07 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace - odvodnění v km 168,959

Jedná se o novou dešťovou kanalizaci. Majitelem dešťové kanalizace bude společnost Správa železnic, s.o..

Navržený stav

Nový most SO 36-20-04 a propustek SO 36-20-03 bude odvodněn do nově navržené horské vpusti. V rámci tohoto stavebního objektu je pak řešena nová dešťová kanalizace. Kanalizace je navržena z plastového potrubí DN 250 a její celková délka je 23 m. Na nové dešťové kanalizaci jsou navrženy dvě nové standardní prefabrikované revizní šachty. Stávající revizní šachta Š498 na jednotné kanalizaci bude ve dně upravena.

Na dešťové kanalizaci je navržena nová standardní prefabrikovaná horská vpust. Do této bude zaústěn přepad z odvodňovacích příkopů podél modernizované železniční trati. Odvodňovací příkop podél železniční trati bude navržen s retenční a vsakovací funkcí tak, aby srážkové vody byly v tomto retenovány a postupně vsakovány. Oproti stávajícímu stavu tak dojde ke snížení nátoků dešťových vod. Do navržené dešťové kanalizace bude také zaústěno odvodnění nového podchodu (do revizní šachty Š498a). Odvodnění podchodu zahrnuje pouze vody z jeho čištění, případně srážkové vody, které se dostanou do podchodu v rámci pohybu osob atd.

SO 36-31-08 ŽST Domažlice, ochrana kanalizace BT DN 200 v km 169,191

Stávající stav

V km 169,191 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí dešťové kanalizace PVC DN 200 v ulici Chodská, Domažlice. Potrubí včetně uličních vpustí je uloženo v komunikaci pod stávajícím mostem. Před stávajícím mostem se nachází horská vpust. Vlastníkem dešťové kanalizace je Město Domažlice. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

V rámci úpravy podjezdu v ulici Chodská, Domažlice dojde v rámci úpravy komunikace (SO 36-50-05) a rozšíření mostu k úpravě stávající komunikace. Tímto bude dotčena stávající dešťová kanalizace PVC DN 200. Je navržena přeložka této kanalizace v trase upravovaného mostu a komunikace. Přeložka je navržena z plastového potrubí DN 200 v souladu se stávajícím stavem v celkové délce 23 m. Na překládané kanalizaci je navržena jedna nová standardní revizní šachta DN 600. Stávající horská vpust bude nahrazena standardní prefabrikovanou horskou vpustí, umístěnou v upravené trase odvodnění komunikace SO 36-50-05.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávající dešťové kanalizace PVC DN 200 v délce 23 m. Stávající most bude a komunikace bude v rámci SO 36-50-05 upravována. Niveleta komunikace se nemění.

Tento stavební objekt zahrnuje také rektifikaci dvou stávajících mříží uličních vpustí.

SO 36-31-09 ŽST Domažlice, splašková kanalizace TNS Domažlice

Jedná se o novou přípojku splaškové kanalizace. Tato bude napojena na stávající jednotnou kanalizaci DN 250 ve správě společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a. s. Majitelem nové přípojky splaškové kanalizace bude společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nového objektu TNS Domažlice bude pro tento navržena nová přípojka splaškové kanalizace. Tato je navržena z plastového potrubí DN 200 a její celkové délka je 42 m. Přípojka bude zaústěna do stávající revizní šachty Š55-SP na stávající jednotné kanalizaci DN 250. Tato revizní šachta bude v rámci stavebního objektu SO 36-310-01 upravena na šachtu spadišťovou.

Přípojka splaškové kanalizace bude ukončena na hraně budovy nového objektu TNS Domažlice, kde se napojí na její vnitřní rozvody.

SO 36-31-10 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace TNS a OTV Domažlice

Jedná se o novou přípojku dešťové kanalizace pro objekty TNS a OTV Domažlice. Tato bude zaústěna do stávajícího zatrubnění vodního toku IDVT 10253881 ve správě Povodí Vltavy s.p. Napojení je navrženo v upravované revizní šachtě řešené v rámci SO 36-21-01. Majitelem nové přípojky splaškové kanalizace bude společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nových objektů TNS a OTV Domažlice bude pro tyto navržena nová dešťová kanalizace. Tato je navržena z plastového potrubí DN 200, DN 300 a DN 400. Nová dešťová kanalizace bude sloužit pro odvádění srážkových vod z jednotlivých objektů TNS a OTV Domažlice a z nových zpevněných ploch. Dešťová kanalizace bude zaústěna do nově navržené revizní šachty na zatrubněném vodním toku IDVT 10253881 ve správě Povodí Vltavy s.p., realizované v rámci stavebního objektu SO 36-21-01.

Dešťová kanalizace zahrnuje pět stok D1 – D5:

- stoky D1 a D2 odvádějí srážkové vody především z objektu OTV Domažlice
- stoka D3 srážkové vody ze zpevněných ploch podél objektu OTV Domažlice
- stoky D4 a D5 ze střech objektů TNS Domažlice

Celkové délky jednotlivých stok bez přípojek jsou u stoky D1 – 218,6 m (bez retenční a vsakovací galerie, včetně 240,2 m), stoky D2 – 106,1 m, stoky D3 – 13,7 m, stoky D4 – 100,9 m a stoky D5 – 33,3 m. Na dešťové kanalizaci je navrženo celkem 21 kusů standardních prefabrikovaných vstupních šachet DN 1000. Z toho šachta ŠD1-02 bude osazena vírovým regulačním ventilem s havarijním přepadem a vstupní šachta ŠD1-03 před nátokem do retenční a vsakovací galerie filtrací.

Vstupní šachty ŠD1-01-SP a ŠD1-04-SP budou spadišťové. Dále je na dešťové kanalizaci navrženo 22 ks standardních plastových revizních šachet DN 600 s poklopem DN 600. Tyto jsou navrženy především v místě napojení přípojek střešních svodů. Přípojky jednotlivých střešních svodů a uličních a liniových vpustí jsou navrženy z potrubí plast DN 150 a DN 200. Střešní svody budou vždy doplněny lapači střešních splavenin.

SO 36-31-11 ŽST Domažlice, splašková kanalizace technologická budova-DO1

Jedná se o novou přípojku splaškové kanalizace. Tato bude napojena na překládanou jednotnou kanalizaci DN 250 ve správě společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a. s. Přeložka této kanalizace je řešena v rámci stavebního objektu SO 36-31-03. Majitelem nové přípojky splaškové kanalizace bude společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nového objektu technologické budovy D01 Domažlice bude pro tento navržena nová přípojka splaškové kanalizace. Tato je navržena z plastového potrubí DN 200 a její celkové délka je 58 m. Přípojka bude zaústěna do nově navržené revizní šachty Š92b, realizované v rámci stavebního objektu SO 36-31-03.

Přípojka splaškové kanalizace bude ukončena na hraně budovy nového objektu D01 Domažlice, kde se napojí na její vnitřní rozvody.

SO 36-31-12 ŽST Domažlice, dešťová kanalizace technologická budova-D01

Jedná se o novou přípojku dešťové kanalizace. Tato bude zaústěna do překládané jednotné kanalizace DN 250 ve správě společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a. s. Přeložka této kanalizace je řešena v rámci stavebního objektu SO 36-31-03. Majitelem nové přípojky splaškové kanalizace bude společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nového objektu technologické budovy D01 Domažlice bude pro tento navržená nová přípojka dešťové kanalizace. Tato je navržena z plastového potrubí DN 200 a její celková délka je 58 m. Přípojka bude zaústěna do nově navržené revizní šachty Š92b, realizované v rámci stavebního objektu SO 36-31-03. Revizní šachta ŠD01 bude osazena vírovým regulačním ventilem a revizní šachta ŠD02 před nátokem do retenční a vsakovací galerie filtrací. Dále je na přípojce dešťové kanalizace navrženo šest standardních revizních šachet DN 600 s poklopem DN 600 třídy zatížení D400. Tyto jsou navrženy především v místě napojení přípojek střešních svodů. Přípojky jednotlivých dešťových svodů jsou navrženy z potrubí plast DN 150 v celkové délce 9 m. Jedná se celkem o pět svodů. Tyto budou vždy doplněny lapači střešních splavenin.

Dešťové vody budou v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 269/2009 Sb. retenčovány a vsakovány. Je navržena retenční a vsakovací galerie o objemu 11,5 m³ (min. 9 m³), což poskytuje případnou bezpečnostní rezervu v objemu. Bloky vsakovací galerie budou navrženy na zatížení D400. Návrh a osazení vsakovací galerie bude navrženo v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod. U vsakovacího zařízení je navržen součinitel bezpečnosti vsaku $f = 2$, tento může být na základě dalších průzkumů následně případně zvýšen na 3. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutno provést v místě galerie vsakovací zkoušky, které určí podmínky pro zasakování v řešeném prostoru. Na základě dalších hydrogeologických průzkumů poté bude určen koeficient vsaku a úroveň hladiny podzemní vody. Odtok z retenční a vsakovací galerie bude regulován v souladu s TNV 75 9011 na minimální regulovaný odtok 0,5 l/s.

SO 37-31-01 Domažlice - výh. Pasečnice, ochrana kanalizace KT DN 300 v km 169,548

Stávající stav

V km 169,548 kříží modernizovaná žel. trať stávající potrubí jednotné kanalizace KT DN 300. Kanalizace je vedena pod stávajícím železničním přejezdem v ulici Jiráskova, Domažlice. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

V místě modernizované železniční trati je navržena také úprava železničního přejezdu SO 37-13-02. Tento stavební objekt řeší ochranu stávající jednotné kanalizace KT DN 300 v délce 25 m. Součástí tohoto stavebního objektu je rektifikace poklopu jedné revizní šachty.

SO 37-31-03 Domažlice - výh. Pasečnice, ochrana a úprava kanalizace BT DN 500/750, PP DN 300 a DN 250 v km 169,688

Stávající stav

V km 169,688 kříží modernizovanou železniční trať stávající potrubí jednotné kanalizace PP DN 300. V řešeném úseku ulice Waldhegerova, Domažlice se nachází stávající jednotná kanalizace BT DN 500/750 a KT DN 250. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

V rámci modernizované železniční trati je navržena také úprava ulice Waldhegerova, Domažlice (SO 36-50-08). Tento stavební objekt řeší ochranu stávající jednotné kanalizace BT DN 500/750 v délce 16 m, PP DN 300 v délce 59 m a KT DN 250 v délce 6 m pod upravovanou komunikací. Niveleta upravované komunikace bude dle stávajícího stavu. Stávající most SO 37-20-01 bude

v průjezdném profilu oproti stávajícímu stavu rozšířen. Součástí tohoto stavebního objektu je rektifikace poklopů tří revizních šachet.

SO 37-31-04 Domažlice - výh. Pasečnice, přeložka kanalizace PVC DN 250 vkm 169,952

Stávající stav

V prostoru stavby podchodu SO 37-20-02 v ulici Doubova, Domažlice bude dotčena stávající jednotná kanalizace PVC DN 250. Stávající kanalizace je uložena pod stávajícím žel. přejezdem. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

V rámci stavby podchodu SO 37-20-02 v ulici Doubova, Domažlice bude nutno přeložit stávající jednotnou kanalizaci PVC DN 250. Přeložka je navržena mimo stavbu podchodu a kolmo kříží modernizovanou železniční trať. Celková délka přeložky je 39 m. Úsek pod železniční tratí je navržen z kameninových trub DN 250 v délce 26 m a úsek mimo železniční trať pak z plastového potrubí DN 250 v délce 14 m v souladu se stávajícím stavem. Na překládané jednotné kanalizaci DN 250 jsou navrženy dvě nové standardní prefabrikované revizní šachty Š1a-SP (spadišťová) a Š648a. Dvě stávající revizní šachty budou upraveny Š2 a Š649 (zaslepení rušeného nátoky PVC DN 250).

SO 37-31-05 Domažlice - výh. Pasečnice, přeložka kanalizace PP DN 300 v km 173,089

Stávající stav

Podél stávající silnice III/19367 je vedena stávající jednotná kanalizace PP DN 300. Provozovatelem kanalizace je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s..

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy silnice III/19367 řešené v rámci SO 36-50-10 je navržena přeložka stávající jednotné kanalizace PP DN 300 v celkové délce 117 m. Nová trasa jednotné kanalizace je vedena především v krajnici komunikace v souběhu s přeložkou vodovodu SO 37-32-05.

Přeložka je navržena z plastového potrubí DN 300 v souladu se stávajícím stavem. Na překládané jednotné kanalizaci DN 300 jsou navrženy čtyři nové standardní prefabrikované revizní šachty. Dvě stávající revizní šachty budou upraveny.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávající jednotné kanalizace PP DN 300 v místě náspu nové komunikace.

D.2.1.6.2 Potrubní vedení vodovod

SO 33-32-01 Holýšov – Staňkov, přeložka vodovodu v km 134,812 – 134,894 (ul. Jiráskova třída)
SO 33-32-02 Holýšov – Staňkov, ochrana a úprava vodovodu Správy železnic v km 134,890
SO 33-32-03 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu v km 137,600
SO 33-32-04 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu v km 140,100 (ul. Rašínova)
SO 34-32-01 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu Správy železnic v km 140,923
SO 35-32-01 Staňkov – Domažlice, přeložky, ochrana a úprava vodovodů v obci Milavče
SO 35-32-02 Staňkov – Domažlice, přeložka vodovodu PVC DN 150 v km 162,446
SO 35-32-03 Staňkov – Domažlice, přeložka vodovodu OC DN 500 v km 166,436
SO 35-32-04 Staňkov – Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy vodovodů v komunikaci I/22
SO 35-32-05 Staňkov – Domažlice, zrušení vodovodních přípojek demolovaných objektů
SO 36-32-01 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úprava vodovodů v ŽST Domažlice
SO 36-32-02 ŽST Domažlice, ochrana a úprava vodovodů před ŽST Domažlice
SO 36-32-03 ŽST Domažlice, ochrana a úprava vodovodních přípojek před ŽST Domažlice
SO 36-32-04 ŽST Domažlice, ochrana vodovodů OC DN 300 a TLT DN 150 v km 168,453 a km 168,465
SO 36-32-05 ŽST Domažlice, přeložka a ochrana vodovodu PE d.110 v km 168,677
SO 36-32-06 ŽST Domažlice, přípojka vody pro TNS a OTV Domažlice
SO 37-32-01 Domažlice – Pasečnice, ochrana vodovodu PE d.110 v km 169,551
SO 37-32-02 Domažlice – Pasečnice, ochrana a úprava vodovodů TLT DN 80 v km 169,634

SO 37-32-03 Domažlice – Pasečnice, ochrana a úprava vodovodů TLT DN 150 a DN 80 v km 169,688

SO 37-32-04 Domažlice – Pasečnice, ochrana vodovodu TLT DN 200 v km 171,251

SO 37-32-05 Domažlice – Pasečnice, přeložka vodovodu PE d.90 v km 173,089

SO 33-32-01 Holýšov - Staňkov, přeložka vodovodu v km 134,812 - 134,894 (ul. Jiráskova třída)

Stavební objekt řeší přeložku stávajícího vodovodu v ulici Jiráskova třída, z důvodu nově vybudovaného podjezdu. Vodovod bude veden podél kolejí, kde bude napojen na stávající vodovod, který kříží trať v ulici školní.

Délka přeložky je 92 m. Vodovod je navržen litinový (materiál stávajícího vodovodu), DN 100 (dimenze stávajícího vodovodu).

SO 34-32-01 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu Správy železnic v km 140,923

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Tento SO řeší – v případě zastižení, ochranu vodovodního potrubí uložení do ocelové půlené chráničky. Současně z důvodu možné kolize s trativodním potrubím, řeší případnou změnu výškové úrovně potrubí.

Délka chráněného potrubí je 20 m.

SO 33-32-04 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu v km 140,100 (ul. Rašínova)

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Tento SO řeší – v případě zastižení, ochranu vodovodního potrubí uložení do ocelové půlené chráničky. Současně z důvodu možné kolize s trativodním potrubím, řeší případnou změnu výškové úrovně potrubí.

Délka chráněného potrubí je 20 m.

SO 33-32-03 ŽST Staňkov, ochrana vodovodu v km 137,600

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Tento SO řeší – v případě zastižení, ochranu vodovodního potrubí uložení do ocelové půlené chráničky. Současně z důvodu možné kolize s trativodním potrubím, řeší případnou změnu výškové úrovně potrubí.

Délka chráněného potrubí je 20 m.

SO 33-32-02 Holýšov – Staňkov, ochrana a úprava vodovodu Správy železnic v km 134,890

V daném místě dochází ke křížení vodovodu s tělesem dráhy. Hloubka uložení vodovodu není známa. Tento SO řeší – v případě zastižení, ochranu vodovodního potrubí uložení do ocelové půlené chráničky. Současně z důvodu možné kolize s trativodním potrubím, řeší případnou změnu výškové úrovně potrubí.

Délka chráněného potrubí je 20 m.

SO 35-32-01 Staňkov – Domažlice, přeložky, ochrana a úprava vodovodů v obci Milavče

Stávající stav

V rámci vyvolaných úprav komunikací, zpevněných ploch a stavbou modernizace železniční trati v obci Milavče budou dotčeny stávající vodovody a vodovodní přípojky. Jedná se o stávající vodovody z plastového potrubí PVC DN 100 a PVC DN 80, a vodovodní přípojky PE d.40 do objektu ČOV Milavče a vodovodní přípojku PE d.32? (neověřeno) k objektu k.č. 130. Provozovatelem vodovodu je společnost PRAVES, spol. s r. o..

Navržený stav

V místě křížení stávajícího vodovodního řadu PVC DN 100 s komunikací je navrženo jeho zkrácení o 13 m. Stávající koncový hydrant bude nově umístěn na konec upraveného vodovodního řadu před křížením s komunikací a vodovodní řad zde bude zaslepen.

V místě kolize s tělesem modernizované trasy železniční trati se stávajícím vodovodní přípojkou PE d.40 pro objekt ČOV Milavče je navržena její přeložka v celkové délce 24 m.

Je navržena přeložka vodovodní přípojky pro objekt ČOV Milavče PE d.40 v celkové délce 145 m. V místě křížení s novou komunikací bude potrubí uloženo v chrániče PE d.110 délky 26 m. Zrušeno bude 132 m vodovodní přípojky PE d.40.

V rámci výstavby nově navržené komunikace SO 35-50-17 je navržena přeložka vodovodního řadu PE 100 d. 90 v celkové délce 204 m. Na překládaném vodovodním řadu budou osazeny dva podzemní hydranty DN 80 sloužící pro odvodušnění a odkalení potrubí.

V místě úpravy místních komunikací v rámci SO 35-50-23 je dále navržena ochrana stávajícího vodovodu PVC DN 80 v délce 17 m a rektifikace dvou poklopů na stávajících armaturách.

Vzhledem k demolici objektu k.č. 130 v rámci SO 35-78-01 je součástí tohoto stavebního objektu také zrušení stávající vodovodní přípojky (předpokládá se potrubí PE d.32) v délce 15 m.

SO 35-32-02 Staňkov – Domažlice, přeložka vodovodu PVC DN 150 v km 162,446

Stávající stav

V km 162,446 kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající vodovodní potrubí PVC DN 150 uložené v chrániče DN 300? délky 38 m. Na konci chráničky je umístěna armaturní šachta. Tento vodovodní řad je pak dále veden v místní komunikaci. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávajícího vodovodu PVC DN 150. Nová trasa vodovodu je vedena od stávajícího hydrantu a dále především v nové komunikaci SO 35-50-26 a SO 35-50-17. Křížení s modernizovanou železniční tratí je pod novým mostním objektem SO 35-20-07. Za mostem je poté trasa přeložky kříží novou komunikaci SO 35-50-17 a napojuje se na stávající potrubí. V místě křížení s novou komunikací SO 35-50-17 bude potrubí uloženo v chrániče PE d.315 délky 19 m.

Přeložka je navržena z potrubí PE 100 d. 160 v celkové délce 138 m. Na přeložce vodovodního řadu je navrženo přeložení jednoho šoupátka DN 150 a to na začátku této přeložky.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího vodovodu PVC DN 150 pod upravovanou stávající komunikací SO 35-50-26. Niveleta a příčný profil komunikace v dotčeném úseku je zachován. Ochrana je navržena v celkové délce 67 m.

SO 35-32-03 Staňkov – Domažlice, přeložka vodovodu OC DN 500 v km 166,436

Stávající stav

V km 166,436 kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající vodovodní potrubí z ocelových trub DN 500. V místě křížení se stávající železniční tratí je vodovodní potrubí uloženo v chrániče. Na nižším konci chráničky je umístěna armaturní šachta. Stávající ocelové potrubí je katodicky chráněno. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Je navržena přeložka vodovodního řadu DN 500 v celkové délce 251 m. Přeložka vodovodu kříží Tlumačovský potok, IDVT 10273060. V místě křížení s vodotečí bude na potrubí umístěno odkalení a tlumící objekt. Z tohoto je poté navrženo gravitační potrubí z plastových trub DN 400 v délce 5 m s vyústěním do vodního toku s koncovou klapkou. Břehy a dno vodního toku v místě křížení s vodovodem budou zpevněny kamenným záhozem v šíři 7 m a délce 9 m. Pro dočerpání je navržena standardní prefabrikovaná čerpací šachta DN 1000. Do této bude vypuštěna přes šoupátko DN 200 potrubím PE d.225 délky 2 m voda z vodovodu DN 500 která nemůže být odvedena gravitačně do vodního toku.

Přeložka dále kříží modernizovanou železniční trať. Vzhledem k značnému významu tohoto vodovodního řadu pro zásobování regionu pitnou vodou bude v místě křížení se železniční tratí

potrubí zdvojeno. Délka druhého záložního potrubí je 55 m. Pod navrženou železniční tratí bude potrubí uloženo v ocelové chrániče DN 800 délky 48 m.

Jsou navrženy dvě armaturní šachty, AŠ01, AŠ02. V armaturních šachtách bude umístěn sekční uzávěr DN 500. V armaturní šachtě AŠ 02 budou na každém z potrubí umístěny automatické vzdušníky DN 80. Příjezd k armaturní šachtě bude po stávajících pozemcích.

V rámci rušení stávající trasy železniční trati je navržena ochrana stávajícího ocelového potrubí vodovodu DN 500 během výstavby. Potrubí je zde uloženo v chrániče. Ochrana je navržena v délce 5 m.

V místě úpravy obslužné komunikace SO 35-50-30 je navržena ochrana stávajícího vodovodního potrubí OC DN 500 v délce 10 m.

SO 35-32-04 Staňkov – Domažlice, přeložky, ochrana a úpravy vodovodů v komunikaci I/22

Stávající stav

Podél stávající silnice I/22 je veden stávající vodovodní řad z litinových trub DN 100 a DN 150. V místě křížení se stávající železniční tratí je pak tento uložen v chrániče a je zde změněn materiál na potrubí PE d.160. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Je navržena přeložka stávajícího vodovodního potrubí DN 100 v celkové délce 383 m. Trasa přeložky bude nově vedena v krajnici upravované silnice I/22. V nejnižším místě překládaného vodovodního řadu bude osazen podzemní hydrant sloužící pro odklazení potrubí.

Vzhledem k úpravě části silnice I/22 v křižovatce ulice Masarykova, Domažlice je součástí tohoto stavebního objektu také ochrana stávajícího vodovodního potrubí TLT DN 100 dotčeného v rámci úprav komunikace a stavbou nově navržené dešťové kanalizace SO 35-31-07. Ochrana stávajícího potrubí uloženého v upravované komunikaci je navržena po dobu výstavby, a to v celkové délce 8 a 3 m. Navržena je z důvodu ochrany potrubí proti poškození např. hutněním při výstavbě komunikace a při výstavbě dešťové kanalizace SO 35-31-07.

SO 35-32-05 Staňkov – Domažlice, zrušení vodovodních přípojek demolovaných objektů

Stávající stav

V rámci modernizace železniční trati se uvažuje o demolicích a rušení stávajících objektů ve správě Správa železnic, s.o. Tyto objekty mají zřízeny samostatné zdroje vody sestávající se zdroje a vodovodní přípojky. Majitelem vodovodních přípojek je společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

U stávajícího objektu k.č. 1394/5 je navrženo zrušení, případně odstavení stávající studny a vodovodní přípojky délky 18 m. Zrušení vodovodní přípojky bude realizována až po případné demolicí objektu v rámci SO 35-78-01.

SO 36-32-01 ŽST Domažlice, přeložky, ochrana a úprava vodovodů v ŽST Domažlice

Stávající stav

V prostoru stávající ŽST Domažlice se nacházejí stávající vodovodní řady a vodovodní přípojky ve správě Správa železnic, s.o. Jedná se o vodovodní řady TLT DN 100, TLT DN 80, TLT DN 50 a PE d.32. Dále se zde nachází stávající potrubí užitkové vody TLT předpokládaného DN 100. Majitelem vodovodů a vodovodních přípojek je společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě prostoru ŽST Domažlice jsou navrženy přeložky, ochrany a úpravy stávajících vodovodů a bude nově navržen vodovodní řad pro doplňování vody a čištění vozů.

Je navržena přeložka stávajícího vodovodního řadu DN 100 v celkové délce 41 m. V místě křížení je překládaný vodovod PE d.110 uložen v chráničkách PE d.225 délky 25 a 11 m. Chráničky

budou přerušeny mezi kolejí 5 a 7a. Zde bude zřízena odbočka pro nový vodovodní řad PE d.90 který bude sloužit jako zdroj vody pro doplňování vody a čištění vozů. Celková délka tohoto vodovodu je 234 m a vždy po cca. 50 m budou na tomto umístěny dva ventily DN 50 pro možnost napojení hadic.

Na překládaný vodovod bude dále přepojen stávající vodovodní řad předpokládaného DN 50. Tento je veden mezi kolejemi 9 a 11. Vzhledem k úpravám na železničním svršku je navržena ochrana tohoto vodovodu v celkové délce 136 m.

Stávající překládaný vodovod DN 100 bude v celkové délce 41 m zrušen.

Dále je navržena přeložka stávajícího vodovodního řadu DN 80. Přeložka je navržena z potrubí PE d.90 v celkové délce 311 m a PE d.63 v délce 35 m. Překládaný vodovodní řad bude veden podél koleje 2. Ve staničení 167,455 kolmo kříží kolejiště a je v profilu PE d.63 veden až k objektu k.č. 4054. Tento objekt je určen v rámci SO 36-78-01 k demolici. Na překládaný vodovodní řad zde bude nově napojena vodovodní přípojka PE d.40 řešená rámci SO 36-32-06 ŽST Domažlice, vodovodní přípojka TNS Domažlice. Za tímto bude přeložka vodovodního řadu PE d.63 prozatímně ukončena a bude zde osazen podzemní hydrant DN 80. V místě křížení s železniční tratí bude potrubí uloženo v chrániče PE d.160 délky 24 m. Z tohoto vodovodního řadu byla vedena také stávající vodovodní přípojka k objektu k.č. 4053. Tento objekt je určen k demolici, vodovodní přípojka bude bez náhrady zrušena.

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo zrušení stávajícího vodovodního potrubí užitkové vody. Toto potrubí je mimo provoz. Celkem bude zrušeno potrubí TLT DN 100? délky 171 m a 41 m.

SO 36-32-02 ŽST Domažlice, ochrana a úprava vodovodů před ŽST Domažlice

Stávající stav

Ve zpevněných plochách před budovou ŽST Domažlice se nachází stávající vodovodní řad z litinových trub DN 80. Z tohoto vodovodního řadu jsou zřízeny dvě vodovodní přípojky pro objekt ŽST Domažlice. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě zpevněných ploch před objektem ŽST Domažlice a demolicím vybraných stavebních objektů je v rámci tohoto stavebního objektu navrženo zrušení stávajícího vodovodního řadu TLT DN 80 v celkové délce 67 m. Dvě stávající vodovodní přípojky zásobované z tohoto vodovodního řadu budou zrušeny v rámci stavebního objektu SO 36-32-03. Na odbočce ze stávajícího vodovodního řadu je stávající podzemní hydrant DN 80.

SO 36-32-03 ŽST Domažlice, ochrana a úprava vodovodních přípojek před ŽST Domažlice

Stávající stav

Ve zpevněných plochách před budovou ŽST Domažlice se nachází stávající vodovodní řad z litinových trub DN 80 ve správě společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a. s. Z tohoto vodovodního řadu jsou zřízeny dvě vodovodní přípojky, a to pro objekt ŽST Domažlice, k.č. 767/1 a objekt k.č. 3312/1. Předpokládá se, že vodovodní přípojky jsou z potrubí PE d.32? (neověřeno). Majitelem vodovodních přípojek je společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě zpevněných ploch před objektem ŽST Domažlice a demolicím vybraných stavebních objektů je v rámci tohoto stavebního objektu zrušen stávající vodovodní řadu TLT DN 80 ze kterého jsou napojeny dvě stávající vodovodní přípojky.

Tento stavební objekt řeší zrušení těchto dvou stávajících vodovodních přípojek.

- první je vodovodní přípojka PE d.32? pro objekt k.č. 767/1. Tento objekt bude v rámci SO 36-78-01 demolován. Vodovodní přípojka bude zrušena v délce 14 m bez náhrady
- druhou je vodovodní přípojka PE d.32? pro objekt k.č. 3312/1. Tento objekt bude v rámci SO 36-78-01 demolován. Vodovodní přípojka bude zrušena v délce 10 m bez náhrady

SO 36-32-04 ŽST Domažlice, ochrana vodovodů OC DN 300 a TLT DN 150 v km 168,453 a km 168,465

Stávající stav

V km 168,453 kříží trasa modernizované železniční trati stávající vodovodní potrubí z ocelových trub DN 300. Potrubí je zde uloženo za stávající opěrou mostní konstrukce a je pravděpodobně uloženo v chrániče. V km 168,465 je pak v komunikaci pod mostem veden stávající vodovod TLT DN 150, ve kterém je v části úseku zataženo potrubí PE d.50. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě mostu SO 36-20-02 je navržena ochrana stávajícího vodovodního potrubí OC DN 300 v délce 21 m a TLT DN 150 / PE d.50 v délce 21 m. U mostního objektu se zůstane zachována konstrukce opěr a bude snesena a upravena pouze jeho vrchní deska. Niveleta komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu.

V rámci výstavby chodníku SO 36-50-02 je dále navržena ochrana vodovodu OC DN 300 v délce 6 m. Skladba chodníku bude z dlážděného krytu. Niveleta bude snížena oproti stávajícímu terénu o 0,12 m.

SO 36-32-05 ŽST Domažlice, přeložka a ochrana vodovodu PE d.110 v km 168,677

Stávající stav

V rámci stavby úpravy podjezdu v ulici Na Milotově, Domažlice bude dotčen stávající vodovod PE d.110 a vodovodní přípojka PE d.32 pro objekt parcelní číslo 3972. Stávající potrubí je uloženo v komunikaci. Na vodovodním potrubí v řešeném úseku nejsou vodovodní přípojky. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Je navržena přeložka vodovodu PE d.110 v délce úpravy komunikace. Celková délka přeložky je 97 m. Trasa přeložky vodovodu bude vedena v nové trase převážně v souběhu s přeložkou STL plynovodu SO 36-33-02 v osové vzdálenosti 1,2 m. V nejnižším místě pod novým mostem (SO 36-20-03) je navrženo umístění podzemního hydrantu DN 80 sloužícího pro odkalení potrubí.

Přeložka je navržena z potrubí PE 100 d.110 SDR 11 v souladu se stávajícím stavem.

V rámci tohoto stavebního objektu bude dotčena také stávající vodovodní přípojka k objektu parcelní číslo 3972. Vodovodní přípojka bude na překládané vodovodní potrubí PE d.110 přepojena. Celková délka této přeložky je 3 m a bude provedena z potrubí PE d.32 v souladu se stávajícím profilem.

SO 36-32-06 ŽST Domažlice, vodovodní přípojka TNS a OTV Domažlice

Jedná se o novou vodovodní přípojku. Tato bude napojena na překládaný vodovodní řad PE d.63 řešený v rámci SO 36-32-01 ŽST Domažlice, přeložky, ochrany a úpravy vodovodů v ŽST Domažlice. Majitelem vodovodního řadu, na který bude vodovodní přípojka napojena je společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nového objektu TNS Domažlice bude pro tento navržena nová vodovodní přípojka. Tato je navržena z potrubí PE d.40 a její celkové délka je 177 m. Napojena bude na překládaný vodovod PE d.63 řešený v rámci SO 36-32-01 ŽST Domažlice, přeložky, ochrany a úpravy vodovodů v ŽST Domažlice. Tento vodovod s pitnou vodou je ve správě Správa železnic, s.o.

Vodovodní přípojka se napojí na překládaný vodovod SO 36-32-01 odbočkovou tvarovkou. Za touto bude umístěna nová vodoměrná šachta s vodoměrnou sestavou s vodoměrem Qn 2,5. Vodoměrná šachta včetně vodoměrné sestavy bude navržena dle standardů provozovatele vodovodu.

Trasa vodovodní přípojky bude vedena podél objektu OTV Domažlice v souběhu s novou dešťovou a splaškovou kanalizací. Vodovodní přípojka bude ukončena na hraně budovy nového objektu TNS Domažlice, kde se napojí na její vnitřní rozvody. V trase vodovodní přípojky podél objektu OTV Domažlice budou zřízeny dvě vodovodní přípojky PE d.63 délky 3 a 3 m pro tento objekt. Dále bude z vodovodní přípojky zřízena odbočka pro plnění požární nádrže. Tato je navržena z porubí PE d.63 v délce 3 m.

V rámci požární bezpečnosti v souladu s ČSN 73 0873 je navržena ve zpevněné ploše před objektem OTV nová požární nádrž, umístěná ve zpevněné ploše před objektem OTV, jež bude mít objem vody min. 22 m³. Vnitřní půdorysný rozměr nádrže je 8,0 x 2,5 m a vnitřní výška minimálně 1,8 m. Při navržené výšce využitelné hladiny 1,4 m je objem nádrže 28 m³. Vstup do nádrže bude dvěma litinovými čtvercovým poklopem 900 x 900 mm třídy D. Poklop bude osazen v úrovni navržené zpevněné plochy. Nádrž bude pojízdná pro zatížení požární technikou.

SO 36-32-07 ŽST Domažlice, vodovodní přípojka technologická budova-D01

Jedná se o novou vodovodní přípojku. Tato bude napojena na stávající vodovodní řad DN 50? (neověřeno). Majitelem vodovodního řadu na který bude vodovodní přípojka napojena je společnost Správa železnic, s.o.

Navržený stav

V rámci výstavby nového technologického objektu D01 bude pro tento navržena nová vodovodní přípojka. Tato je navržena z potrubí PE d.32 a její celkové délka je 34 m. Napojení bude provedeno na stávající vodovod DN 50?. Tento vodovod s pitnou vodou je ve správě Správa železnic, s.o.

Vodovodní přípojka se napojí na stávající vodovod DN 50? odbočkovou tvarovkou. Za touto bude umístěna nová vodoměrná šachta s vodoměrnou sestavou s vodoměrem Qn 2,5.

Vodovodní přípojka bude ukončena na hraně budovy nového technologického objektu D01, kde se napojí na její vnitřní rozvody.

SO 37-32-01 Domažlice – Pasečnice, ochrana vodovodu PE d.110 v km 169,551

Stávající stav

V km 169,551 u stávajícího železničního přejezdu je veden stávající vodovod PE d.110. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Tento stavební objekt řeší ochranu stávajícího vodovodu PE d.110 v místě úpravy přejezdu modernizované železniční trati SO 37-13-02. Ochrana je navržena v délce 3 m.

SO 37-32-02 Domažlice – Pasečnice, přeložka vodovodu TLT DN 150 v km 169,634

Stávající stav

V km 169,634 kříží stávající železniční trať dvě vodovodní potrubí z litinových trub DN 80. V místě křížení se stávající železniční tratí je vodovodní potrubí uloženo v chrániče a je vedeno v trase pod stávajícím propustkem. Na stávajícím potrubí je umístěna jedna armaturní šachta. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Tento stavební objekt řeší přeložku stávajících vodovodů TLT DN 80 v místě křížení s modernizovanou železniční tratí. V trase stávajících vodovodních řadů je navržena obnova stávajícího propustku SO 37-21-01. Vzhledem ke kolizi s nově navrženým propustkem je navržena přeložka tohoto vodovodního řadu. Trasa překládaného vodovodu kolmo kříží železniční trať a je vedena v souběhu s novým propustkem v osové vzdálenosti 2 m od konstrukce propustku.

Přeložka je nově navržena z litinového potrubí DN 150 v celkové délce 51 m a nahrazuje dva stávající vodovodní řady LT DN 80. V místě křížení s železniční tratí bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 400 délky 25 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je také propojení překládaného vodovodního řadu DN 150 na uzly stávající vodovodní sítě. Toto zahrnuje přeložku stávajícího vodovodu TLT DN 80 v délce 2 m a obnovu stávajících uzavíracích armatur. Celkem se jedná o sedm šoupátek DN 150, jedno šoupátko DN 100 a jedno šoupátko DN 80. Stávající dotčené zpevněné plochy v místě napojení na stávající vodovodní řady budou v rámci tohoto stavebního objektu obnoveny.

SO 37-32-03 Domažlice – Pasečnice, ochrana a úprava vodovodů TLT DN 150 a DN 80 v km 169,688

Stávající stav

V ulici Waldhegerova, Domažlice v místě křížení se stávající železniční tratí jsou vedeny stávající vodovodní řady TLT DN 150, PE d.160 a TLT DN 80. Na vodovodním potrubí v řešeném úseku nejsou vodovodní přípojky. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Tento stavební objekt řeší ochranu stávajících vodovodů v místě úpravy ulice Waldhegerova, Domažlice. Je navržena ochrana vodovodů TLT DN 150 v délce 59 m, PE d.160 v délce 12 m, TLT DN 80 v délce 15 m, TLT DN 80 v délce 3 m a TLT DN 80 v délce 6 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je také rektifikace tří stávajících poklopů na armaturách na vodovodu.

SO 37-32-04 Domažlice – Pasečnice, ochrana vodovodu TLT DN 200 v km 171,251

Stávající stav

V km 171,251 kříží stávající železniční trať vodovodní potrubí z litinových trub DN 200. V místě křížení se stávající železniční tratí je vodovodní potrubí uloženo v chráničce. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Tento stavební objekt řeší ochranu stávajícího vodovodu TLT DN 200 v místě křížení s modernizovanou železniční tratí. Ochrana je navržena v délce 17 m.

SO 37-32-05 Domažlice – Pasečnice, přeložka vodovodu PE d.90 v km 173,089

Stávající stav

Podél stávající silnice III/19367 je veden vodovodní řad PE d.90. Provozovatelem vodovodu je společnost Chodské vodárny a kanalizace, a. s.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy silnice III/19367 řešené v rámci SO 36-50-10 je navržena přeložka stávajícího vodovodu PE d.90 v celkové délce 127 m. Nová trasa vodovodu je vedena především v komunikaci v souběhu s přeložkou jednotné kanalizace SO 37-31-05. Přeložka je navržena z potrubí PE 100 d.90 SDR 11 v souladu se stávajícím stavem. Na přeložce vodovodního řadu jsou navrženy dva hydranty DN 80, a to na začátku a konci přeložky. Tyto budou sloužit pro odvzdušnění a odkalení vodovodního řadu.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího vodovodu PE d.90 u úpravy silnice III/19367 navazující na koryto vodního toku Zubřina, IDVT 10100148. Ochrana je navržena pod upravovaným náspem komunikace v délce 3 m.

D.2.1.6.3 Potrubní vedení plynovod

SO 31-33-01 Stod – Holýšov, přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 128,897

SO 31-33-02 Stod – Holýšov, přeložka STL plynovodu PE dn 110 v km 129,673
SO 32-33-01 ŽST Holýšov, přeložka VTL plynovodu DN 80 v km 134,149
SO 33-33-01 Holýšov – Staňkov, opatření na NTL plynovodu DN 200 v ul. třída 1.máje
SO 33-33-02 Holýšov – Staňkov, přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 139,476
SO 33-33-03 Holýšov – Staňkov, opatření na STL plynovodu DN 100 v km 139,807
SO 34-33-01 ŽST Staňkov, přeložka VTL plynovodu DN 150 v km 142,232
SO 34-33-02 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 1400 v km 142,636
SO 34-33-03 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 800 v km 142,663
SO 34-33-04 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 1000 v km 142,676
SO 35-33-01 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 158,635
SO 35-33-02 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 158,792
SO 35-33-03 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 159,801
SO 35-33-11 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90 v km 161,298
SO 35-33-12 Staňkov – Domažlice, přeložka, ochrana a úprava STL plynovodů v obci Milavče
SO 35-33-13 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.50 v km 162,201
SO 35-33-14 Staňkov – Domažlice, přeložka VTL plynovodu OC DN 150 v km 165,978
SO 35-33-15 Staňkov – Domažlice, přeložka VTL plynovodu OC DN 100 v km 166,582
SO 35-33-16 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90 v km 166,609
SO 35-33-17 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90, komunikace III/1839
SO 36-33-01 ŽST Domažlice, ochrana a úprava STL plynovodů před ŽST Domažlice
SO 36-33-02 ŽST Domažlice, přeložka a úprava STL plynovodu PE d.225 v km 168,678
SO 37-33-01 Domažlice – Pasečnice, přeložka a ochrana STL plynovodu OC DN 150 v km 169,565
SO 37-33-02 Domažlice – Pasečnice, přeložka VTL plynovodu OC DN 100 v km 170,505

SO 31-33-01 Stod-Holýšov, přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 128,897

Na stávajícím VTL plynovodu DN 300 za vrchním přechodem řeky Radbuzy je osazen trasový uzávěr a plynovod dále pokračuje pod budoucím železničním mostem. Z důvodu požadavků mostařské normy ČSN 73 6201 toto vedení VTL plynovodu nelze připustit, a tedy bude nutné provést přeložku plynovodu. Přeložka se napojí za stávajícím trasovým uzávěrem a je vedena v souběhu s budoucí železniční tratí za mostní objekt, kde se ostře lomí vlevo, podejde železniční trať a napojí se na stávající plynovod. Stávající plynovod kříží projektovanou železniční trať v km 128,897, jeho přeložka je navržena do staničení trati km 129,080. Délka přeložky bude 365,80 m, délka nahrazovaného úseku je 244,63 m. Přechod budoucí trati bude proveden ve zdvojené chráničce DN 700 + DN 500 dlouhé 48,0 m, resp. 48,0 m uložené do volného výkopu.

Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení z provozu úseku mezi stávajícím uzávěrem (GIS ID 4557190) na jedné straně a zastoplováním potrubí DN 300 na druhé straně. S náhradním zásobením se neuvažuje.

SO 31-33-02 Stod – Holýšov, přeložka STL plynovodu PE dn 110 v km 129,673

Stávající STL plynovod PE dn 110 je v kolizi s mostní opěrou budoucího mostu nad nepevněnou cestou ve Střelcích a bude nutné provést jeho přeložku do žkm 129,684. Přeložka plynovodu bude provedena PE potrubím ø110 mm, její délka bude 54,42 m, délka nahrazovaného úseku je 43,96 m. Podchod pod budoucím mostem bude proveden v chráničce dn 225 dlouhé 18,0 m uložené do volného výkopu.

Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno bez odstavení plynovodu z provozu pomocí oboustranného uzavření nahrazovaného úseku stlakem potrubí a překlenutím tohoto úseku by-pasem PE dn 63 v délce 50,0 m. U areálu RS je uložen kabel KAO – při výstavbě, konkrétně realizaci nového povrchu přilehlé komunikace (SO 31-50-03), nutno respektovat.

SO 32-33-01 ŽST Holýšov, přeložka VTL plynovodu DN 80 v km 134,149

Při přestavbě trati dojde k posunu kolejnic oproti stávajícímu stavu o cca 1,3 m a stavba železničního spodku bude zasahovat do hloubky cca 2,1 m (trativodů cca 3,0 m) pod stávající terén. Z toho důvodu je navržena přeložka VTL plynovodu DN 80. Přeložka plynovodu bude provedena ocelovým potrubím DN 80 do staničení trati km 134,144, její délka bude 125,30 m, délka

nahrazovaného úseku je 120,33 m. Přechod budoucí trati bude proveden ve zdvojené chráničce DN 400 + DN 200 dlouhé 44,0 m, resp. 45,0 m. Vnější chránička bude pod stávajícím kolejištěm v délce 33,0 m protlačena, zbývající délka chráničky bude k této protlačené chráničce přivařena ve volném výkopu.

Jedná se o přivaděč pro VTL RS 3 Holýšov, a tedy po dobu provádění propojů bude třeba zajistit náhradní zásobení této RS. Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení odstavovaného úseku plynovodu z provozu uzavřením TU (GDIS ID 1447939) na jedné straně a zastoplováním potrubí DN 80 na druhé straně.

SO 33-33-01 Holýšov – Staňkov, opatření na NTL plynovodu DN 200 v ul. třída 1.máje

V rámci modernizace železniční trati bude nutné nad tratí zvýšit silniční nadjezd tř. 1.máje v Holýšově o cca 1,5 m. Tímto zvýšením bude dotčen i NTL plynovod DN 200 v ulicích Slepé a tř. 1.máje. Stávající plynovod je veden většinou po okraji vozovky obou uvedených ulic. Stavební úpravy v ulici tř. 1.máje budou spočívat ve výstavbě konstrukčních vrstev a povrchu vozovky a ve zvýšení její nivelety. K nejvyššímu navýšení povrchu vozovky nad stávajícím plynovodem o hodnotu cca 85 cm oproti stávajícímu stavu dojde v křižovatce obou ulic. Tato hodnota se bude oboustranně snižovat až na úroveň stávajícího stavu obou vozovek. Ke snížení krytí plynovodu od povrchu vozovky oproti stávajícímu stavu nedojde a tedy se přeložka plynovodu nenavrhuje. Předkládaný stavební objekt bude obsahovat pouze provedení kopaných sond pro ověření skutečného uložení NTL plynovodu DN 200 i STL plynovodu PE dn 40 u okružní křižovatky v Jiráskově třídě a výkon odborného dozoru provozovatele plynovodu při výkopových pracích v souvislosti s budováním nových konstrukčních vrstev vozovky nad oběma plynovody (cca 30 hodin).

SO 33-33-02 Holýšov – Staňkov, přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 139,476

Stávající VTL plynovod DN 100 je veden pod železničním propustkem, což norma ČSN 73 6201 zakazuje. Z toho důvodu bude nutné provést přeložku tohoto plynovodu. Přeložka bude provedena ocelovým potrubím DN 100 do žkm 139,490, její délka bude 73,82 m, délka nahrazovaného úseku je 70,05 m. Přechod trati bude proveden ve zdvojené chráničce DN 500 + DN 300. Vnější chránička bude pod stávajícím železničním násypem protlačena v délce 41,0 m.

Jedná se o přivaděč pro VTL RS Staňkov, a tedy po dobu provádění propojů bude třeba zajistit náhradní zásobení této RS. Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení odstavovaného úseku plynovodu z provozu uzavřením TU (GDIS ID 1199334) na jedné straně a zastoplováním potrubí DN 100 na druhé straně.

SO 33-33-03 Holýšov – Staňkov, opatření na STL plynovodu DN 100 v km 139,807

V rámci přestavby trati v obci Staňkov při přestavbě železničního přejezdu v ul. Výtuňská bude výstavba železničního spodku zasahovat do hloubky cca 1,8 m pod stávající terén. Z toho důvodu bude třeba provést přeložku stávajícího plynovodu DN 100 v úseku přechodu přes trať do žkm 139,804. Přeložka plynovodu bude provedena PE potrubím ø110 mm, její délka bude 28,05 m, délka nahrazovaného úseku je 27,57 m. Podchod pod železniční tratí bude proveden protlakem zdvojené chráničky DN 400/dn 225 v délce 22,0 m, resp. 23 m.

Tento plynovod není zokruhován a tedy napojení jeho přeložky bude provedeno zabalónováním stávajícího potrubí na obou koncích přeložky a vybudováním by-pasu PE dn 63 v délce 35 m.

SO 34-33-01 ŽST Staňkov, přeložka VTL plynovodu DN 150 v km 142,232

V místě vzájemného křížení železniční trati s VTL plynovodem DN 150 dojde k rozšíření trati o druhou kolej a k zahloubení příkopů o cca 2,5 m pod stávající terén. Kromě toho budou po obou stranách trati vybudovány přeložky komunikací. Z toho důvodu bude nutné v tomto místě provést přeložku VTL plynovodu. Přeložka plynovodu bude provedena ocelovým potrubím DN 150 do staničení trati žkm 142,216, její délka bude 123,16 m, délka nahrazovaného úseku je 113,74 m. Přechod trati bude proveden protlakem ve zdvojené chráničce DN 500 + DN 300 dlouhé 50,0 m, resp. 51,0 m. Přechod budoucí komunikace před tratí bude proveden v chráničce DN 300 dlouhé 25,0 m uložené do volného výkopu.

Jedná se o přivaděč pro obce Křenovy a Puclice. Po dobu provádění propojů bude třeba zajistit náhradní zásobení RS pro tyto obce. Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení odstavovaného úseku plynovodu z provozu uzavřením TU v místě napojení na páteřní VTL plynovod DN 300 na jedné straně a zastoplováním potrubí DN 150 na druhé straně.

Součástí tohoto SO bude odstranění nahrazovaného potrubí DN 150 v celkové délce 113,74 m.

SO 34-33-02 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 1400 v km 142,636

V místě vzájemného křížení železniční trati s VTL tranzitním plynovodem DN 1400 dojde k rozšíření trati o druhou kolej. Dle obdržené dokumentace skutečného provedení stavby plynovodu bylo již při jeho výstavbě uvažováno s tímto rozšířením trati a délka stávající chráničky budoucí stav respektuje. Výstavbou druhé koleje nedojde ke snížení krytí pod stávající terén a tedy se s přeložkou plynovodu neuvažuje. Předkládaný stavební objekt bude obsahovat pouze provedení kopaných sond pro ověření skutečného uložení plynovodu a chráničky v zemi a výkon odborného dozoru provozovatele plynovodu při budování železničního spodku v místě křížení s plynovodem (cca 15 hodin).

SO 34-33-03 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 800 v km 142,663

V místě vzájemného křížení železniční trati s VTL tranzitním plynovodem DN 800 dojde k rozšíření trati o druhou kolej. Dle obdržené dokumentace skutečného provedení stavby plynovodu bylo již při výstavbě uvažováno s tímto rozšířením trati, avšak délka chráničky budoucí stav ne zcela respektuje a chráničku bude třeba ve směru severozápadním prodloužit o 4,1 m. Výstavbou druhé koleje nedojde ke snížení krytí pod stávající terén a tedy se s přeložkou plynovodu se neuvažuje. Předkládaný stavební objekt bude obsahovat kromě prodloužení chráničky půlenou chráničkou DN 1000 i provedení kopaných sond na obou koncích stávající chráničky pro ověření skutečného uložení plynovodu a chráničky v zemi a dále výkon odborného dozoru provozovatele plynovodu při budování železničního spodku v místě křížení s plynovodem (cca 10 hodin).

SO 34-33-04 ŽST Staňkov, opatření na tranzitním plynovodu DN 1000 v km 142,676

V místě vzájemného křížení železniční trati s VTL tranzitním plynovodem DN 1000 dojde k rozšíření trati o druhou kolej. Dle obdržené dokumentace skutečného provedení stavby plynovodu bylo již při výstavbě uvažováno s tímto rozšířením trati, avšak délka chráničky budoucí stav ne zcela respektuje a chráničku bude třeba ve směru severozápadním prodloužit o 3,6 m. Výstavbou druhé koleje nedojde ke snížení krytí pod stávající terén a tedy s přeložkou plynovodu se neuvažuje. Předkládaný stavební objekt bude obsahovat kromě prodloužení chráničky půlenou chráničkou DN 1200 i provedení kopaných sond na obou koncích stávající chráničky pro ověření skutečného uložení plynovodu a chráničky v zemi a dále výkon odborného dozoru provozovatele plynovodu při budování železničního spodku v místě křížení s plynovodem (cca 10 hodin).

SO 35-33-01 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 158,635

V místě vzájemného křížení budoucí trati u obce Blížejev se stávajícím STL plynovodem PE dn 90 za zastávkou Blížejev v žkm 158,635 bude trať budována v zářezu a železniční spodek a příkopy budou zasahovat do hloubky cca 2,7 m pod stávající terén. Z toho důvodu bude třeba provést přeložku stávajícího plynovodu PE dn 90 do žkm 158,667. Přeložka plynovodu bude provedena PE potrubím ø90 mm, její délka bude 105,94 m, délka nahrazovaného úseku je 78,64 m. Podchod pod železniční tratí bude proveden ve zdvojené chráničce DN 300/dn 160 v délce 29,0 m, resp. 30,0 m.

Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno bez odstavení plynovodu z provozu pomocí oboustranného uzavření nahrazovaného úseku stlakem potrubí a překlenutím tohoto úseku by-pasem PE dn 63 v délce 95,0 m.

V rámci realizace by bylo vhodné spojit s SO 35-33-02, jelikož se jedná o jednu větev v obci Blížejev.

SO 35-33-02 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 158,792

V místě vzájemného křížení budoucí trati u obce Blížejev se stávajícím STL plynovodem PE dn 90 bude trať zahloubena a železniční spodek a příkopy budou zasahovat do hloubky cca 7,5 m pod

stávající terén. Z toho důvodu bude třeba provést přeložku stávajícího plynovodu PE dn 90 do žkm 158,807. Přeložka plynovodu bude provedena po hrubých terénních úpravách provedených pro výstavbu trati PE potrubím ø90 mm, její délka bude 83,27 m, délka nahrazovaného úseku je 67,36 m. Podchod pod železniční tratí bude proveden ve zdvojené chráničce DN 300/dn 160 v délce 20,0 m, resp. 21,0 m.

Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno bez odstavení plynovodu

V rámci realizace by bylo vhodné spojit s SO 35-33-01, jelikož se jedná o jednu větev v obci Blížejov.

SO 35-33-03 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE dn 90 v km 159,801

V místě vzájemného křížení budoucí trati u obce Nahošice se stávajícím STL plynovodem PE dn 90 bude trať vybudována na násypu cca 12 m vysokém, odvodňovací příkop bude zasahovat do hloubky cca 0,70 m pod úroveň stávajícího terénu. Z toho důvodu bude třeba provést přeložku stávajícího plynovodu PE dn 90 do žkm 159,812. Přeložka plynovodu bude provedena PE potrubím ø90 mm, její délka bude 105,50 m, délka nahrazovaného úseku je 96,18 m. Podchod pod železniční tratí bude proveden ve zdvojené chráničce DN 500/dn 315 v délce 66,50 m, resp. 67,50 m. Větší profil chrániček je volen vzhledem k předpokládanému sedání zeminy pod budoucím násypem.

Napojení vybudované přeložky na stávající plynovod bude provedeno bez odstavení plynovodu z provozu pomocí oboustranného uzavření nahrazovaného úseku stlakem potrubí a překlenutím tohoto úseku by-pasem PE dn 63 v délce 100,0 m.

Pro výstavbu a dobu trvání dočasné objízdné komunikace (SO 35-50-03), pro realizaci nového mostu SO 35-20-03, se též předpokládá dočasné ochrana nového a stávajícího plynovodu a to vždy v úseku pod provizorní komunikací.

SO 35-33-11 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90 v km 161,298

Stávající stav

V km 161,298 kříží modernizovaná železniční trať u osady Nový Mlýn stávající potrubí STL plynovodu z plastových trub PE d.90. Stávající STL plynovod je veden v trase podél silnice III/1831. Novou železniční trať by potrubí křížilo šikmo pod úhlem 48°. Na STL plynovodu se v řešeném úseku nachází také stávající STL plynovodní přípojka PE d.25. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.90 v délce 163 m. Nová trasa STL plynovodu kolmo kříží novou železniční trať a je dále poté vedena podél překládané silnice III/1831 (SO 35-50-17). V místě křížení nové železniční trati a silnice III/1831 bude potrubí uloženo v chráničce PE d.225 délky 67 m. Dále bude STL plynovodní potrubí v místě křížení s místní komunikací uloženo v ochranné trubce PE d.225 délky 12 m. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky.

Stávající STL plynovodní přípojka PE d.25 bude přepojena na překládané plynovodní potrubí. Délka přepojení je 1 m.

V rámci realizace by bylo vhodné spojit s SO 35-33-12 a 35-33-13, jelikož se jedná o jednu větev, resp. rozvod v obci Milavče.

SO 35-33-12 Staňkov – Domažlice, přeložka, ochrana a úprava STL plynovodů v obci Milavče

Stávající stav

V rámci vyvolaných úprav komunikací a zpevněných ploch stavbou modernizace železniční trati v obci Milavče budou dotčeny stávající STL plynovody. Jedná se o STL plynovody z plastového potrubí PE d.90, PE d.63 a PE d.50. Dále budou dotčeny STL plynovodní přípojky PE d.25. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

V místě křížení nové trasy přeložky silnice III/1831 (SO 35-50-18) se stávajícím STL plynovodem PE d.90 je navržena jeho přeložka v celkové délce 46 m. Trasa přeložky je vedena podél navržené silnice. Tuto poté kolmo kříží a napojuje se na stávající trasu STL plynovodu. V místě křížení silnice III/1831 bude potrubí uloženo v chrániče PE d.225 délky 15 m. Na jednom konci chráničky bude osazena číchačka.

V rámci rušení stávající trasy železniční trati je navržena v km 160,978 (původní staničení stávající železniční trati) ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.90 během výstavby. Potrubí je zde uloženo v chrániče. Ochrana je navržena v délce 5 m v šíři ochranného pásma STL plynovodu.

Vzhledem k demolici objektu k.č. 130 je navrženo zrušení stávající STL plynovodní přípojky PE d.25 v délce 7 m včetně HUP a navazujícího úseku STL plynovodu PE d.50 v délce 22 m. Zrušen bude úsek od stávající odbočky z STL plynovodu PE d.63. Stávající STL plynovod PE d.50 bude za touto odbočkou zaslepen.

V místě úpravy místní komunikace SO 35-50-23 a demolice objektu k.č. 1608/3 je navrženo zrušení STL plynovodní přípojky PE d.25 v délce 16 m včetně HUP. Zrušen bude úsek od stávající odbočky z STL plynovodu PE d.63. Stávající STL plynovodní přípojka PE d.25 bude za touto odbočkou zaslepena. V místě úpravy místních komunikací v rámci SO 35-50-23 je pak navržena ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.63 v délce 26 m a PE d.25 v délce 6 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího STL plynovodního potrubí PE d.50 v místě úpravy místní komunikace SO 35-50-26. Ochrana je navržena v šíři ochranného pásma STL plynovodu 1 m na obě strany od líce potrubí v celkové délce 72 m.

V rámci realizace by bylo vhodné spojit s SO 35-33-11 a 35-33-13, jelikož se jedná o jednu větev, resp. rozvod v obci Milavče.

SO 35-33-13 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.50 v km 162,201

Stávající stav

V km 162,201 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí STL plynovodu z plastových trub PE d.50. Potrubí je zde uloženo v chrániče. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.50. Jedná se o dva úseky.

První úsek nové přeložky kolmo kříží novou železniční trať. Za touto se zpět napojuje na stávající STL plynovod PE d.50. V místě křížení nové železniční trati bude potrubí uloženo v chrániče PE d.160 délky 31 m. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky. Celková délka tohoto úseku přeložky STL plynovodu PE d.50 je 45 m. Rušená část STL plynovodu PE d.50 včetně chráničky bude v délce 42 m odpojena, odplyněna a zajištěna.

Druhý úsek přeložky STL plynovodu začíná za stávajícím křížením s vodním tokem Zubřina. Trasa přeložky je vzhledem k omezenému prostoru vedena především při kraji překládané místní komunikace (SO 35-50-17). Celková délka přeložky tohoto úseku STL plynovodu PE d.50 je 68 m. V místě křížení nové komunikace bude potrubí uloženo v ochranné trubce PE d.160 délky 13 m. Rušená část STL plynovodu PE d.50 bude v délce 51 m odpojena, odplyněna a zajištěna.

V rámci realizace by bylo vhodné spojit s SO 35-33-11 a 35-33-12, jelikož se jedná o jednu větev, resp. rozvod v obci Milavče.

SO 35-33-14 Staňkov – Domažlice, přeložka VTL plynovodu OC DN 150 v km 165,978

Stávající stav

V km 165,978 kříží nová modernizovaná železniční trať potrubí vysokotlakého plynovodu z ocelových trub DN 150. V místě křížení se stávající železniční tratí je VTL plynovod uložen

v ocelové chrániče DN 300. Na koncích chráničky jsou umístěny číchačky a propojovací objekt chráničky - POCH. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

V místě křížení modernizované trasy železniční trati se stávajícím VTL plynovodem DN 150 dojde k úpravě její trasy. Nová železniční trať zde bude vedena v zářezu. Je navržena přeložka VTL plynovodu DN 150 v délce 61 m. Trasa přeložky bude vedena v souběhu se stávajícím VTL plynovodem v osové vzdálenosti 4 m. Křížení s novou železniční tratí bude pod úhlem 82°. V místě křížení bude potrubí uloženo v dvojité ocelové chrániče DN 300/500 délky 47 m. Vnější chránička DN 500 bude provedena protlakem v předstihu pod stávající železniční tratí. Prostor mezi oběma chráničkami bude vyplněn betonovou směsí.

Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky a dále propojovací objekt chráničky POCH.

SO 35-33-15 Staňkov – Domažlice, přeložka VTL plynovodu OC DN 100 v km 166,582

Stávající stav

V km 166,582, 166,619 a 166,708 kříží nová trasa modernizované železniční trati potrubí vysokotlakého plynovodu z ocelových trub DN 100. V místě křížení se stávající železniční trať je pak VTL plynovod DN 100 uložen v ocelové chrániče DN 300 délky 36 m. Na koncích chráničky jsou umístěny číchačky a propojovací objekt chráničky - POCH. Stávající ocelové potrubí VTL plynovodu je pod katodovou ochranou. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

Je navržena přeložka VTL plynovodu DN 100 v délce 641 m. Trasa přeložky bude nejprve vedena v souběhu s překládaným vodovodním řadem DN 500 (SO 35-32-03). V této trase přeložka VTL plynovodu kříží Tlumačovský potok, IDVT 10273060. V místě křížení bude potrubí vedeno shybku. Potrubí zde bude ukotveno ve dně pomocí zatěžovacích sedel. Břehy a dno vodního toku v místě křížení s plynovodem budou zpevněny kamenným pohozem v délce 7 m.

V trase přeložky VTL plynovodu DN 100 dále dojde k přepojení VTL plynovodu OC DN 100. Přepojení je navrženo v délce 5 m.

Poté trasa překládaného VTL plynovodu kolmo kříží novou železniční trať. V místě křížení bude potrubí uloženo v ocelové chrániče DN 300 délky 45 m. Dále trasa přeložky kříží původní železniční trať. Křížení je navrženo pomocí protlaku. Potrubí zde bude uloženo v dvojité ocelové chrániče DN 300/500 délky 23 m. Vnější chránička DN 500 bude provedena protlakem v předstihu pod stávající železniční tratí. Mezikruží obou chrániček bude vyplněno betonovou směsí.

V navržené trase přeložky VTL plynovodu poté následuje křížení s obslužnou komunikací SO 35-50-30 a křížení se silnicí III/1839 (SO 35-50-32). Obě tato křížení budou kolmá a VTL plynovodní potrubí zde bude uloženo v chrániče DN 300 v délce 10 a 20 m.

Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky a dále propojovací objekt chráničky POCH.

Trasa přeložky VTL plynovodu DN 100 je poté dále vedena v souběhu se stávajícím nadzemním VN vedením v osové vzdálenosti 30 m.

SO 35-33-16 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90 v km 166,609

Stávající stav

V km 166,609 u silnice na Bořice kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající potrubí STL plynovodu z plastových trub PE d.90. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.90 v celkové délce 168 m. Nová trasa STL plynovodu kolmo kříží novou železniční trať a je dále poté vedena podél překládané silnice III/1839 (SO 35-50-32). V místě křížení nové železniční trati bude potrubí uloženo v chrániče PE d.225 délky 34 m. V chrániče bude potrubí osazeno na středících prvcích. Konce chrániček budou těsněny pomocí těsnících manžet. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky.

V rámci rušení stávající trasy železniční trati je navržena ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.90 během výstavby. Potrubí je zde uloženo v chrániče. Ochrana je navržena v délce 5 m.

Pro výstavbu a dobu trvání dočasné objízdné komunikace (SO 35-50-31), pro realizaci nového mostu SO 35-20-10, se též předpokládá dočasné ochrana nového a stávajícího plynovodu a to vždy v úseku pod provizorní komunikací.

SO 35-33-17 Staňkov – Domažlice, přeložka STL plynovodu PE d.90, komunikace III/1839

Stávající stav

Ve stávající silnici v místě křižovatky silnice I/22 a ulice Masarykova, Domažlice, se nachází stávající STL plynovod z ocelových trub DN 150. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě části silnice I/22 je navržena ochrana koncového úseku stávajícího STL plynovodu OC DN 150. Dále je součástí tohoto stavebního objektu ochrana stávajícího STL plynovodu OC DN 150 v místě křížení s navrženou dešťovou kanalizací SO 35-31-07.

Ochrana stávajícího potrubí STL plynovodu OC DN 150 uloženého ve stávající upravované komunikaci je navržena po dobu výstavby, a to v celkové délce 1 a 3 m. Navržena je z důvodu ochrany potrubí proti poškození např. hutněním a dále v rámci výstavby dešťové kanalizace SO 35-31-07. Ochrana je navržena minimálně v šíři ochranného pásma a to 1 m na obě strany.

SO 36-33-01 ŽST Domažlice, ochrana a úprava STL plynovodů před ŽST Domažlice

Stávající stav

V prostoru úpravy zpevněných ploch před ŽST Domažlice řešených v rámci SO 36-50-01, se nachází stávající STL plynovod z ocelových trub DN 65. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě zpevněných ploch před ŽST Domažlice je navržena ochrana stávajícího STL plynovodu OC DN 65 a OC DN 20.

Ochrana stávajícího potrubí STL plynovodu OC DN 65 a STL plynovodní přípojky OC DN 20 uložených ve stávající upravované zpevněné ploše je navržena po dobu výstavby, a to v celkové délce 13 m. Navržena je z důvodu ochrany potrubí proti poškození např. hutněním. Ochrana je navržena minimálně v šíři ochranného pásma a to 1 m na obě strany.

SO 36-33-02 ŽST Domažlice, přeložka a úprava STL plynovodu PE d.225 v km 168,678

Stávající stav

V rámci stavby úpravy podjezdu v ulici Na Milotově, Domažlice bude dotčen stávající STL plynovod PE d.225 a STL plynovodní přípojka PE d.32. Stávající STL plynovodní potrubí je uloženo v komunikaci. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

V rámci úpravy podjezdu v ulici Na Milotově, Domažlice dojde v rámci úpravy komunikace také k úpravě nivelety komunikace. Je navržena přeložka STL plynovodu PE d.225 v celé délce

úpravy komunikace. Celková délka přeložky je 96 m. Trasa přeložky STL plynovodu bude vedena v nové trase převážně v souběhu s přeložkou vodovodu SO 36-32-05 v osové vzdálenosti 1,2 m. V místě pod novým mostem (SO 36-20-03) je navrženo umístění STL plynovodu do chráničky PE d.355 délky 25 m. V chráničce bude potrubí osazeno na středících prvcích. Konce chrániček budou těsněny pomocí těsnících manžet. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky. Přesah chráničky bude min. 5 m za půdorysný profil mostu.

Stávající STL plynovodní přípojka PE d.32 bude přepojena na překládané plynovodní potrubí. Délka přepojení je 2 m. Přípojka bude napojena na překládaný STL plynovod přivařením přípojkového T-kusu.

SO 37-33-01 Domažlice – Pasečnice, přeložka a ochrana STL plynovodu OC DN 150 v km 169,565

Stávající stav

V km 169,565 Domažlice-město ul. Jiráskova kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí STL plynovodu z ocelových trub DN 150. Stávající potrubí pod železniční tratí je uloženo v chráničce DN 300. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

Vzhledem k úpravě trasy modernizované železniční trati je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu DN 150. Nová trasa STL plynovodu kolmo kříží novou železniční trať v souladu se stávající trasou. Vzhledem k úpravě modernizované železniční trati dojde k jejímu rozšíření. Na základě tohoto je nutno řešit přeložku stávajícího STL plynovodu včetně prodloužení chráničky. Přeložka je navržena z potrubí PE d.160 v celkové délce 31 m. V místě křížení nové železniční trati bude potrubí uloženo v chráničce DN 300/500 délky 17 m. Prostor mezi oběma chráničkami bude vyplněn betonovou směsí. Na jednom z konců chráničky bude osazena číchačka.

Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího STL plynovodního potrubí OC DN 150 v místě úpravy přejezdu modernizované železniční trati SO 37-13-02. Ochrana je navržena v délce 2 m v šíři ochranného pásma STL plynovodu 1 m na obě strany od líce potrubí.

SO 37-33-02 Domažlice – Pasečnice, přeložka VTL plynovodu OC DN 100 v km 170,505

Stávající stav

V km 170,505 kříží nová trasa modernizované železniční trati potrubí vysokotlakého plynovodu z ocelových trub DN 100. V místě křížení se stávající železniční tratí je VTL plynovod DN 100 veden oproti platné legislativě pod stávajícím upravovaným mostem SO 37-20-03. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.

Navržený stav

V místě křížení modernizované trasy železniční trati se stávajícím VTL plynovodem DN 100 dojde k výstavbě nového mostního objektu SO 37-20-03. Nová železniční trať je zde vedena v souladu se stávajícím stavem na náspu. Je navržena přeložka VTL plynovodu DN 100 v délce 85 m.

Nově navržená trasa přeložky VTL plynovodu je navržena od stávajícího trasového uzávěru a poté kolmo kříží novou železniční trať. V místě křížení bude potrubí uloženo v dvojité ocelové chráničce DN 300/500 délky 20 m. Vnější chránička DN 500 bude provedena protlakem v předstihu pod stávající železniční tratí. Prostor mezi oběma chráničkami bude vyplněn betonovou směsí.

Trasa přeložky je poté vedena podél upravované místní komunikace SO 36-50-08 kterou poté kolmo kříží. VTL plynovodní potrubí v místě jejího křížení bude uloženo v chráničce DN 300 délky 12 m.

7. D.2.1.7 Tunely

SO 31-40-01 Stod – Holýšov, tunel Střelice

SO 31-40-02 Stod – Holýšov, Monitoring výstavby tunelu Střelice

SO 31-40-01 Stod – Holýšov, tunel Střelice

SO 31-40-02 Stod – Holýšov, Monitoring výstavby tunelu Střelice

Předmětem SO je dvoukolejný železniční tunel délky 900 m umístěný na nové dvojkolejně trati mezi stanicemi Holýšov a Stod. Tunel prochází ve směru z východu na západ pod kopcem Výchoz (415 m n. m.) jihozápadně od obce Střelice.

Tunel je navržený jako ražený s hloubenými portálovými úseky. Hloubené tunely budou prováděny ve svahovaných stavebních jámách, délka hloubeného úseku u portálu Stod (východní, vjezdový portál) bude mít délku 324 m, u portálu Holýšov (západní, výjezdový portál) 60 m. Ražený úsek bude mít délku 516 m. Ražba tunelu bude probíhat Novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM) s členěním čelby dle zastižených horninových podmínek, výrub bude zajišťován dočasným (primárním) ostěním ze stříkaného betonu a svařovaných sítí doplněných výztužnými rámy. Na primární ostění bude následně aplikováno izolační souvrství. V hloubených úsecích pak bude izolační souvrství aplikováno na realizovanou konstrukci hloubených tunelů. Tunel bude proti vodě chráněn deštníkovým systémem izolace, kde je izolační souvrství aplikováno pouze v rozsahu horní klenby tunelu a v patě jsou vnější podélné drenáže odvádějící vodu mimo tunel. Výškové vedení trasy v tunelu ve vrcholovém oblouku umožňuje odvodnění tunelu gravitačně na oba portály jak během výstavby, tak v definitivní stavu.

Sekundární ostění tunelu a hloubené portálové úseky budou realizovány z monolitického betonu vyztuženého vázanou výztuží. Délka bloků betonáže se předpokládá 12 m. Průjezdový průřez tunelu vychází ze Vzorového listu Světlý tunelový průřez dvoukolejného tunelu, Správy železnic, s. o. pro návrhovou rychlost 200 km/hod – světlá výška tunelu je 7,75 m nad TK, světlá šířka tunelu 12,21 m, šířka prostoru pro kolejové lože 8,40 m.

Vzhledem k délce tunelu do 1 km není dle TSI SRT požadována žádná nezávislá úniková cesta, takže pro únik z tunelu v případě mimořádné události budou sloužit oba portály. Tunel bude vybaven únikovými chodníky šířky 1600 mm na obou bocích tunelu, které budou doplněny podélným madlem v celé délce tunelu. Pod chodníky budou umístěny kabelovody a nezavodněný požární vodovod. Tento suchovod bude v případě požáru zavodněn pomocí techniky HZS z akumulární nádrže umístěné pod nástupní plochou HZS na portálu Stod.

V tunelu bude provedeno zapuštěné kolejové lože obdobně jako v navazujících úsecích trati. Odvodnění šterkového lože bude realizováno pomocí střední tunelové drenáže DN 300 doplněné čistícími a revizními šachtami umístěnými po max. 50 m.

Vzhledem k tomu, že realizace tunelového díla je z hlediska času i technologie provádění rozdělena do několika etap, bude stavební objekt rozdělen na podobjekty podle těchto celků:

SO 31-40-01.01	Výkop a zajištění stavební jámy portálu Stod
SO 31-40-01.02	Výkop a zajištění stavební jámy portálu Holýšov
SO 31-40-01.03	Ražba a primární ostění tunelu
SO 31-40-01.04	Hydroizolace a drenáže
SO 31-40-01.05	Hloubený úsek portál Stod
SO 31-40-01.06	Hloubený úsek portál Holýšov
SO 31-40-01.07	Definitivní ostění raženého tunelu
SO 31-40-01.08	Trvalé úpravy portálu Stod
SO 31-40-01.09	Trvalé úpravy portálu Holýšov
SO 31-40-01.10	Vnitřní vybavení a dokončovací práce

8. D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 31-50-01 Stod – Holýšov, přeložka komunikace III/19340, Hradecká

SO 31-50-02 Stod – Holýšov, přístupová komunikace k žel. mostu v km 128,800

SO 31-50-03 Stod – Holýšov, úprava místních komunikací obce Střelice

SO 31-50-04 Stod – Holýšov, úprava komunikace III/19341 (Střelice)

- SO 31-50-05 Stod – Holýšov, přístupová komunikace k tunelu Střelice v km 130,000 – 130,900
SO 31-50-06 Stod – Holýšov, přístupová komunikace k tunelu Střelice v km 131.400 – 131.600
SO 31-50-07 Stod – Holýšov, přeložka cyklostezky v km 131,400 – 131,600
SO 31-50-08 Stod – Holýšov, úprava místní komunikace ul. Politických vězňů (Holýšov)
SO 31-50-09 Stod – Holýšov, přeložka přístupové komunikace u pilíře železniční estakády
SO 31-50-10 Stod – Holýšov, chodník III/19340 (ul. Hradecká)
SO 31-50-12 Stod – Holýšov, chodník III/19341 (Střelice)
SO 32-50-01 ŽST Holýšov, úprava místní komunikace ul. Nádražní (Holýšov)
SO 32-50-02 ŽST Holýšov, přeložka komunikace I/26 (ul. Jiráskova třída)
SO 32-50-03 ŽST Holýšov, okružní křižovatka u Lidlu
SO 32-50-04 ŽST Holýšov, větve okružní křižovatky u Lidlu
SO 32-50-06 ŽST Holýšov, chodník komunikace I/26 (ul. Jiráskova třída)
SO 33-50-01 Holýšov – Staňkov, okružní křižovatka (ul. Jiráskova třída)
SO 33-50-02 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace (ul. třída 1. máje)
SO 33-50-03 Holýšov – Staňkov, přeložka místní komunikace ul. Husova třída v km 135,750 – 136,150
SO 33-50-04 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace (ul. Slepá)
SO 33-50-05 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace k TB, zárubní zdi a přilehlým pozemkům
SO 33-50-06 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace k BTS Dolní Kamenice v km 137.000
SO 33-50-07 Holýšov – Staňkov, úprava cyklostezky pod mostem v km 137,600
SO 33-50-08 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace k BTS Ohučov v km 138,850
SO 33-50-09 Holýšov – Staňkov, úprava komunikace II/185 (ul. Husova)
SO 33-50-10 Holýšov – Staňkov, okružní křižovatka ul. Husova
SO 33-50-11 Holýšov – Staňkov, přeložka III/1851 (ul. Výtuňská)
SO 33-50-12 Holýšov – Staňkov, větve okružní křižovatky (ul. Jiráskova třída)
SO 33-50-13 Holýšov – Staňkov, chodník ul. Husova třída v km 135,750 – 136,150
SO 33-50-14 Holýšov – Staňkov, chodník komunikace II/185 (ul. Husova)
SO 33-50-15 Holýšov – Staňkov, větve okružní křižovatky (ul. Domažlická, Příčná)
SO 33-50-17 Holýšov – Staňkov, propojení chodníků v ul. třída 1. máje
SO 33-50-18 Holýšov – Staňkov, chodník podél III/1851 (ul. Výtuňská)
SO 33-50-19 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace vpravo trati do km 137,300
SO 33-50-20 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace od tř. 1. máje k nemovitostem za Poštou
SO 33-50-21 Holýšov – Staňkov, chodník od ul. tř. 1. máje podél trati (vlevo dráhy v km 135,000)
SO 33-50-22 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace (vpravo dráhy v km 135,680 - 135,820)
SO 33-50-23 Holýšov – Staňkov, chodník od komunikace (třída 1. máje) k žel. mostu v nkm 135,3
SO 33-50-24 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace ul. Školní
SO 33-50-25 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace k pozemkům a BTS
SO 33-50-26 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace ul. Nádražní
SO 34-50-01 ŽST Staňkov, přeložka komunikace III/1853
SO 34-50-02 ŽST Staňkov, úprava křížení silnice III/1853 s žel. tratí (km 141,125)
SO 34-50-03 ŽST Staňkov, úprava stávající silnice III/1853
SO 34-50-04 ŽST Staňkov, přístupová komunikace k BTS Staňkov v km 141,150
SO 34-50-05 ŽST Staňkov, přeložka místní komunikace (pův. III/1853)
SO 34-50-06 ŽST Staňkov, chodník ul. Domažlická (vlevo dráhy v km 140,600)
SO 35-50-01 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace III/18310
SO 35-50-02 Staňkov – Domažlice, přeložka místní komunikace (vlevo dráhy v km 145,800 – 146,300)
SO 35-50-03 Staňkov – Domažlice, úprava komunikace III/1831 (Nahošice)
SO 35-50-04 Staňkov – Domažlice, přeložka polní cesty v km 159,800 – 160,250 (Nahošice)
SO 35-50-05 Staňkov – Domažlice, přístupový chodník k hřbitovu
SO 35-50-06 Staňkov – Domažlice, přeložka polní cesty v km 148.050 – 148.550 (Blížejev)
SO 35-50-07 Staňkov – Domažlice, chodník přeložka komunikace III/18310
SO 35-50-08 Staňkov – Domažlice, chodník přeložka místní komunikace (vlevo dráhy v km 145,800 – 146,300)
SO 35-50-09 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k TB odb. Přívozec

SO 35-50-10 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům pod Hradiště
SO 35-50-11 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům za hřbitovem
SO 35-50-16 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Nový Mlýn
SO 35-50-17 Staňkov – Domažlice, komunikace spojující III/1831, III/1832 a III/1834
SO 35-50-18 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace III/1831 (Milavče sever)
SO 35-50-19 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k MIRABO
SO 35-50-20 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k ČOV
SO 35-50-21 Staňkov – Domažlice, chodník podél III/1831 (Milavče u stáv. mostu na III/1832))
SO 35-50-22 Staňkov – Domažlice, chodník k podchodu v km 162,200 (Milavče u zastávky)
SO 35-50-23 Staňkov – Domažlice, úprava místní komunikace a nové parkoviště (Milavče u zastávky)
SO 35-50-24 Staňkov – Domažlice, obslužná komunikace (žel. most v km 162,200)
SO 35-50-25 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům Na Brandejse
SO 35-50-26 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace III/1834 (Milavče jih)
SO 35-50-27 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace II/183
SO 35-50-28 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Radonice
SO 35-50-29 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace na pole (u žel. mostu v km 166,144)
SO 35-50-30 Staňkov – Domažlice, kompostárna města Domažlice
SO 35-50-31 Staňkov – Domažlice, úprava komunikace III/1839
SO 35-50-32 Staňkov – Domažlice, chodník podél III/1839
SO 35-50-33 Staňkov – Domažlice, úprava komunikace I/22
SO 35-50-34 Staňkov – Domažlice, chodník podél I/22
SO 35-50-35 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Smolov
SO 35-50-36 Staňkov – Domažlice, okružní křižovatka na I/22
SO 36-50-01 ŽST Domažlice, úprava přednádražního prostoru
SO 36-50-03 ŽST Domažlice, úprava místní komunikace ul. Na Milotově
SO 36-50-04 ŽST Domažlice, chodník k podchodu v km 168,955 (ul. Pelnářova)
SO 36-50-05 ŽST Domažlice, úprava místní komunikace ul. Chodská
SO 36-50-06 ŽST Domažlice, úprava účelové komunikace v km 167,165 - 167,530
SO 36-52-01 ŽST Domažlice, zpevněné plochy u nové TNS a OTV Domažlice
SO 37-50-01 Domažlice – Pasečnice, úprava místní komunikace ul. Waldhegerova (Domažlice)
SO 37-50-02 Domažlice – Pasečnice, přístupová komunikace k zahrádkářským koloniím (vlevo dráhy v km 169,700 – 170,140)
SO 37-50-03 Domažlice – Pasečnice, úprava místní komunikace (žel. most v km 170,506)
SO 37-50-04 Domažlice – Pasečnice, přeložka polní cesty (vpravo dráhy v km 171,400 – 171,800)
SO 38-50-01 ŽST Pasečnice, přeložka komunikace III/19367
SO 38-50-02 ŽST Pasečnice, přístupová komunikace k TB
SO 39-50-01 Stod – Domažlice, staveništní komunikace
SO 39-50-02 Stod – Domažlice, úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)

SO 31-50-01 Stod – Holýšov, přeložka komunikace III/19340, Hradecká

V km 128,550 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající silnici III/19340 spojující Hradec a Stod. Z toho důvodu je navržena přeložka silnice III/19340. Vedení přeložky je podmíněno nutností překonat výškově křížení s navrhovanou modernizací tratě.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 495,00 m. Trasa je tvořena protisměrnými oblouky poloměru $R = 2 \times 60$ a 100 m s přechodnicemi délky 30 m. Na stávající komunikaci III/19340 (ul. Hradecká) se napojuje přímkou, na začátku úpravy délky 22,165 m a na konci úpravy 36,806 m.

Výškové řešení: Niveleta je navržena s ohledem na nutnost vedení trasy pod nově navrženou železniční estakádou. Maximální podélný sklon je 4,50 %, minimální 1,75 %, poloměry výškových oblouků $R_u = 1\,200$ m a 650 m, $R_v = 1\,200$ a 2 000 m.

Šířkové uspořádání: SO 31-50-1 je navržen v kategorii S 6,5/60.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m

celkem:	6,50 m
---------	--------

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6101. Rozšíření vozovky je ve směrových obloucích 0,7 m pro poloměry $R = 60$ m a 0,5 m pro poloměr 100 m pro každý jízdní pruh.

Základní příčný sklon zpevnění je střešovitý 2,5 %. Ve směrovém oblouku je navržen dostředný sklon, který odpovídá návrhové rychlosti a velikosti poloměru a orientaci oblouku dle ČSN 73 6101. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a dále do příkopu odkud je voda svedena až do řeky Radbuzy.

Následným správcem komunikace SO 31-50-01 bude SÚS PK.

SO 31-50-02 Stod – Holýšov, přístupová komunikace k žel. mostu v km 128,800

V km 128,600 až 129,000 je železniční trať vedena po estakádě. Pro přístup k estakádě během výstavby a při následné údržbě je navržena přístupová komunikace SO 31-50-02.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 1 029,38 m. Trasa komunikace je vedena ve stopě stávající vyježděné nezpevněné polní cesty. Minimální poloměr směrového oblouku je 12,5 m. Na konci úseku (1 009,381 m) je navržena točna tvaru T pro umožnění otáčení vozidel.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
-----------------	---	---	--------	---	--------

nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
----------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	4,00 m
---------	--------

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný 3,0 %. Povrch nezpevněné krajnice je navržen dle VL 1. Rozdíl povrchu zpevnění a nezpevněné krajnice je 3 cm. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále do okolního terénu.

Následným správcem komunikace SO 31-50-02 bude město Stod.

SO 31-50-03 Stod-Holýšov, úprava místních komunikací obce Střelice

V km 129,650 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající místní komunikaci v obci Střelice.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 110,37 m. Trasa komunikace je vedena ve stopě stávající vyježděné zpevněné místní komunikace. Poloměr směrových oblouků je 100 m.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání:

šířka vozovky mezi obrubami:	3,00 m
------------------------------	--------

šířka chodníku včetně bezpečnostního odstupu (0,5 m): 2,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále do okolního terénu.

Následným správcem komunikace SO 31-50-03 bude obec Střelice.

SO 31-50-04 Stod-Holýšov, úprava komunikace III/19341

Stávající silnice III/19341 povede pod modernizovanou tratí Plzeň – Domažlice 3. stavba Stod – Domažlice. Její stávající výškovou polohu je možné zachovat, jelikož vyhoví na požadavky podjezdné výšky pod železničním mostem (SO 31-20-03). Kromě zpevnění sjezdů k jednotlivým pozemkům dojde ještě k přidání chodníku (z levé strany ve směru staničení) o šířce 1,5 m vedoucímu k přilehlému nástupišti.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 450 m. Trasa je vedena přímě bez směrových oblouků.

Výškové řešení: Niveleta je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala stávající komunikaci, ale zároveň aby splňovala hranici minimální podjezdné výšky železničního mostu. Maximální podélný sklon je 4,17 %, minimální 0,73 %, poloměr výškového oblouku je $R_u = 2\,000$ m.

Šířkové uspořádání: SO 31-50-04 je navržen v kategorii S 6,5/70.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
---------------	---	---	--------	---	--------

volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
-----------------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:					6,50 m
---------	--	--	--	--	--------

Součástí stavebního objektu jsou i autobusové zastávky s délkou nástupní hrany 18,0 m. Ve směru z obce Střelice na silnici I/26 se z důvodu stísněných podmínek je umístěna autobusová zastávka v jízdním pruhu, ve směru do obce Střelice je autobusová zastávka umístěna v zastávkovém zálivu. Šířka nástupní plochy zastávky je 2,5 m (nástupní plocha je součástí SO 31-50-12)

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále ze svahů do okolního terénu.

Následným správcem komunikace SO 31-50-04 bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 31-50-05 Stod-Holýšov, přístupová komunikace k tunelu Střelice v km 130,000 -130,900

V km 0,132 279 kříží silnici SO 31-50-04 přístupová komunikace k tunelu Střelice (SO 31-40-01), která má zajistit přístup integrovaných záchranných složek k tunelu při případné nehodě. Tato komunikace navazuje na nástupní plochu o ploše 500 m² s výhybnou, která bude sloužit k manipulaci s vozidly a nástroji v případě záchranné akce.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 536,23 m. Trasa je tvořena oblouky o poloměrech $R = 150; 250$ a $1\,000$ a $1\,500$ m, které jsou vystřídány přímými úseky. Na stávající komunikaci III/19341 (SO 31-50-04) se napojuje směrovým obloukem o poloměru $R = 50$ m.

Výškové řešení: Niveleta je navržena s ohledem na nutnost napojení se na jejím konci na železniční těleso. Maximální podélný sklon je 3,5 %, minimální -1,1 %, poloměry výškových oblouků $R_u = 11\,200$ m a $R_v = 1\,100$ m.

Šířkové uspořádání: SO 31-50-05 je navržen v kategorii P 6,0/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,50 m	=	5,00 m
---------------	---	---	--------	---	--------

volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	6,00 m				

Nástupní plocha má šířku proměnnou tak, aby její plocha byla velká 500 m². Její nejmenší šířka je však 5,5 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále ze svahů do okolního terénu.

Následným správcem komunikace SO 31-50-05 bude obec Střelice.

SO 31-50-06 Stod-Holýšov, přístupová komunikace k tunelu Střelice v km 131,400-131,600

Přístupová komunikace, která má zajistit přístup integrovaných záchranných složek k tunelu při případné nehodě, je navržena i k druhému portálu tunelu Střelice (SO 31-40-01). Tato komunikace navazuje na nástupní plochu o ploše 500 m² s výhybnou, která bude sloužit k manipulaci s vozidly a nástroji v případě záchranné akce.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 204,44 m. Trasa je tvořena oblouky o poloměrech R=105 a 250 m, které jsou vystřídány příkými úseky.

Výškové řešení: Niveleta je navržena s ohledem na nutnost napojení se na jejím konci na železniční těleso. Maximální podélný sklon je 9,8 %, minimální -0,69 %, poloměry výškových oblouků R_u = 1 500 m a R_v = 200 m.

Šířkové uspořádání: SO 31-50-06 je navržen v kategorii P 6,0/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,50 m	=	5,00 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	6,00 m				

Nástupní plocha má šířku proměnnou tak, aby její plocha byla velká 500 m². Její nejmenší šířka je však 5,5 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Odvodnění: Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále ze svahů do okolního terénu.

Následným správcem komunikace SO 31-50-06 bude obec Hradec.

SO 31-50-07 Stod – Přeložka cyklostezky v km 131,400-131,600

V km 0,131 400 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice 3. stavba Stod – Domažlice stávající cyklostezku. Z toho důvodu je navržena přeložka této cyklostezky. Vedení přeložky je podmíněno nutností překonat výškově křížení s navrhovanou modernizací tratě. V km 0,200 000 je navrženo rozšíření cyklostezky za účelem poskytnutí vyhlídkového místa pro cyklisty na projíždějící vlaky.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 516 m. Trasa je tvořena oblouky o poloměrech R= 45, 30, 25, 250 a 25 m prostrídány příkými úseky. Na přístupovou komunikaci k tunelu (SO 31-50-06) se napojuje směrovým obloukem poloměru R = 25 m.

Výškové řešení: Niveleta je navržena s ohledem na nutnost vedení trasy nad nově navrženým železničním tunelem. Maximální podélný sklon je -7,62 %, minimální -1,02 %, poloměry výškových oblouků R_u = 13 300 m a 1 100 m, R_v = 700 a 1 100 m.

Šířkové uspořádání: SO 31-50-07 je navržen v kategorii C 4,0/20.

jízdní pruhy:	2	x	1,5 m	=	3,00 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					4,00 m

V km 0,250, nad portálem tunelu je umístěná výhybna délky 20 m, která slouží jako vyhlídka na modernizovanou trať.

Konstrukce cyklostezky: Konstrukce cyklostezky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace.

Odvodnění: Povrch cyklostezky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda vedena dále ze svahů do okolního terénu.

Vybavení komunikace: Cyklostezka bude muset být opatřena zábradlím, chránícím osoby před pádem do kolejiště.

Následným správcem komunikace SO 31-50-07 bude obec Hradec.

SO 31-50-08 Stod – Holýšov, úprava místní komunikace ul. Politických vězňů (Holýšov)

V km 133,350 kříží stávající žel. trať místní komunikaci ul. Politických vězňů v místě přejezdu P615. Z důvodu zdvojkolejnění tratě bude stávající železniční přejezd P615 zrušen. Nově navržené křížení bude mimoúrovňové, nově navržená přeložka místní komunikace je vedena v podjezdu, pod žel. tratí.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 325,56 m. Směrové řešení se skládá se směrových oblouků poloměru $R = 30$ m, s přechodnicemi délky 30 m a přímých úseků.

Výškové řešení: Niveleta je navržena s ohledem na nutnost vedení trasy pod železniční tratí. Maximální podélný sklon je 5,45 %, minimální 2,00 %, poloměry výškových oblouků $R_u = 450$ m, $R_v = 150$ a 1 500 m.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,0/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,50 m	=	5,00 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					6,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu SO 31-50-08 bude město Holýšov.

SO 31-50-09 Stod – Holýšov, přeložka přístupové komunikace u pilíře železniční estakády

V km 128,600 až 129,000 je železniční trať vedena po estakádě. Z důvodu snížení rozpětí mostní konstrukce byly mostní pilíře navrženy co nejblíže k břehům řeky Radbuzy. Mostní pilíř zasahuje do přístupové komunikace v zahrádkářské oblasti u Stodu. Pro zabezpečení přístupu k zahrádkám je navržena přeložka této komunikace.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 105,00 m. Trasa je tvořena protisměrnými oblouky poloměru $R = 50$, 15 a 32,5 m bez přechodnic, na které navazují úseky přímé.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					4,00 m

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Stod.

SO 31-50-10 Stod – Holýšov, chodník III/19340, Hradecká

V km 128,550 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající silnici III/19340 spojující Hradec a Stod. Z toho důvodu je navržena přeložka silnice III/19340. Součástí přeložky silnice je také chodník.

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 31-50-01

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Stod.

SO 31-50-12 Stod – Holýšov, chodník III/19341 (Střelice)

V km 129,800 – 129,900 vznikne nová železniční zastávka Střelice u Stodu. Pro zabezpečení přístupu cestujících k nástupištím je navržen podél úpravy silnice III/19341 v km 129,950 ve Střelicích přístupový chodník.

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 31-50-04.

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Součástí stavebního objektu jsou i parkovací stání v celkovém počtu 20 míst. Z celkového počtu stání je jedno místo vyhrazené pro vozidla přepravující osoby s omezenou schopností pohybu.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Střelice.

SO 32-50-01 ŽST Holýšov, úprava místní komunikace ul. Nádražní (Holýšov)

V km 133,350 až 133,700 přeruší modernizovaná trať stávající místní komunikaci ul. Nádražní. Přeložka místní komunikace je vedena podél nově navrženého tělesa železniční tratě.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 325,56 m. Směrové řešení se skládá ze směrových oblouků poloměru $R = 30$ m s přechodnicemi délky 30 m a přímých úseků.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon nivelety je 3,78 % v místě napojení na stávající niveletu místní komunikace ul. Nádražní.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,5/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	6,50 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 32-50-02 ŽST Holýšov, přeložka komunikace I/26 (ul. Jiráskova třída)

V km 134,800 kříží stávající žel. trať silnici I/26 v místě přejezdu P616. Z důvodu zdvojkolejnění tratě je navrženo křížení tratě a silnice I. třídy mimoúrovňové, silnice je vedena pod modernizovanou žel. tratí.

Směrové řešení: Komunikace se v km 0,05973 odklání od původního vedení trasy dvěma protisměrnými oblouky bez přechodnic poloměru $R = 200$ m. Důvodem odklonu komunikace od původní trasy je zachování přístupu k objektům podél silnice ve stávající výšce. Dále pokračuje komunikace délky 97,24 m v přímém směru, potom následuje směrový oblouk poloměru $R = 250$ m a vstupní přechodnice $L = 40$ m.

Výškové řešení: Přeložka silnice I/26 klesá pod tratí ve sklonu 8,00 % a následně stoupá k nově navržené okružní křižovatce ve sklonu 8,00 %. Lom nivelety je zaoblen výškovým obloukem $R_u = 800$ m.

Šířkové uspořádání: SO 32-50-02 je navržen jako průtah silnice I. tř. dle ČSN 73 6110 tabulka 1 jako místní komunikace sběrná.

šířka jízdního pruhu:	2	x	3,25 m	=	6,50 m
zpevněná krajnice (vodící proužek):	2	x	0,25 m	=	0,50 m
bezpečnostní odstup:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					8,50 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude ŘSD.

SO 32-50-03 ŽST Holýšov, okružní křižovatka u Lidlu

V km 134,800 kříží stávající žel. trať silnici I/26 v místě přejezdu P616. Z důvodu zdvojkolejnění tratě je navrženo křížení tratě a silnice I. třídy mimoúrovňové, silnice je vedena pod modernizovanou žel. tratí. Přeložka silnice I/26 je vedena ve sklonu až 8,00 %, což má za následek zhoršení rozhledových poměrů na křižovatce s ulicí U Nádraží. Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jsou navrženy stavební úpravy této stykové křižovatky, konkrétně změna na okružní křižovatku.

Šířkové uspořádání: SO 32-50-02 je navržen jako průtah silnice I. tř. dle ČSN 73 6110 tabulka 1 jako místní komunikace sběrná.

šířka okružního pásu:	6,60 m
šířka prstence:	2,30 m
průměr nezpevněné části středového ostrova:	8,20 m
vnější průměr:	26,0 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude ŘSD.

SO 32-50-04 ŽST Holýšov, větev okružní křižovatky u Lidlu

V km 134,800 kříží stávající žel. trať silnici I/26 v místě přejezdu P616. Z důvodu zdvojkolejnění tratě je navrženo křížení tratě a silnice I. třídy mimoúrovňové, silnice je vedena pod modernizovanou žel. tratí. Přeložka silnice I/26 je vedena ve sklonu až 8,00 %, což má za následek

zhoršení rozhledových poměrů na křižovatce s ulicí U Nádraží. Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jsou navrženy stavební úpravy této stykové křižovatky, konkrétně změna na okružní křižovatku.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bud ŘSD.

SO 32-50-06 ŽST Holýšov, chodník komunikace I/26 (Jiráskova třída)

Směrové řešení: Průběh směrového řešení je shodný s SO 32-50-02

Výškové řešení: Niveleta chodníku je vedena v samostatné niveletě. Maximální podélný sklon chodníku je 4,31 %.

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
bezpečnostní odstup od zábradlí:	1	x	0,25 m	=	0,25 m
bezpečnostní odstup od zárubní zdi:	1	x	0,25 m	=	0,25 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 32-50-07 ŽST Holýšov, přístupová komunikace k TB-HO1 v km 133,543

Přístupová komunikace slouží pro přístup k technologické budově v km 133,543.

Směrové řešení: Přístupová komunikace se napojuje na SO 31-50-08 pod úhlem 90°. Směrové řešení se skládá z úseků přímé a prostých směrových oblouků poloměru R = 100 a 200 m. V km 0,168 je navrženo obratiště tvaru T.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	4,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude Správa železnic.

SO 32-50-08 ŽST Holýšov, komunikace pro pěší v km 134,800

Navržena komunikace pro pěší spojuje stávající nádraží s nově navrženým nástupištěm. Směrové a výškové řešení vychází ze stávající komunikace pro pěší.

Šířkové uspořádání: Šířka.

šířka zpevnění:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,25 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 32-50-09 ŽST Holýšov, autobusové zastávky a parkovací stání

Směrové řešení: Autobusová zastávka je navržena na točně s poloměrem 10 m. Celková délka úpravy činí 136,067 m. V rámci SO je vybudován prostor pro parkoviště, kde je navrženo cca 14 parkovacích míst, z toho dvě místa vyhrazená pro ZTP. Na vjezdu na parkoviště je zakružovací oblouk o poloměru 6 m. Na výjezdu je zakružovací oblouk také o poloměru 6 m.

Výškové řešení: Výškové návrh respektuje stávající stav, splňuje podmínky pro odvodnění a navazuje na niveletu objektu 33-50-12.

Šířkové uspořádání: Šířka pásu na točně pro autobusovou dopravu je 7 m. Vjezd na parkoviště je šířkově uspořádán na 4,5 m a výjezd na 5 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-01 Holýšov-Staňkov, okružní křižovatka (Jiráskova třída)

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jsou navrženy stavební úpravy této průsečné/hvězdicové křižovatky.

Výškové řešení: Okružní pás je navržen na nakloněné rovině se sklonem 2,5 %

Šířkové uspořádání:

šířka okružního pásu: 6,20 m

šířka prstence: 2,10 m

průměr nezpevněné části středového ostrova: 1,40 m

vnější průměr: 28,0 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude ŘSD.

SO 33-50-02 Holýšov-Staňkov, úprava místní komunikace (ul. třída 1. máje)

V km 134,900 je místní komunikace ul. 1. máje převedena nad železniční trať mostním objektem. Z důvodu elektrifikace je potřeba zvýšení nivelety komunikace o cca 1,5 m.

Směrové řešení: Směrové řešení je shodné se stávající polohou osy komunikace.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon komunikace je z důvodu elektrifikace trati a tím podmíněným zvýšením nivelety nad žel. tratí až 14,50 %.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,5/30.

jízdní pruhy: 2 x 2,75 m = 5,50 m

volná šířka před svodidlem: 2 x 0,50 m = 1,00 m

celkem: 6,50 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 33-50-03 Holýšov-Staňkov, přeložka místní komunikace ul. Husova třída v km 135,750 - 136,150

V km 135,800 – 136,100 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající silnici III/11852 (místní komunikaci Husova třída) spojující Holýšov a Dolní Kamenici. Z toho důvodu je navržena přeložka silnice. Přeložka je vedena souběžně se železniční tratí.

Směrové řešení: Přeložka místní komunikace se odklání od stávající trasy levostranným obloukem poloměru $R = 1000$ m a přechodnicemi délky $L = 30$ m na který navazuje v inflexním bodě pravostranný směrový oblouk poloměru $R = 150$ m s přechodnicemi délky $L = 30$ m. Následují protisměrné oblouky poloměru $R = 200, 450$ a 350 m s délkami přechodnic $L = 30$, resp. 60 m. Celková délka úpravy je $917,80$ m

Výškové řešení: Maximální podélný sklon je $8,30$ %, minimální v místě napojení na stávající komunikaci v obci Dolní Kamenice je $0,80$ %.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 33-50-04 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace (ul. Slepá)

Úprava místní komunikace byla vynucena výškovou úpravou SO 33-50-02 a z toho důvodu úpravou napojení v místě křížení SO 33-50-02 a SO 33-50-04.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je $77,968$ m. Směrové řešení je shodné se stávajícím směrovým řešením stávající místní komunikace.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon je v místě napojení na SO 33-50-02 a jeho velikost je $7,10$ %. Minimální podélný sklon je $5,53$ % a je totožný se podélným sklonem stávající místní komunikace.

Šířkové uspořádání:

šířka jízdního pruhu:	2	x	3,25 m =	6,50 m
zpevněná krajnice (vodící proužek):	2	x	0,25 m =	0,50 m
bezpečnostní odstup:	2	x	0,50 m =	1,00 m
celkem:				8.50 m

Součástí stavebního objektu jsou šikmé parkovací stání v úhlu 45° v celkovém počtu 15 míst.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-05 Holýšov-Staňkov, přístupová komunikace TB, zárubní zdi a přilehlým pozemkům

V km 135,800 – 136,100 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající silnici III/11852 (místní komunikaci Husova třída) spojující Holýšov a Dolní Kamenici a znemožní tím přístup na pozemky po pravé straně tratě. Z toho důvodu je navržena nová komunikace, která slouží jak k přístupu k pozemkům, tak i k přístupu k BTS Dolní Kamenice. Komunikace je vedena souběžně se železniční tratí.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-06 Holýšov-Staňkov, přístupová komunikace k BTS Dolní Kamenice v km 137,000

Pro zabezpečení přístupu ke stanici BTS je navržena přístupová komunikace, vedena je ve stávající stopě nezpevněné polní cesty.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
-----------------	---	---	--------	---	--------

nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
----------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude Správa železnic.

SO 33-50-07 Holýšov-Staňkov, úprava cyklostezky pod mostem v km 137,600

V km 137,600 kříží modernizovaná žel. trať rekonstruovanou cyklostezku vedenou pod železničním mostem. Z důvodu úpravy polohy žel. tratě a tím i žel. mostu, bude cyklostezka v nezbytném rozsahu pod mostem také upravena.

Šířkové uspořádání:

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
-----------------	---	---	--------	---	--------

nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
----------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 33-50-08 Holýšov-Staňkov, přístupová komunikace k BTS Ohučov v km 138.850

Pro zabezpečení přístupu ke stanici BTS je navržena přístupová komunikace, vedena je ve stávající stopě nezpevněné polní cesty.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání:

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
-----------------	---	---	--------	---	--------

nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
----------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 33-50-09 Holýšov-Staňkov, úprava komunikace II/185 (ul. Husova)

V km 140,375 je silnice II/185 vedena pod železniční tratí. Z důvodu nevyhovující podjezdové výšky a nedostatečné šířky komunikace je podjezd místo s výskytem dopravních nehod.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 145,18 m.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon je 8,90 % a minimální 0,31 % v místě napojení na stávající komunikaci. Minimální podjezdná výška je navržen 5,0 m.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MS 6,5/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	6,50 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 33-50-10 Holýšov-Staňkov, okružní křižovatka ul. Husova

šířka okružního pásu:	6,20 m
šířka prstence:	2,10 m
průměr nezpevněné části středového ostrova:	11,40 m
vnější průměr:	28,0 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 33-50-11 Holýšov-Staňkov, přeložka III/1851 (ul. Výtuňská)

V km 139,800 kříží stávající žel. trať silnici III/1851 v místě přejezdu P618. Úroňové křížení na jednokolejně trati bude zachováno. Stávající směrové řešení a šířkové uspořádání je ale nevyhovující, proto je navržena úprava komunikace.

Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi sjezdem do ulice Karolíny Světlé a žel. přejezdem P618, kdy by vozidlo odbočující vpravo do ul. Karolíny Světlé čekalo na uvolnění prostoru sjezdu a mohlo by zůstat v prostoru železničního přejezdu, je navržena stavební úprava sjezdu pro zabránění odbočení vozidel vpravo ve směru z Horní Kamenice. V dalším stupni projektové dokumentace proto bude na silnici III/1851 (ul. Výtuňská) doplněno svislé dopravní značení B24a – Zákaz odbočování vpravo.

Směrové řešení: Přeložka silnice III/1851 (ul. Výtuňská) se odklání od stávající trasy protisměrnými složenými oblouky s poměrem oblouků 2:1:2. První složený oblouk je pravosměrný s min. poloměrem R = 30 m, následuje levotočivý oblouk stejného poloměru R = 30 m.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii S 6,5/30(20).

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	6,50 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 33-50-12 Holýšov – Staňkov, větve okružní křižovatky (ul. Jiráskova třída)

Předmětem stavebního objektu SO 33-50-12 jsou nezbytné stavení úpravy napojení stávajících místních komunikací na nově navrženou okružní křižovatku SO 33-50-01.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Doprava v klidu: Součástí stavebního objektu jsou 2 parkovací stání v režimu K+R. Šířka parkovacího zálivu je 2 m. Délka úpravy je 20 m včetně délky náběhů.

SO 33-50-13 Holýšov-Staňkov, chodník ul. Husova třída v km 135,750 - 136,150

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 33-50-03

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-14 Holýšov-Staňkov, chodník komunikace II/185 (ul. Husova)

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 33-50-09

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
bezpečnostní odstup zábradlí a jiné pevné překážky:			0,25 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 33-50-15 Holýšov – Staňkov, větve okružní křižovatky (ul. Husova)

Předmětem stavebního objektu SO 33-50-15 jsou nezbytné stavení úpravy napojení stávajících místních komunikací na nově navrženou okružní křižovatku SO 33-50-10.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

SO 33-50-16 Holýšov-Staňkov, chodník větví okružní křižovatky ul. Husova

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 33-50-10

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-17 Holýšov-Staňkov, propojení chodníků ul. třída 1. máje

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 33-50-02

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-18 Holýšov-Staňkov, chodník přeložky III/1851 (ul. Výtuhá)

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 31-50-11

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:	2,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 33-50-19 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace vpravo trati do km 137,300

Z důvodu výstavby modernizované žel. tratě dojde k znepřístupnění pozemků podél trati v km 136,600 až 137,100 a k znepřístupnění k objektu č. parcely 28. Plánovaná přístupová komunikace řeší přístup na tyto pozemky.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	4,00 m				

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-20 Holýšov-Staňkov, přístupová komunikace od tř. 1. máje k nemovitostem za Poštou

Pro zabezpečení přístupu k nemovitostem v obci Holýšov v k.ú. Holýšov, parc. č. 1353/7, 1354/1, 1352/11 a 1352/9 je navržena přístupová komunikace, tato se rozvíjí od posledního místa zpevnění stávající komunikace od Pošty a dále bude vedena je ve stávající stopě nezpevněné přístupové cesty. V konci úpravy je zřízen motiv úvratě, jež směřuje manévr otáčení do pozemku 1352/13 do který respektuje stávající uspořádání najezdů do vrat nemovitostí. V rozsahu souběhu s tělesem dráhy v zářezu bude ve směru staničení vpravo osazeno svodidlo.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání:

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					4,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-21 Holýšov-Staňkov, chodník od ul. tř. 1. máje podél trati (vlevo dráhy v km 135,000)

Pro zabezpečení pěšího propojení k nemovitostem v obci Holýšov v k. ú. Holýšov, parc. č. 1353/7, 1354/1, 1352/11 a 1352/9 je navržen přístupový chodník mezi SO 33-50-20 ve směru na most SO 33-22-01 potažmo SO 31-50-17.

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení propojuje SO 31-50-20 a SO 31-50-17

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od stáv. plotu:	1	x	0,50 m	=	0,50 m/
bezpečnostní odstup od říms zdi:	2	x	0,25 m	=	0,50 m
<hr/>					
celkem:					2,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Za účelem napojení chodníku SO 33-50-21 na silniční most SO 33-22-01 je navržena opěrná železobetonová zeď tvaru U. Zeď, ve které je veden chodník je založena na základové desce tloušťky 200 mm a šterkovém polštáři tl. 500 mm s vloženými dvěma sítěmi (geomříže). Opěrná zeď je rozdělena na dva dilatační díly výšky 1,5 – 2,7 m, které jsou od sebe odděleny dilatační spárou tl. 20 mm. Dilatační díly jsou délky 8,0 a 7,5 m. Opěrná zeď je vybavena římsami a zábradlím městského typu výšky 1,1 m. Světlá šířka mezi římsami je 2,0 m. Prostor mezi dříky zdi pod konstrukčními vrstvami chodníku a izolace bude vyplněn betonem. Chodník, který stoupá ve sklonu 1:12, je půdorysně i výškově zalomený tak, aby navazoval na mostní objekt.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-22 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace (vpravo dráhy v km 135,680 - 135,820)

Tato přístupová komunikace byla navržena z důvodu zpřístupnění přilehlých pozemků a sousedící zdi (SO 33-23-02) k revizím a opravám.

Směrové řešení: Trasa SO je dlouhá 215,15 m. Počátek SO navazuje kolmým připojením na SO 33-50-05 v místě přechodnice. Trasa se skládá ve dvou protisměrných oblouků o poloměrech 25 m a 50 m a přímých úsecích.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon přístupové komunikace je -14,95 %. Minimální sklon je -6,43%.

Šířkové uspořádání: Pozemní komunikace je navržena v kategorii S 4/30. V obloucích je navrženo rozšíření 0,3 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude Správa železnic.

SO 33-50-23 Holýšov - Staňkov, chodník od komunikace (třída 1. máje) k žel. mostu v nkm 135,3

Pro zabezpečení pěšího propojení pod novou žel. tratí v lokalitě nazývané „Ve sračkách“, v místě, kde se ve stávajícím stavu nenachází přejezd ani přechod, je navržen přístupový chodník – stezka od ul. třída 1. máje k novému mostu v nkm 135,3, navazující na druhé stranu do ul. Na Hrázi.

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení propojuje motiv ulice třída 1. máje ve stávající obytné zástavbě s novým žel. mostem v nkm 135,3

Šířkové uspořádání: Chodník je navržen v šířce 2 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-24 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace ul. Školní

Součástí tohoto SO je úprava povrchu stávající komunikace chodníku a vytvoření nových parkovacích stání v celkovém počtu 6 míst a vybudování přilehlého chodníku u vlakového nástupiště.

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového odpovídá stávající niveletě komunikace ulice Školní.

Šířkové uspořádání volná trasa: Šířkové uspořádání je shodné se stávající šířkou komunikace. Na konci úpravy je navržena točna tvaru T pro umožnění otáčení vozidel. Komunikace bude z důvodu stavby SO32-50-02 zaslepena.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170, resp. dlažba v případě povrchů chodníků.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-25 Holýšov – Staňkov, přístupová komunikace k pozemkům a BTS

Směrové řešení: Tento stavební objekt se skládá ze dvou krátkých přístupových komunikací a chodníku. Trasa zpřístupňující přilehlé pozemky je dlouhá 73,52 m. Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace rozšířenou o výhybnu. Druhá trasa se kolmo připojuje na komunikaci SO 33-50-03 a dále se dělí na dvě větve. Jedna z nich je dlouhá 79,16 m a vede k přilehlým pozemkům a druhá je dlouhá 65,16 m a zpřístupňuje BTS. Mezilehlý chodník slouží jako přístup k pozemkům pro pěší.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon přístupových komunikací je 8,31 %. Minimální sklon je 2,28 %.

Šířkové uspořádání: Část komunikace, která kopíruje stávající komunikaci má šířku zpevnění 5,5 m a šířku zpevněné krajnice 2x1,5 m. Celková šířka je tedy 8,5 m + rozšíření ve výhybně o 3,75 m.

Druhá část komunikace má šířku zpevnění 4 m a šířku nezpevněné krajnice 2x0,5 m. Celková šířka je tedy 5 m.

Chodník je složen ze dvou pásů pro chodce o šířce 0,75 m a bezpečnostního odstupu od vozovky 0,5 m. Jeho celková šířka je tedy 2 m.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 33-50-26 Holýšov – Staňkov, úprava místní komunikace ul. Nádražní

Směrové a výškové řešení: Šířkové uspořádání je shodné se stávající šířkou komunikace. Průběh směrového a výškového řešení propojuje motiv ulice 1. třídy máje ve stávající obytné zástavbě s novým podchodem pod dráhou.

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od stáv. plotu:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
celkem:					2,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Holýšov.

SO 34-50-01 ŽST Staňkov, přeložka komunikace III/1853

Z důvodu plánovaného zdvojkolejnění žel. tratě je navrženo zrušení stávajícího železničního přejezdu P621.

Směrové řešení: Přeložka komunikace III/1853 se odklání od stávající trasy levostranným

Směrovým obloukem poloměru $R = 650$ m a přechodnicemi délky $L = 80$ m na který navazuje úsek v přímé délky 391,05 m. Následuje levostranný oblouk poloměru $R = 1350$ m. Na stávající silnici III/1853 se napojuje pravostranným směrovým obloukem poloměru $R = 250$ m. Celková délka úpravy je 1457,04 m

Výškové řešení: Maximální podélný sklon přeložky silnice je 5,08 % v místě napojení na stávající silnici III/1853 na konci úpravy.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii S 6,5/60.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					6,50 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 34-50-02 ŽST Staňkov, úprava křížení silnice III/1853 s žel. tratí (km 141,125)

V km 141,100 je vedena silnice III/1853 nad železniční tratí. Z důvodu elektrifikace a zdvojkolejnění tratě je nezbytné zvýšit niveletu komunikace.

Směrové řešení: Komunikace je vedena v přímém směru, celková délka úpravy je 70,17 m.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon je 9,0 %

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,5/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					6,50 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 34-50-03 ŽST Staňkov, úprava stávající silnice III/1853

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,5/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m

celkem:	6,50 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 34-50-04 ŽST Staňkov, přístupová komunikace k BTS Staňkov v km 141,150

Nová přístupová komunikace slouží k stanici BTS v km 141,150.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

jízdní pruhy:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
---------------	---	---	--------	---	--------

volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
-----------------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude město Staňkov.

SO 34-50-05 ŽST Staňkov, přeložka komunikace III/1853

V km 142,200 – 142,400 přeruší modernizovaná trať Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN stávající silnici III/1853 spojující Staňkov a Osvračín. Z toho důvodu je navržena přeložka silnice. Přeložka je vedena podél navržené modernizované trati.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii MO 6,5/30.

jízdní pruhy:	2	x	2,75 m	=	5,50 m
---------------	---	---	--------	---	--------

volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
-----------------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	6,50 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-01 Staňkov-Domažlice, přeložka komunikace III/18310

V km 158,300 kříží nově modernizovaná žel. trať silnici III/18310. Nově navržené křížení bude mimoúrovňové, navržena přeložka silnice je vedena v podjezdu, pod žel. tratí.

Směrové řešení: Celková délka přeložky je 627,37 m. Přeložka komunikace III/18310 se odklání od stávající trasy km 0,014 pravostranným obloukem poloměru $R = 205$ m a přechodnicemi délky $L = 50$ a 70 m a protisměrným obloukem poloměru $R = 205$ m a přechodnicemi délky 70 m. Na stávající komunikaci se napojuje směrovým obloukem poloměru $R = 205$ m a přechodnicemi délky $R = 70$ m. V km 0,20 je přeložka silnice přeložena přes nové koryto řeky Zubřina.

Výškové řešení: Niveleta komunikace je navržena s ohledem na výšku hladinu řeky Zubřiny $Q_{100} = 337,91$ m. Maximální podélný sklon nivelety je $3,85 \%$ a minimální v místě napojení na stávající komunikaci $0,50 \%$. Minimální podjezdná výška pod železničním mostem je $4,50$ m.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/70.

jízdní pruhy:	2	x	3,25 m	=	6,50 m
---------------	---	---	--------	---	--------

volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
-----------------------------	---	---	--------	---	--------

celkem:	7,50 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-02 Staňkov-Domažlice, přeložka místní komunikace (vlevo podél tělesa dráhy v km 145,800 - 146,300)

V km 158,600 přeruší modernizovaná železniční trať přístupovou komunikací k hřbitovu v obci Blížejev. Nově navržená přeložka komunikace je vedena vlevo od trati na železničním násypu.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 390,82 m.

Výškové řešení: Přeložka komunikace je vedena ve sklonu 1,10 %, na nově navrženou přeložku silnice III/18310 se napojuje ve sklonu 1,83 % a na stávající přístupovou komunikací k hřbitovu se napojuje ve sklonu 3,80 %. Zaoblení výškových oblouků je $R_v = 4\,500\text{ m}$ a $R_u = 2\,000\text{ m}$.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30 s výhybnami dle ČSN 73 6109.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	4,00 m				

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejev.

SO 35-50-03 Staňkov-Domažlice, úprava komunikace III/1831 (Nahošice)

V km 159,850 kříží mimoúrovňově nově navržená modernizovaná železniční trať silnici III/1831 ve vysokém násypu. Stávající směrové a výškové řešení silnice zůstane zachováno.

Z důvodu rozhledů ve směrovém oblouku pro mezní rychlost ($v_m = 70\text{ km/h}$) byl upraven otvor mostního objektu.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-04 Staňkov-Domažlice, přeložka polní cesty v km 159,800 - 160,250 (Nahošice)

V km 160,250 přeruší modernizovaná žel. trať stávající polní cestu sloužící pro přístup k zemědělským pozemkům.

Směrové řešení: Celková délka úpravy je 465,03 m. Minimální poloměr směrového oblouku je 25 m.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30 s výhybnou dle ČSN 73 6109.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:	4,00 m				

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Nahošice.

SO 35-50-05 Staňkov – Domažlice, přístupový chodník k hřbitovu

Komunikace slouží pro převedení chodců ze stávající místní komunikace vedoucí k hřbitovu pod železniční trať k nově navržené přístupové komunikaci SO 33-50-02. Podchodzí výška v místě podchodu je 2,50 m.

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	4	x	0,75 m	=	3,00 m
bezpečnostní odstup:	2	x	0,25 m	=	0,50 m
<hr/>					
celkem:					2,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejov.

SO 35-50-06 Staňkov-Domažlice, přeložka polní cesty v km 148.050 - 148.550 (Blížejov)

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

šířka zpevnění:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,50 m	=	1,00 m
celkem:					4,00 m

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Nahošice.

SO 35-50-07 Staňkov-Domažlice, chodník přeložka komunikace III/18310

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 35-50-01

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m
<hr/>					
celkem:					2,00 m

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejov.

SO 35-50-08 Staňkov-Domažlice, chodník přeložka místní komunikace (vlevo podél tělesa dráhy v km 145,800 - 146,300)

Směrové a výškové řešení: Průběh směrového a výškového řešení je shodný s SO 35-50-02

Šířkové uspořádání:

pás pro chodce:	2	x	0,75 m	=	1,50 m
bezpečnostní odstup od vozovky:	1	x	0,50 m	=	0,50 m

celkem:	2,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejev.

SO 35-50-09 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k TB odb. Přívozec

Přístupová komunikace slouží k přístupu k technologické budově, která se nachází u odbočky Přívozec.

Směrové řešení: Směrové řešení se skládá úseků přímé a prostých směrových oblouků poloměrů $R = 50$ a 20 m.

Výškové řešení: Maximální podélný sklon je navržen $6,0 \%$.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 6,0/30.

šířka zpevnění:	2	x	2,50 m	=	5,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,25 m	=	0,50 m

celkem:	6,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude Správa železnic.

SO 35-50-10 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům pod Hradiště

Přístupová komunikace slouží pro přístup k pozemkům a k hradišti Blížejev.

Směrové a výškové řešení: Komunikace se napojuje na SO 35-50-01 pod úhlem 90° . Celková délka úpravy je $140,902$ m.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,5/30.

šířka zpevnění:	1	x	4,00 m	=	4,00 m
nezpevněná krajnice:	2	x	0,25 m	=	0,50 m

celkem:	4,50 m
---------	--------

Rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích je navrženo v souladu s ČSN 73 6109.

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejev.

SO 35-50-11 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům za hřbitovem

Nová přístupová komunikace slouží k přístupům na pozemky v km $159,300$. Od jejího km $0,410$ jde po tělese rušené trati. Na trase je umístěna výhybna. Převedení srážkové vody z jedné strany příkopů na druhou bude na dvou místech realizováno 2ks nových propustků.

Výškové řešení: Niveleta přístupové komunikace je vedena po terénu / tělese rušené trati.

Šířkové uspořádání: Komunikace je navržena v kategorii P 4,0/30.

jízdní pruhy:	1	x	3,00 m	=	3,00 m
volná šířka před svodidlem:	2	x	0,50 m	=	1,00 m

celkem:	4,00 m
---------	--------

Konstrukce vozovky: Konstrukce vozovky bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se netuhá vozovka dle katalogu vozovek TP 170.

Následným správcem stavebního objektu bude obec Blížejev.

SO 35-50-16 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Nový Mlýn

Předmětem výstavby přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci k BTS Nový Mlýn. Kategorie komunikace je P 4,0/20. Délka komunikace je cca 120 m. Poloměr směrového oblouku je 25 m s rozšířením. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení přístupové komunikace na silnici III/1831 jsou dodrženy rozhledové poměry. U BTS jsou navrženy 2x parkovací stání pro osobní automobil.

Budoucí správce SO – Majitel objektu

SO 35-50-17 Staňkov – Domažlice, komunikace spojující III/1831, III/1832 a III/1834

Předmětem výstavby komunikace spojující III/1831, III/1832 a III/1834 jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o vybudování nové komunikace jako náhrada za zrušený most v obci Milavče. Komunikace spojuje III/1832 s komunikacemi III/1831 a III/1834. Celková délka nové komunikace je 722,3 m. Trasa vede podél nové železniční trati, na trase jsou dva nové mosty SO 35-22-01 a SO 35-22-02. U stávajícího mostu v obci budou nové opěrné zídky. Směrové řešení pozemní komunikace je řešeno oblouky s přechodnicemi včetně rozšíření v obloucích. Poloměry směrových oblouků odpovídají návrhové rychlosti 60 km/h v extravilánu a rychlosti 50 km/h v intravilánu. Jednotlivé parametry oblouků jsou uvedeny v situaci stavby. Kategorie odpovídá komunikaci S 6,5/60 v extravilánu a MO2 9/7/50 v intravilánu. V intravilánu navíc ke komunikaci přiléhá z pravé strany ve směru staničení chodník šířky 2,0 m (SO 35-50-21). Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do příkopů nebo do volného terénu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Na trasu se připojují dvě přístupové komunikace, v místě připojení těchto komunikací SO 35-50-20 a SO 35-50-25 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry. V Obci se připojuje komunikace III/1832 a zde jsou rovněž splněny rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-18.1 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace III/1831 (Milavče sever)

Předmětem úprav komunikace III/1831 Blížejev – Milavče jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o přeložení stávající komunikace v železničním úseku v km 161,170 až 161,823. Trasa povede podél nové železniční trati a cca v km 161,734 vznikne nový podjezd pod železniční trať. Výška podjezdu je 4,65 m, tedy splňuje parametry komunikace III. třídy. Délka úprav komunikace III/1831 je 559,12 m podél železniční trati a 197,41 m směrem od podjezdu do obce. Trasa se směrově odkloní od stávající trasy levostranným směrovým obloukem R = 250 m s přechodnicemi. Jednotlivé parametry oblouků jsou uvedeny v situaci stavby. Kategorie provedení úprav místní komunikace se nemění a odpovídá kategorii stávající komunikace S 6,5/60. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do příkopů a do volného terénu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě připojení přístupové komunikace k MIRABO SO 35-50-19 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-18.2 Staňkov – Domažlice, sjezdy na III/1831 (Milavče sever)

Na komunikaci III/1831 jsou umístěny 2 sjezdy:

- jeden je umístěn naproti odbočce na přístupovou komunikaci k MIRABO, ten zajišťuje přístup na louky u obce Milavče.
- druhý je umístěn na trase podél železnice v silničním km cca 0,070 000 a zajišťuje přístup na stávající nepevněnou cestu k usedlosti Nový Mlýn.

Na Obou sjezdech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitelé pozemků.

SO 35-50-19 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k MIRABO

Předmětem výstavby nové přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci, která napojí zemědělský areál v severní části obce Milavče na přeloženou komunikaci III/1831. Celková délka nově navržené přístupové komunikace je 237,71 m. Poloměry směrových oblouků účelové komunikace jsou $R_1 = 40$ m, $R_2 = 250$ m a $R_3 = 40$ m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířená. Navržená kategorie komunikace je P4,0/30. Maximální podélný sklon pozemní komunikace je navržen do 5%. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Komunikace je ve většině své délky umístěná v mírném násypu. Samostatné výhybny vzhledem k délce komunikace nejsou navrženy. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení na komunikaci III/1831 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitel objektu.

SO 35-50-20 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k ČOV

Předmětem výstavby nové přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci, která napojí stávající ČOV v severní části obce Milavče na novou komunikaci SO 35-50-17. Celková délka nově navržené přístupové komunikace je 90,0 m. Poloměry směrových oblouků účelové komunikace jsou $R_1 = 25$ m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířená. Navržená kategorie komunikace je P4,0/30. Maximální podélný sklon pozemní komunikace je navržen do 5%. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Komunikace je ve většině své délky umístěná v mírném násypu. Přibližně uprostřed přístupové komunikace je umožněn sjezd na louku. Samostatné výhybny vzhledem k délce komunikace nejsou navrženy. Součástí objektu bude úprava stávajícího oplocení ČOV, bude muset být provedený nový vjezd do areálu ČOV. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení na komunikaci SO 35-50-17 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Obec Milavče.

SO 35-50-21 Staňkov – Domažlice, chodník (Milavče u stávajícího mostu na III/1832)

Předmětem návrhu nového chodníku jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o návrh chodníku, který usnadní bezpečný přístup obyvatel východní částí obce k nové železniční zastávce Milavče a propojí východní část obce s centrem obce. Chodník bude v okolí stávajícího mostu přes Zubřinu lemovaný opěrnými zídkami se zábradlím. Z důvodu vzniku SO 35-50-17 a nárůstu dopravy v okolí železniční stanice, projekt nového chodníku předpokládá zřízení bezpečného přechodu pro chodce přes SO 35-50-17. Šířka přechodu pro chodce je 4 m, délka – 5,5 m. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka – 173 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Chodník je navržen plně bezbariérový. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 8,33%. Vozovka chodníku je navržena z betonové zámkové dlažby.

Budoucí správce SO – Obec Milavče.

SO 35-50-22 Staňkov – Domažlice, chodník k podchodu v km 162,200 (Milavče u zastávky)

Předmětem výstavby nového chodníku k podchodu jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Nový chodník k podchodu spojí východní a západní nástupiště nové železniční zastávky s obcí Milavče a usnadní přístup chodců k vlakům. Chodník zajišťuje také přístup cestujících z nástupišť k parkovišti. Šířka chodníku je navržena 2,5 m. Délka chodníku je 158 m. Maximální sklon chodníků je 8,33%. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do okolního terénu. Kryt přístupového chodníku je navržen z betonové zámkové dlažby.

Budoucí správce SO – Obec Milavče.

SO 35-50-23 Staňkov – Domažlice, úprava místní komunikace a nové parkoviště (Milavče u zastávky)

Předmětem úprav místní komunikace a výstavby nového parkoviště jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o rozšíření části stávající místní komunikace a navržení nových parkovacích míst kvůli budoucímu zvýšení dopravy a poptávky v okolí nové železniční zastávky Milavče.

Komunikace

Úprava komunikace se předpokládá se zachováním stávající výškové nivelety (kopíruje stávající terén v zástavbě). Délka úprav komunikace je 37,61 m. Šířka nově upravované místní komunikace je navržena 6 m. Na novou komunikaci je napojena boční ulička šířky 3 m. Sklon nově upravené místní komunikace bude odpovídat minimálnímu stávajícímu sklonu, který umožní odtok srážkových vod. Vozovka místní komunikace je navržena s asfaltovým krytem.

Parkoviště

Z důvodu předpokládaného zvýšení poptávky ze strany cestujících po využívání nové železniční stanice Milavče, se v okolí stanice předpokládá zřízení 7 parkovacích stání 2,5 x 5,00 m pro osobní automobilovou dopravu. Zřízení parkovacích stání pomůže předejít chaotickému parkování v okolí zastávky a zároveň umožní bezproblémové parkování osobních automobilů. Vozovka parkovacích stání je navržena s asfaltovým krytem. Voda z parkovacích stání je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu do vpustí.

Výpočet počtu stání dle SŽ PO-11/2020-GR = 1

Pz - Počet zaměstnanců = 0

UJz - 4

Kz – $1/UJZ = 1/4 = 0,25$

KI - dle tabulky ve směrnici SŽ PO-11/2020-GR = 1

Pc – Počet cestujících (polovina výhledového obratu, jelikož není výhledový obrat zpracován navýšujeme aktuální zdroj dat ze sčítání v Říjnu 2019 o 10 %) $(80 \cdot 1,1)/2 = 44$

UJc - 15

Ka – $1/UJc = 1/15 = 0,0666$

KI - dle tabulky ve směrnici SŽ PO-11/2020-GR = 1

Pkr – dle tabulky = 3

$N_{ZST} = 0 \cdot 0,25 \cdot 1 + 44 \cdot 0,0666 \cdot 1 + 3 = 0 + 2,93 + 3 = 6$ **parkovacích stání**

Budoucí správce SO – Obec Milavče.

SO 35-50-24 Staňkov – Domažlice, obslužná komunikace (Žel. Most v km 162,200)

Předmětem návrhu obslužné komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Z důvodu zachování přirozené kontinuity obsluhy obce Milavče se v místě nového podchodu pro chodce u zastávky zřídí podjezd pro obsluhu obce šířky 3,5 m. Podjezd bude od chodníku oddělen obrubníkem. Podjezdná výška bude 2,5 m a bude sloužit zejména pro podjezd techniky pro údržbu obce

Vjezd do podjezdu musí být opatřen značkou zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou „jen na povolení obce“ dále se v úseku sníží rychlost na 5 km/h rovněž dopravním značením. Na začátku i na konci se osadí sklopná zábrana na klíč proti vjezdu automobilů, v úseku od stávajícího mostu směrem k podchodu bude snížený obrubník, který bude sloužit i jako výhybna protijedoucích vozidel a do rohu bude osazeno zrcadlo kvůli viditelnosti.

Budoucí správce SO – Obec Milavče

SO 35-50-25 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k pozemkům na Brandejse

Předmětem výstavby nové přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci, která napojí stávající pozemky ve východní části obce Milavče na novou komunikaci SO 35-50-17. Celková délka nově navržené přístupové komunikace je 55,02 m. Poloměry směrových oblouků účelové komunikace jsou $R_1 = 15$ m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířená. Navržená kategorie komunikace je P4,0/30. Napojení na komunikaci je širší z důvodu budoucího využití pozemku na stavební parcely. Maximální podélný sklon pozemní komunikace je navržen do 5 %. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Komunikace je ve většině své délky umístěná v mírném násypu. Samostatné výhybny vzhledem k délce komunikace nejsou navrženy. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení na komunikaci SO 35-50-17 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Obec Milavče.

SO 35-50-26.1 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace III/1834 (Milavče jih)

Předmětem přeložky komunikace III/1834 Odbočka z II/183 u Radonic – Milavče jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o přeložení stávající komunikace v železničním úseku v km 162,400 až 161,730. Trasa povede podél nové železniční trati a cca v km 162,450 vznikne nový podjezd pod železniční trať. Výška podjezdu je 4,65 m, tedy splňuje parametry komunikace III. třídy. Délka úprav komunikace III/1834 je 316,58 m podél železniční trati a 126,26 m směrem od podjezdu do obce. Trasa se směrově napojí na stávající trasu levostranným směrovým obloukem $R = 250$ m s přechodnicemi. Jednotlivé parametry oblouků jsou uvedeny v situaci stavby. Kategorie provedení úprav místní komunikace se nemění a odpovídá kategorii stávající komunikace S 6,5/60. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do příkopů a do volného terénu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě připojení na komunikaci 35-50-17 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-26.2 Staňkov – Domažlice, sjezdy na III/1834 (Milavče sever)

Na komunikaci III/1834 jsou umístěny 2 sjezdy:

- jeden je umístěný na začátku úseku trasy z Obce Milavče, ten zajišťuje přístup do stávajícího objektu.
- druhý je umístěný v silničním km cca 0,054 na trase z Obce Milavče a zajišťuje přístup do stávajícího zemědělského družstva. Sjezd bude proveden z barevně odlišného materiálu, než je komunikace III/1834

Na Obou sjezdech jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitelé objektů.

SO 35-50-27.1 Staňkov – Domažlice, přeložka komunikace II/183

Předmětem úprav stávající komunikace II/183 (Domažlice – Rokycany) jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o úpravu směrového a výškového vedení místní komunikace II/183 v úseku dlouhém cca 500 m. Přeložka silnice nově navrženou železniční trať přechází, jedná se o nadjezd. Úsek komunikace se nachází v km 163,265 železniční trati. Nově navržené směrové poloměry jsou 450 m, 250 m, 250 m bez rozšíření. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených příkopů. Kategorie při provedení úprav komunikace se nemění a odpovídá kategorii stávající komunikace S 7,5/60. V úseku u železničního mostu jsou navrženy svodidla z obou stran komunikace. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen 3,84 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Upravovaný úsek je navržen v novém směrovém vedení.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-27.2 Staňkov – Domažlice, sjezdy na II/183

Na komunikaci II/183 je umístěný 1 sjezd, cca v km 0,120.

Sjezd zajišťuje přístup, na stávající pole. Sjezd bude proveden z barevně odlišného materiálu, než je komunikace II/183

Na sjezdu jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry

Budoucí správce SO – Majitelé objektů.

SO 35-50-28 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Radonice

Předmětem výstavby přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci k BTS Radonice. Kategorie komunikace je P 4,0/20. Délka komunikace je cca 532 m. Poloměry směrových oblouků jsou 15 m, 25 m s rozšířením a 250 m, 150 m bez rozšíření. Pro zajištění vyhnutí protijedoucích vozidel, nebo pro možnost objet stojící vozidlo, v úseku nové přístupové komunikace je zřízená výhybna. Délka výhybny je 20 m s celkovou šířkou vozovky v tomto místě 5,50 m. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení přístupové komunikace na SO 35-50-27 jsou dodrženy rozhledové poměry. U BTS jsou navrženy 2x parkovací stání pro osobní automobil.

Budoucí správce SO – Majitel objektu

SO 35-50-29 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace na pole (u žel. Mostu v km 166,144)

Předmětem výstavby nové přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci, která umožní vjezd na pozemky za areálem CHVAK v obci Domažlice a do nově umístěné kompostárny města Domažlice. Celková délka nově navržené přístupové komunikace je 253,0 m. Poloměry směrových oblouků účelové komunikace jsou $R_1 = 25$ m, $R_2 = 15$ m a $R_3 = 50$ m na vjezdu do kompostárny je oblouk 50 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířená. Navržená kategorie komunikace je P4,0/30. Maximální podélný sklon pozemní komunikace je navržen do 5 %. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Komunikace je na začátku úseku umístěna v zářezu a poté je ve většině své délky umístěna v mírném násypu. Samostatné výhybny vzhledem k délce komunikace nejsou navrženy. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení na komunikaci III/1839 jsou dodrženy dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Město Domažlice

SO 35-50-30 Staňkov – Domažlice, kompostárna města Domažlice

Předmětem nové kompostárny jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou plochu určenou pro údržbu města Domažlice, jako náhrada za zrušenou kompostárnu v přibližně stejné poloze. Nová kompostárna bude mít plochu 1850 m² a je vedena v příčném spádu 1 % k novému příkopu komunikace III/1839. Maximální podélný sklon plochy je navržen 2,16 %. Odvodnění plochy je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Kryt kompostárny je navržena asfaltový.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 35-50-31.1 Staňkov – Domažlice, úprava komunikace III/1839

Předmětem úpravy komunikace III/1839 jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o nový návrh směrového a výškového vedení stávající komunikace v železničním km 166,600. Trasa povede pod novou železniční tratí a vznikne nový podjezd. Výška podjezdu je 4,65 m, tedy splňuje parametry komunikace III. třídy. Délka úprav komunikace III/1839 je 420,0 m. Poloměry směrových oblouků komunikace jsou $R_1 = 420$ m, $R_2 = 420$ m a $R_3 = 550$ m. Trasa se směrově a výškově napojí na stávající trasu komunikace. Kategorie přeložky komunikace se nemění a odpovídá kategorii stávající komunikace S 6,5/60 v extravilánu a MO2 9/7/50 v intravilánu. V intravilánu navíc ke komunikaci přiléhá z levé strany ve směru staničení chodník šířky 2,0 m (SO

35-50-32). Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do příkopů a do volného terénu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 35-50-31.2 Staňkov – Domažlice, sjezdy na III/1839

Na komunikaci III/1839 je umístěn 1 sjezd, sjezd je umístěn cca v silničním km 0,375 00 a zajišťuje přístup na pole. Na sjezdu jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitel pozemku.

SO 35-50-32 Staňkov – Domažlice, chodník podél III/1839

Předmětem návrhu nového chodníku jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o návrh chodníku, který usnadní bezpečný přístup obyvatel z města Domažlice do obce Bořice. Chodník bude proveden pouze v intravilánu, který bude posunutý až za nový železniční most podjezdu směrem od Domažlic. Chodník bude ukončen v rámci rozsahu úprav podjezdu III/1839 a prozatím nebude mít vazbu na jiný chodník, zpracování související dokumentace není součástí tohoto projektu. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka 162,8 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 8,33 %. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 35-50-33.1 Staňkov – Domažlice, úprava komunikace I/22

Předmětem úprav komunikace I/22 jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o úpravu nivelety stávající komunikace v místě nového železničního mostu v km 167,080. Úprava nivelety (její snížení) komunikace je vyvolaná jako požadavek zrušení úrovnového přejezdu na železniční trati. Nově navržená výška podjezdu komunikace je 4,95 m, tedy splňuje parametry I. třídy. Kategorie komunikace je S 9,5/70 v extravilánu a MS2 11/9/50 v intravilánu. Délka upravovaného úseku je 460 m. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nových příkopů v extravilánu a do vpustí v intravilánu. V intravilánu je komunikace lemována obrubníky a z levé strany ve směru staničení přiléhá ke komunikaci chodník šířky 2,0 m, který se v extravilánu od komunikace odpojí. V extravilánu je komunikace u konstrukce podjezdu a u propustku lemována svodidlem úroveň zadržení N2 výška dle TP 114 s nástavci směrových sloupků. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen 4,77 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Upravovaný usek je navržen ve stávajícím směrovém vedení komunikace. Komunikace se napojuje na stávající stav

Budoucí správce SO – ŘSD

SO 35-50-33.2 Staňkov – Domažlice, sjezdy na I/22

Na komunikaci I/22 je umístěn 1 sjezd, Sjezd je umístěn cca v silničním km 0,230 00 a zajišťuje přístup do areálu stavebnin a koberců HIT. Na sjezdu jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitelé pozemků.

SO 35-50-34 Staňkov – Domažlice, chodník podél I/22

Předmětem návrhu nového chodníku jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o návrh chodníku, který usnadní bezpečný přístup obyvatel z města Domažlice k čerpací stanici. Chodník v intravilánu naváže na stávající chodník a bude přiléhat k I/22. V extravilánu se chodník od komunikace odpojí a povede samostatnou trasou, na trase bude podcházet železniční trať podchodem s volnou výškou 2,5 m. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka intravilán 154,3 m, délka extravilán 400,0 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Chodník je navržen plně bezbariérový. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 8,33%. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 35-50-35 Staňkov – Domažlice, přístupová komunikace k BTS Smolov

Předmětem výstavby přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci, resp. o zpevněnou plochu na které jsou umístěny 2 parkovací stání k BTS Smolov. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem.

Budoucí správce SO – Správa železnic

SO 35-50-36 Staňkov – Domažlice, okružní křižovatka na I/22

Předmětem výstavby přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, v úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně). Jedná se o novou okružní křižovatku. Průměr okružní křižovatky je 40 m, přičemž šířka okružního pásu je 5,1 m a šířka prstence 1,2 m. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu, navržena je také drenáž u srpovité krajnice. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení komunikací jsou dodrženy rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Ředitelství silnic a dálnic.

SO 36-50-01 ŽST Domažlice, úprava přednádražního prostoru

Předmětem návrhu zpevněných ploch u stanice Domažlice jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. V průběhu úprav dojde ke zřízení 57 nových parkovacích míst 2,50 x 5,00 m. Počet parkovacích míst byl stanoven na základě provedeného výpočtu SŽ PO-11/2020-GR. Během úprav dojde k rozšíření komunikace, zřízení nového přechodu pro chodce. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do stávající dešťové kanalizace. Niveleta komunikace maximálně kopíruje stávající terén s navrženým minimálním podélným sklonem, jen v místě nového podchodu z nástupišť bude niveleta komunikace přizvednuta. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Plochy jsou napojené na stávající infrastrukturu okolí a chodníky rampy jsou ze zámkové dlažby a nepřekročí spád 8,33%.

Výpočet počtu stání dle SŽ PO-11/2020-GR = 1

$$N_{\text{ŽST}} = O_0 + P_0 + P_{\text{K+R}}$$

$$N_{\text{ŽST}} = P_z \cdot K_z \cdot K_I + P_c \cdot k_a \cdot K_I + P_{\text{K+R}}$$

P_z - Počet zaměstnanců = 2

$$U_{Jz} - 4$$

$$K_z - 1/U_{Jz} = 1/4 = 0,25$$

K_I - dle tabulky ve směrnici SŽ PO-11/2020-GR = 1

P_c - Počet cestujících (polovina výhledového obratu, jelikož není výhledový obrat zpracován navýšujeme aktuální zdroj dat ze sčítání v Říjnu 2019 o 10 %) $(1449 \cdot 1,1)/2 = 797$

$$U_{Jc} - 15$$

$$K_a - 1/U_{Jc} = 1/15 = 0,0666$$

K_I - dle tabulky ve směrnici SŽ PO-11/2020-GR = 1

$P_{\text{K+R}}$ - dle tabulky = 3

$$N_{\text{ŽST}} = 2 \cdot 0,25 \cdot 1 + 797 \cdot 0,0666 \cdot 1 + 3 = 0,5 + 53,08 + 3 = 57 \text{ parkovacích stání}$$

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 36-50-03 ŽST Domažlice, úprava místní komunikace ul. Na Milotově

Předmětem úprav místní komunikace v ulici Na Milotově (Domažlice) jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o úpravu nivelety úseku stávající komunikace

v délce cca 100 m. Z důvodu nevyhovující podjezdové výšky pod železničním mostem v km 168,680 niveleta stávající komunikace bude prohloubená. Po provedených úpravách nivelety komunikace podjezdová výška bude 4,2 m + 0,15 m. Kategorie komunikace je MO2 9,0/7,0/30. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených vpustí. Maximální sklon pozemní komunikace je vzhledem k okolnímu terénu navržen 15,0%. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Směrově upravená komunikace bude umístěná ve stávajícím směrovém vedení s drobnými odchylkami od stávajícího stavu.

Součástí komunikace je i přilehlý chodník, který bude vůči komunikaci proměnlivě vyvýšený na opěrné zídce. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka 95,93 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Chodník je navržen plně bezbariérový. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 8,33 %. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby. Podchodzí výška pod železničním mostem je 2,5 m. Chodník bude na vyvýšených místech opatřen zábradlím.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 36-50-04 ŽST Domažlice, chodník k podchodu v km 168,955 (ul. Pelnářova)

Předmětem návrhu nového chodníku jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o návrh chodníku, který bude sloužit jako nástupní plocha do podchodu SO 36-20-04 a bude tvořit přirozenou zábranu pomocí zvýšeného obrubníku proti náhodnému vjezdu aut případně cyklistů do podchodu. Šířka navrženého chodníku je 3,0 m, celková délka na obou stranách podchodu je 10,6 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu případně do šterbinového žlabu umístěného před vstupem do podchodu. Chodník neumožňuje bezbariérový přístup. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 5 %. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 36-50-05 ŽST Domažlice, úprava místní komunikace v ul. Chodská (Domažlice)

Předmětem úprav místní komunikace v ulici Chodská (Domažlice) jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o úpravu nivelety stávající komunikace v délce cca 69 m. Kategorie komunikace je MO1k 5,0/5,0/30. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených vpustí. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen vzhledem k okolní zástavbě 15 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Směrově upravená komunikace bude umístěná ve stávajícím směrovém vedení se směrovým obloukem R=30 m s rozšířením.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 36-52-01 ŽST Domažlice, zpevněné plochy u nové TNS a OTV Domažlice

Předmětem návrhu zpevněných ploch u nové TNS a OTV Domažlice jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati.

Plochy budou sloužit částečně pro techniku obsluhující TNS a částečně jako parkovací plocha. Kryt ploch je navržený jako asfaltová plocha. Plochy jsou napojené na stávající infrastrukturu okolí.

Zpevněné plochy kolem objektu OTV jsou vedeny v příčném spádu 2 % do odvodňovacího žlabu, spád je veden směrem od budovy. Podélný spád je navržen tak, aby odtékala voda ve žlabu. V úseku podél budovy je spád jen 0,2 % a východně od budovy je spád 2 %. Na ploše mezi kolejemi západně od objektu OTV je příčný spád rovněž 2 % a je svedený k novému obrubníku kde budou osazeny nové vpusti. Podél obrubníku je zajištěný minimální podélný spád 0,5 % do vpustí.

Budoucí správce SO – Správa železnic.

SO 36-50-06 ŽST Domažlice, úprava účelové komunikace a plochy v km 167,165 – 167,530

Předmětem návrhu je nová účelová komunikace k objektu TNS a OTV. Kategorie komunikace je P 4,0/20 v místě oblouků na nájezdu a podél TNS i OTV je komunikace rozšířena na šířku 6,0 m. Délka komunikace je cca 600,23 m. Pro zajištění vyhnutí protijedoucích vozidel bude sloužit rozšířený

úsek podél TNS stanice a podél OTV, další výhybny vzhledem ke vzdálenosti vozovky nejsou potřeba. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem.

- v km cca 0,400 00 je napojen vjezd do objektu TNS (SO 36-52-01)
- v km cca 0,425 00 a 0,530 00 jsou napojeny vjezdy k objektu OTV (SO 36-72-01) a na přilehlé plochy které jsou součástí objektu SO 36-52-01

V místě napojení účelové komunikace na stávající komunikaci jsou dodrženy rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Správa železnic.

SO 37-50-01 Domažlice – Pasečnice, úprava místní komunikace ul. Waldhegerova (Domažlice)

Předmětem úprav místní komunikace ul. Waldhegerova (Domažlice) jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o úpravu šířkového uspořádání stávající komunikace v délce 74,61 m. Kategorie komunikace je MO2 9,0/7,0/50. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených vpustí. Maximální sklon pozemní komunikace je dle stávajícího stavu 8,32 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Směrově upravená komunikace bude umístěná ve stávajícím směrovém vedení se směrovým obloukem $R=110$ m s rozšířením.

Součástí komunikace je i přilehlý chodník. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka 74,61 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Chodník je navržen plně bezbariérový. Maximální podélný sklon chodníku nepřekračuje 8,33 %. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby. Podchozí výška pod železničním mostem je 4,4 m.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 37-50-02 Domažlice – Pasečnice, přístupová komunikace k zahrádkářským koloniím (vlevo dráhy v km 169,7 – 170,140)

Předmětem návrhu nové přístupové komunikace k zahrádkářským koloniím jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci kategorie MO2k -/5,5/30 v délce 345 m. Přístupová komunikace je napojena na SO 37-50-01. V křižovatce napojení jsou dodrženy rozhledové poměry na návrhovou rychlost 50 km/h. Nová komunikace je částečně navržena v násypu a částečně v zářezu. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do přilehlého terénu a u napojení na SO 36-50-06 bude z levé strany komunikace zřízeno vsakování, které bude zachytávat vodu, aby přímo nepřetékala na komunikaci SO 36-50-06. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen 9,0 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. V místě napojení na stávající komunikaci k zahrádkářským koloniím je nově navržena komunikace zúžená. Směrové oblouky přístupové komunikace jsou $R = 300$ m, $R = 540$ m, $R = 1500$.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 37-50-03.1 Domažlice – Pasečnice, úprava místní komunikace (žel. Most v km 170, 506)

Předmětem návrhu úprav místní komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se zejména o úpravu nivelety stávající místní komunikace pod železničním mostem. Stávající niveleta je nevyhovující. Místní komunikace bude upravená v délce 140 m. Kategorie místní komunikace je MO2k 7,75/6,0/30. Po provedení stavebních úprav podjezdní výška pod železničním mostem v km 170,5 železniční trati bude 4,65 m. Komunikace je navržena převážně v zářezu. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených příkopů. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen 12 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Směrový oblouk místní komunikace jsou 50 m a 20 m s rozšířením. Upravovaná část komunikace je vedena ve stávající směrové poloze. Část svahu komunikace v km 0,060 až 0,080 bude po pravé straně opatřen opěrnou zídrou, tak aby nebyla narušena šachta plynovodu

Součástí komunikace je i přilehlý chodník. Šířka navrženého chodníku je 2 m, délka 93,0 m. Odvodnění chodníku je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu. Odtok vody se předpokládá do okolního terénu. Chodník neumožňuje bezbariérový přístup. Kryt chodníku je navržený z betonové zámkové dlažby. Podchozí výška pod železničním mostem je 4,45 m.

Budoucí správce SO – Město Domažlice.

SO 37-50-03.2 Domažlice – Pasečnice, sjezdy na úpravu místní komunikace (žel. Most v km 170, 506)

Na místní komunikaci budou umístěny 2 sjezdy, Sjezdy jsou umístěny proti sobě cca v silničním km 0,100 00 a 0,110 00. Pravý sjezd ve směru staničení slouží pro vjezd na louku a levý sjezd slouží pro vjezd k zahrádkářským koloniím. Sjezd k zahrádkářským koloniím bude lemován nízkými opěrnými zdilkami. Na sjezdu jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry.

Budoucí správce SO – Majitelé pozemků.

SO 37-50-04 Domažlice – Pasečnice, přeložka polní cesty (vpravo dráhy v km 171,400-171,800)

Předmětem výstavby nové polní cesty jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o přeložku polní cesty, jako náhrada zrušeného přejezdu, která zajistí průjezd zemědělské a lesní techniky mimo stávající cyklostezku. Celková délka nově navržené polní cesty je 417,31 m. Poloměry směrových oblouků polní cesty jsou $R_1 = 110$ m, $R_2 = 250$ m a $R_3 = 250$ m, $R_4 = 500$ m, $R_5 = 500$ m a $R_6 = 110$ m. Ve směrových obloucích v tomto případě není nutné rozšíření. Navržená kategorie komunikace je P4,0/30. Maximální podélný sklon pozemní komunikace je navržen do 5 %. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Komunikace je ve většině své délky umístěná v mírném násypu. Samostatné výhybny vzhledem k délce komunikace nejsou navrženy. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem.

Budoucí správce SO – Majitelé pozemků.

SO 38-50-01 ŽST Pasečnice, přeložka komunikace III/19367

Předmětem návrhu přeložky stávající komunikace III/19367 jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o přeložku stávající komunikace v délce 491,39 m. Kategorie komunikace je S6,5/50. Komunikace bude vedena pod železničním mostem v km 173,300 železniční trati. V celé délce trasy jsou dodrženy rozhledové poměry. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu do nově navržených příkopů a do volného terénu. Maximální sklon pozemní komunikace je navržen 4,15 %. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Směrový oblouky místní komunikace jsou 75 m s rozšířením, 500 m a 250 m bez rozšíření. Na začátku a konci úseku komunikace bude napojena na stávající stav.

Budoucí správce SO – SÚSPK (Správa a údržba silnic Plzeňského kraje).

SO 38-50-02 ŽST Pasečnice, přístupová komunikace k TB

Předmětem výstavby přístupové komunikace jsou nezbytné stavební úpravy vyplývající z modernizace žel. trati. Jedná se o novou přístupovou komunikaci k objektu TB. Kategorie komunikace je P 4,0/20. Délka komunikace je cca 70 m. Poloměr směrových oblouků je $R_1=15$, $R_2=15$ m s rozšířením. Odvodnění komunikace je zajištěno pomocí příčného a podélného sklonu. Vozovka komunikace je navržena s asfaltovým krytem. Komunikace se napojí na připravenou odbočku ze stávající cyklostezky u komunikace III/19367. U TB jsou navrženy 2x parkovací stání pro osobní automobil.

Budoucí správce SO – Majitel objektu

SO 39-50-01 Staveništní komunikace

Pro vybudování modernizovaného úseku trati Plzeň – Domažlice 3. stavba Stod – Domažlice za předmětný úsek, dojde k nutnosti zajištění přístupu na staveniště po dobu výstavby. Předmětem stavebního objektu je stanovení souvisejících vazeb a podmínek pro realizovatelnost.

Plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu, tj. včetně úprav přístupových cest. Realizované zpevněné plochy v ŽST mohou být po dohodě s vedením ŽST ponechány.

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou návrhem předpokládány na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

S ohledem na provádění prací dle harmonogramu bude nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem.

Všechny vjezdy a výjezdy na/ze staveniště musí být projednány, předpisově označeny a v průběhu trvání platnosti udržovány ve funkčním stavu, po ukončení dohodnuté doby platnosti ve správním řízení musí být odstraněny.

V tomto SO je uvažováno se staveništní dopravou po těchto komunikacích:

	š.	celá stavba	celá stavba
	(m)	délka (m)	plocha (m ²)
▪ komunikace I. třídy	8,5	28 343,00	240 915,50
▪ komunikace II. třídy	6	22 297,00	133 782,00
▪ komunikace III. třídy	6	30 674,00	184 044,00
▪ místní komunikace	6	13 455,00	80 730,00
▪ nově vybudovaná staveništní kom.	4	19 281,00	77 124,00
▪ polní / lesní cesta	4	11 905,00	47 620,00

SO 39-50-02 Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)

Pro vybudování modernizovaného úseku trati Plzeň – Domažlice 3. stavba Stod – Domažlice za předmětný úsek, dojde k nutnosti zajištění přístupu na staveniště po dobu výstavby i sítí stávajících komunikací. Předmětem stavebního objektu je stanovení souvisejících vazeb a podmínek pro provedení nutných úprav stávajících komunikací před a po stavbě. Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby.

Na tomto místě je třeba upozornit, že zejména silnice III. tříd nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby, v předstihu před zahájením přeprav budou opraveny stávající výtluky, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky, popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná zhotovitel četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

Úpravy stávajících komunikací před stavbou uvažujeme v množství 20% celkové plochy u komunikací II. a III. třídy a místních komunikací. Po stavbě uvažujeme úpravy těchto komunikací v množství 40% celkové plochy a u komunikací I. třídy s úpravami v množství 10% celkové plochy.

U komunikací staveništních a polních a lesních cest uvažujeme s výstavbou panelových cest, které se po ukončení stavby odstraní.

	š.	celá stavba	celá stavba	před stavbou	po stavbě
	(m)	délka (m)	plocha (m ²)	úpravy (m ²)	opravy/odstranění (m ²)
komunikace I. třídy	8,5	28 343,00	240 915,50	0,00	24 091,55
komunikace II. třídy	6	22 297,00	133 782,00	26 756,40	53 512,80
komunikace III. třídy	6	30 674,00	184 044,00	36 808,80	73 617,60
místní komunikace	6	13 455,00	80 730,00	16 146,00	32 292,00
nově vybudovaná staveništní kom.	4	19 281,00	77 124,00	77 124,00	77 124,00
polní / lesní cesta	4	11 905,00	47 620,00	47 620,00	47 620,00

9. D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 34-60-01 ŽST Staňkov, kabelovod
SO 36-60-01 ŽST Domažlice, kabelovod
SO 36-60-02 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, kabelovod

SO 34-60-01 ŽST Staňkov, kabelovod

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh nového kabelovodu v ŽST Staňkov, pro sjednocení kabelových tras a jejich snazší koordinaci v rámci DÚR, V kabelovodu jsou uloženy kabely pro sdělovací, zabezpečovací a elektrická zařízení.

Technické řešení

Kabelovod v ŽST Staňkov je navržen od plzeňského zhlaví až na konec nového jazykového nástupiště ve směru do ŽST Domažlice.

Vzhledem k požadavkům profesí na kapacity kabelových vedení, byly zvoleny betonové šachty potřebných rozměrů, v prostoru jazykového nástupiště jsou z důvodu jeho šířky navrženy šachty plastové. Celkem je navrženo 24 šachet, z toho 16 betonových. S ohledem na zjednodušené protahování kabelů je zvolena vzdálenost šachet maximálně 30 m. Mezi šachtou Š11 a Š12 je vzdálenost zvětšena z důvodu umístění výstupů z podchodu.

Rozměry kabelovodu vycházejí z požadavků souvisejících objektů (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, elektrická zařízení). Vedení kabelových tras je navrženo v multikanálu s 9ti otvory a jejich kombinací. Kabelovod vedoucí souběžně s kolejí bude obsypán štěrkodrtí v min. tl. 0,1 m, kabelovod při přechodu pod kolejemi bude obetonován.

Hlavní rozvodné místo v ŽST Staňkov se nachází v nové technické budově TB-ST1 v nkm 140,553, ve které je umístěno technologické zázemí pro jednotlivé profese. Dále je navrženo napojení stávající VB ŽST Staňkov. Prostupy do obou budov jsou řešeny v rámci SO 34-71-01 a SO 34-72-01. Pro jednodušší přístup jsou před lícem budovy umístěny šachty kabelovodu.

SO 36-60-01 ŽST Domažlice, kabelovod

Stávající stav

V ŽST Domažlice není ve stávajícím stavu kabelovod umístěn.

Navrhovaný stav

Kabelovod začíná kabelovou komorou před začátkem nového nástupiště 3 v km 167,906 a končí kabelovou komorou za novým nástupištěm 1/2 v km 168,339. V úseku vedeném v nástupišti 3 jsou navrženy 6 ks 9-ti komorových kabelovodů (celkem 54 otvorů). Na konci nástupiště 3 (km 168,197) jsou kabelovody rozděleny do dvou větví složené ze 3 ks 9-ti komorových kabelovodů (27 otvorů) z důvodu základů TV a přístřešku. Na konci nástupiště se kabelovody vrací zpět do jednoho svazku (šachty). Příčný přechod pod kolejištěm je navržen v km 168,139 a na konci kabelovodu. V místě přístupu na nástupiště 1/2 (podél pravé strany VB) je umístěn kabelovod, který odbočuje z hlavní trasy kabelovodu. Tento krátký úsek je tvořený kabelovodem z 1 ks 9 komorového kabelovodu.

Další samostatná část kabelovodu pro kab. trasu VN je vedena podél kabelovodu v nástupišti 3. Začátek tohoto kabelovodu je v km 167,906 a konec v km 168,050. Je tvořený 4 komorovým kabelovodem.

Celková délka kabelovodu je 434 m.

SO 36-60-02 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, kabelovod

Pro uložení sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých kabelových vedení v areálu TNS je navržen nový kabelovod. Trasa a kapacita kabelovodu je navržena na základě požadavku projektantů jednotlivých profesí a podle potřeb nově umísťovaných technologických zařízení ve stanici. Kabelovod propojuje provozní budovu TNS s ostatními stavebními objekty v areálu TNS. Hlavní trasa z provozní budovy povede středem areálu s odbočnými trasami k jednotlivým technologickým zařízením. Součástí kabelovodu bude 8 odbočných žlb prefabrikovaných/monolitických šachet.

Kabelovod je tvořen plastovými trubkami s vodotěsnými spoji uloženými na zhuťném pískovém podsypu, které budou kompletně ochráněny obetonováním z betonu C12/15 200 mm na obě strany a 200 mm svrchu a zespod. Kabelovod musí být vodotěsný. Jednotlivé díly budou náležitě utěsněny a zajištěny.

Šachty kabelovodu jsou navrženy železobetonové prefabrikované, případně monolitické (odbočné, koncové, rohové), s ocelovými žárově zinkovanými stupadly. Jímky na průsakové vody budou opatřeny mříží z žárově pozinkovaného pororostu. Všechny pracovní spáry, prostupy a vstupy budou náležitě utěsněny.

10. D.2.1.10 Protihlukové objekty

SO 30-61-01 ŽST Stod, protihlukové stěny vlevo
SO 31-61-01 Stod – Holýšov, protihlukové stěny vpravo (Střelice)
SO 33-61-01 Holýšov – Staňkov, protihlukové stěny vlevo (Holýšov)
SO 33-61-02 Holýšov – Staňkov, protihlukové stěny vpravo (Holýšov)
SO 33-61-03 Holýšov – Staňkov, protihlukové stěny vlevo (Staňkov)
SO 33-61-04 Holýšov – Staňkov, protihlukové stěny vpravo (Staňkov)
SO 34-61-01 ŽST Staňkov, protihlukové stěny vlevo a vpravo
SO 35-61-01 Staňkov – Domažlice, protihlukové stěny vpravo (Blížejev)
SO 35-61-02 Staňkov – Domažlice, protihlukové stěny vlevo a vpravo (Milavče)
SO 35-61-03 Staňkov – Domažlice, protihlukové stěny vpravo (Vodolenka)
SO 36-61-01 ŽST Domažlice, protihlukové stěny vlevo
SO 36-61-02 ŽST Domažlice, protihlukové stěny vpravo
SO 37-61-01 Domažlice – Pasečnice, protihlukové stěny vlevo
SO 37-61-02 Domažlice – Pasečnice, protihlukové stěny vpravo
SO 38-61-01 ŽST Pasečnice, protihlukové stěny vpravo
SO 38-61-02 ŽST Pasečnice, nízká protihluková clona vpravo

Protihlukové stěny jsou zpracovány v rozsahu předepsané Akustickou studií, viz část E.1.2.9 - Hluková studie a hodnocení vibrací.

Protihlukové stěny jsou jednostranně pohltivé – třída pohltivosti je A3 a vzduchová neprozvučnost B3. V místě žel. přejezdů je prvních 20,0 m protihlukové stěny (na každou stranu) oboustranně pohltivé.

Protihlukové stěny se skládají ze ŽB sloupů a ŽB soklových panelů a protihlukový panelů. Založení protihlukových stěn je navrženo na vrtaných pilotách průměru 750 mm. Na mostních konstrukcích případně zdí jsou navrženy průhledné odrazivé panely (vč. ochrany proti nárazu ptačtva), které jsou osazeny do ocelových sloupů. Rozteč sloupů je 2,0 m a jsou ukotveny přes patní desku do římsy mostu / zdi. Základní osová vzdálenost protihlukových stěn od přilehlé koleje je 3,5 m. V oblasti trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Únikové východy jsou navrhovány individuálně dle délky protihlukových stěn. U jednostranně umístěné PHS je min. vzdálenost 300,0 m. U oboustranně umístěné PHS je vzdálenost 150,0 m (střídavě). Únikový východ je tvořen vzájemným překryvem protihlukové stěny. Podél protihlukové stěny jsou v rozestupech max. po 20,0 m osazeny piktogramy „Nouzový východ/úniková cesta“ - v souladu normativními požadavky souboru norem ČSN ISO 3864-1 a ČSN ISO 3864-4 (fotometrické) a ČSN EN ISO 7010 (designové). U PHS jsou po 50-ti m navrženy pole s garantovaným prostupem do 5 min. za použití běžných technických prostředků používaných jednotkami IZS / HZS SŽ.

Stávající stav

V řešeném úseku trati Stod (mimo) – Domažlice – Pasečnice (včetně) jsou v současném stavu umístěny podél tratě dvě protihlukové stěny:

- u obce Osvračín v km 152,870 - 153,354 (stáv. staničení) na levé straně jednokolejné tratě (část PHS je umístěna podél st. zastávky Osvračín)
- u obce Chotiměř v km 154,894 - km 155,233 (stáv. staničení) na pravé straně jednokolejné tratě

Obě protihlukové stěny jsou tvořeny ocelovými sloupy, do kterých jsou zasunuty ŽB soklové panely a ŽB jednostranně pohltivé panely. Výška PHS je v obou případech 2,0 m nad TK.

Navrhovaný stav

V rámci stavby jsou navrženy protihlukové stěny, které zabráňují šíření a snižují úroveň hlukové zátěže z provozu dráhy. V řešeném úseku je umístěno celkem 15 SO protihlukových stěn, které se dále rozdělují na samostatné části PHS o různých délkách a výškách nad TK. Níže je v tabulce uveden přehled veškerých PHS, jejich staničení, umístění, délky vč. výšky nad TK/terénem.

označení SO	staničení PHS (km)	délka (m)	výška nad TK (m)	strana koleje	poznámka
SO 30-61-01	128,423 - 128,523	100,0	2,5	vlevo	
SO 31-61-01	129,637 - 129,750	113,0	1,5	vpravo	
SO 31-61-01	129,873 - 130,019	146,0	1,5	vpravo	
SO 33-61-01	134,693 - 134,796	103,0	2,5	vlevo	
	134,796 - 134,887	91,0	3,0		
	134,887 - 134,939	52,0	4,5		
	134,939 - 134,968	37,0	2,5		
	134,986 - 135,031	45,0	2,5		
SO 33-61-01	135,300 - 135,500	200	2,0	vlevo	
SO 33-61-01	136,103 - 136,183	80	2,5	vlevo	
SO 33-61-02	134,839 - 134,961	122	4,0	vpravo	podchod
SO 33-61-02	135,281 - 135,358	77,0	4,0		
SO 33-61-03	139,817 - 140,070	253,0	2,5	vlevo	umístěna na hraně zářezu
SO 33-61-03	140,104 - 140,303	200,0	3,0	vlevo	
	140,303 - 140,582	280,0	2,0		
SO 33-61-04	139,493 - 139,781	288,0	2,0	vpravo	
	139,810 - 139,883	73,0	2,0		
SO 33-61-04	140,020 - 140,050	30,0	2,0	vpravo	
	140,050 - 140,086	36,0	2,5		
SO 33-61-04	140,104 - 140,174	70,0	2,5	vpravo	
SO 33-61-04	140,232 - 140,380	147,0	2,0	vpravo	
SO 34-61-01	140,506 - 140,606	100,0	2,5	vpravo	
SO 34-61-01	140,642 - 140,711	71,0	4,0	vlevo	
	140,711 - 140,897	186,0	3,0		
	140,897 - 141,100	203,0	4,0		
SO 34-61-01	140,952 - 141,039	87,0	1,5	vpravo	
SO 34-61-01	141,287 - 141,337	50,0	2,0	vpravo	
SO 34-61-01	141,946 - 142,026	80,0	2,0	vpravo	
SO 35-61-01	148,500 - 158,597	794,0	1,5	vpravo	
SO 35-61-02	161,763 - 162,444	680,0	2,0	vpravo	
SO 35-61-02	162,024 - 162,240	216,0	2,0	vlevo	
SO 35-61-03	165,045 - 165,217	172,0	1,5	vpravo	
SO 36-61-01	168,601 - 169,111	510,0	2,5	vlevo	
SO 36-61-01	169,230 - 169,544	314,0	2,0	vlevo	umístěna na hraně zářezu
SO 36-61-02	168,213 - 168,250	237,0	2,0	vpravo	
SO 36-61-02	168,629 - 168,818	189,0	2,5	vpravo	
	168,818 - 168,848	30,0	3,0		

označení SO	staničení PHS (km)	délka (m)	výška nad TK (m)	strana koleje	poznámka
	168,848 - 169,273	425,0	2,5		
	169,273 - 169,393	120,0	2,0		
	169,393 - 169,516	124,0	2,5		
SO 37-61-02	169,560 - 170,335	775,0	2,0	vpravo	
SO 37-61-01	169,562 - 170,038	479,0	2,5	vlevo	
SO 37-61-02	170,563 - 170,748	185,0	2,0	vpravo	
	170,888 - 170,907	19,0	2,5		
SO 37-61-02	170,907 - 170,926	19,0	3,0	vpravo	
	170,926 - 170,953	27,0	2,5		
	171,871 - 172,398	528,0	1,5		
SO 38-61-01	172,398 - 172,410	12,0	2,0	vpravo	
	172,410 - 172,424	14,0	1,5		
SO 38-61-01	172,676 - 172,736	60,0	2,0	vpravo	4,0 m od koleje
	137,897 - 173,962	65,0	2,5	vpravo	
SO 38-61-01	173,797 - 173,922	125	-	kol. č. 1	kolej. absorbéry
SO 38-61-01	173,857 - 173,897	40,0	1,0	vpravo	nížká prot. clona

11. D.2.2.1 Pozemní objekty budov

SO 31-72-01 Stod – Holýšov, technologický objekt u vjezdového portálu tunelu Střelice
 SO 31-72-02 Stod – Holýšov, technologický objekt u výjezdového portálu tunelu Střelice
 SO 32-71-01 ŽST Holýšov, stavební úpravy ve VB
 SO 32-72-01 ŽST Holýšov, technologická budova-HO1
 SO 32-72-02 ŽST Holýšov, technologická budova-HO2
 SO 33-72-01 Odb. Dolní Kamenice, technologická budova
 SO 34-71-01 ŽST Staňkov, stavební úpravy ve VB
 SO 34-72-01 ŽST Staňkov, technologická budova-ST1
 SO 34-72-02 ŽST Staňkov, technologická budova-ST2
 SO 35-72-01 Odb. Přívozec, technologická budova
 SO 35-72-02 Odb. Nový Mlýn, technologická budova
 SO 36-71-01 ŽST Domažlice, stavební úpravy ve VB
 SO 36-72-01 ŽST Domažlice, provozní budova a hala OTV
 SO 36-72-02 ŽST Domažlice, objekt EPZ
 SO 36-72-03 ŽST Domažlice, technologická budova-DO2
 SO 36-72-04 ŽST Domažlice, areál OTV, samoobslužné kontejnerové výdejní zařízení
 SO 38-72-01 ŽST Pasečnice, technologická budova

Stavební objekty zahrnují řešení stavebních úprav stávajících VB a návrh novostaveb technologických objektů v blízkosti železniční trati. Rozsah novostaveb vychází zejména z požadavků jednotlivých technologií umístěných v objektech. Dispozice objektů respektují požadavky technologií.

Navrhované technické řešení

Stavební úpravy stávajících VB

V níže uvedených lokalitách jsou dle konkrétních požadavků a potřeb navrženy stavební úpravy – popis viz níže v textu u jednotlivých SO:

- ŽST Holýšov
- ŽST Staňkov
- ŽST Domažlice

Novostavby technologických objektů

Ve snaze sjednotit jednotlivé návrhy do rozumného počtu variant, byly navrženy velikosti a členění objektů dle jednotlivých určených velikostně takto:

VARIANTA 1

- půdorysně rozměry: 6,26 x 12,98 m
- zastavěná plocha: 82 m²
- obestavěný prostor: 535 m³

VARIANTA 2

- půdorysně rozměry: 6,26 x 14,74 m
- zastavěná plocha: 93 m²
- obestavěný prostor: 605 m³

VARIANTA 3

- půdorysně rozměry: 7,54 x 9,50 m
- zastavěná plocha: 72 m²
- obestavěný prostor: 505 m³

VARIANTA 4

- půdorysně rozměry: 8,70 x 38,22 m
- zastavěná plocha: 333 m²
- obestavěný prostor: 2500 m³

Souhrnně:

Nové technologické objekty budou přízemní, jednoduchého obdélníkového půdorysného tvaru. Vnitřní dispozice odpovídají požadavkům technologií sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé.

Základové konstrukce budou z železobetonové desky, založené v úrovni cca 1,2 m pod okolní U.T. na štěrkovém polštáři.

Objekty budou tvořeny z prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk. Stropní konstrukce budou montované z prefabrikovaných železobetonových panelů. Konstrukce krovu budou ze sbíjených prkenných příhradových vazníků, střechy se sklonem 35°, krytina bude z profilovaného/ falcovaného plechu, popř. z keramických/ betonových tašek se standardními doplňky (sněhové zábrany a jiné). Výšky hřebenů cca 6,4 až 7,35 m nad okolním U.T./ zpevněnou plochou zajišťující přístup do objektů.

Výplně otvorů v obvodových zdech budou tvořeny samostatnými vstupními bezpečnostními ocelovými zateplenými dveřmi s bezpečnostní třídou 3. Vnitřní světlá výška místnosti bude 3,5 m. Kabelové kanály budou mít hloubku 0,8 m.

Nové objekty nebudou trvale obsazeny (vyjma TB-DO2 v ŽST Domažlice) a nebudou mít hygienické zařízení. Místnosti budou vytápěny prostřednictvím elektrických přímotopů. V místnostech se sdělovacím a zabezpečovacím zařízením budou osazeny klimatizační SPLIT jednotky (v létě chladí, v zimě topí), ostatní prostory budou odvětrávány přirozeně popř. nuceně prostřednictvím ventilátorů.

Napojení objektu na inženýrské sítě bude součástí samostatných souvisejících SO a PS.

Dešťová voda ze střech objektů bude odváděna prostřednictvím podokapových žlabů a svodů do dešťového potrubí napojeného na místní dešťovou kanalizaci. V případě absence kanalizace bude dešťová voda svedena do sestavy vsakovacích modulů, které budou umístěny na stejném pozemku jako vlastní objekt, s případnou předchozí retencí, popř. volným vypouštěním na travní drn a následným pozvolným vsakováním v kombinaci s odpařováním.

Součástí SO budou i části ZTI – vnitřní vodovod a kanalizace, odvětrání/ VZT a stavební elektroinstalace vč. hromosvodu.

Elektroinstalace:

Napěťová soustava: 3 NPE AC 50 Hz, 230/400 V/TN - S

Ochrana před nebezpečným dotykem dle ČSN 33 2000 - 4 - 41 automatickým odpojením od zdroje.

Elektroinstalace bude provedena kabely s měděnými jádry pod omítkou, osvětlení bude zářivkovými svítilnami a zásuvkové rozvody dle požadavku technologie a uživatele. Uzemnění objektu bude řešeno FeZn páskem vloženým do základů, jímací soustava bleskosvodu na střeše bude na toto uzemnění napojena.

Vytápění:

Místnosti vytápěny pomocí elektrických přímotopů. Jedná se o 24 hodinový provoz.

Vzduchotechnika:

Objekty budou větrány přirozeným/ nuceným způsobem stěnovými ventilátory/ mřížkami. Místnosti sdělovacího a zabezpečovacího zařízení budou chlazeny SPLIT systémy s vnitřními a venkovními jednotkami.

Invariantně je navržena „hala pro OTV Domažlice a integrované provozní pracoviště OŘ Plzeň“.

Provozní budova bude 2 podlažní s kabelovým prostorem pod místnostmi s osazovanou technologií sdělač, zabzač a rozvodnou NN. Půdorysný tvar obdélníku.

Základové konstrukce budou z železobetonové desky/ prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk – kabelový prostor pod výše zmiňovanými technologiemi, v kombinaci se základovými pasy pod zbylou částí budovy, obojí založené na štěrkopískovém polštáři v úrovni cca 1,1 m pod okolním U.T.

Svislé nosné konstrukce budou tvořeny z obvodových a vnitřních nosných stěn z keramického/ betonového zdiva opatřeného vnějším kontaktním zateplovacím systémem z fasádního polystyrenu/ fasádní minerální vlny.

Vodorovné nosné konstrukce budou tvořeny z železobetonových desek. Stropní konstrukce budou montované z prefabrikovaných předpjatých železobetonových panelů. Střešní konstrukce bude plochá s minimálním bezpečným spádem pro krytinu z asfaltových modifikovaných pásů/ měkčeného PVC.

Tepelné izolace budou provedeny kontaktním způsobem na obvodových zdech - z fasádního polystyrenu/ minerální vlny a volně ložené – na stropních panelech v rámci skladby konstrukce střešního pláště a v části podlahy bez kabelového prostoru z podlahového polystyrenu.

Výplně otvorů v obvodových zdech budou tvořeny samostatnými vstupními bezpečnostními ocelovými zateplenými dveřmi s bezpečnostní třídou 3 a otevíravými plastovými/ hliníkovými okny se zasklením z izolačního trojskla. Vnitřní světlá výška místností bude: v 1. NP = 3,5 m; ve 2. NP = 2,7 m. Kabelový prostor bude mít světlost min. 0,7 m.

Kolejová hala/ remíza bude 1 podlažní, s montážní jámou u koleje č. o2. Počet kolejí v hale = 2.

Základové konstrukce budou z železobetonové desky (montážní jáma) v kombinaci s prefabrikovanými železobetonovými základovými patkami pod nosnými ocelovými sloupy. Patky založené na štěrkopískovém polštáři v úrovni cca 1,1 m/ deska v montážní jámě v úrovni cca 1,5 m pod okolním U.T.

Svislé nosné konstrukce budou tvořeny sloupovým systémem z válcovaných ocelových profilů opatřených vnějším pláštěm ze zateplených sendvičových PUR/ PIR fasádních panelů.

Vodorovné nosné konstrukce (rošt pro opláštění panelů) budou tvořeny rovněž z válcovaných ocelových profilů. Stropní konstrukce bude tvořit nosnou konstrukci střešní a bude rovněž z ocelových prvků. Vlastní střešní plášť bude tvořen prvky shodnými/ obdobnými jako opláštění stěn – PUR/ PIR zateplené sendvičové panely. Střešní konstrukce bude sedlová, se spádem 15°.

Výplně otvorů v obvodových zdech budou tvořeny samostatnými vstupními bezpečnostními ocelovými zateplenými dveřmi/ vjezdovými vraty s bezpečnostní třídou 3 a otevíravými plastovými/

hlídkovými okny se zasklením z izolačního trojskla. Vnitřní světlá výška místností bude (po nosník jeřábové dráhy) cca 7,35 m. Hloubka montážní jámy bude 1,25 m.

V rámci vnitřní dispozice je v kolejové haly osazeno 1 umyvadlo pro možnost rychlého umytí rukou po práci.

Nad vstupy do objektu provozní budovy i kolejové haly budou osazeny stříšky, které budou plnit funkci ochrany před deštěm.

Kryté parkovací stání pro osobní automobily a dodávky v celkovém počtu 8 ks je navrženo v rámci tohoto SO. Materiálově se jedná o ocelovou konstrukci založenou na železobetonových prefabrikovaných základových patkách na šterkopískovém. Opláštění stěn není navrhováno. Střecha tvarem pultová se spádem 10°. Jako střešní krytina je navržen trapézový plech kotvený do roštu/stropnic z ocelových válcovaných profilů. Půdorysný tvar obdélníku s rozměry cca 6,0 x 24,0 m. Výška okapu cca 3,4 m a výška hřebene cca 4,7 m nad okolním U.T.

Zastřešení plochy u ČS je navrženo pouze předběžně a orientačně, zakresleno v situaci tvarem obdélníku s rozměry cca 9,7 x 13,2 m. Předpokládá se obdobná ocelová konstrukce jako je navržena pro kryté parkovací stání. Výška pultové střechy musí zajistit bezpečnou dostatečnou světlou výšku pro průjezdný průřez/ profil. Dle zvoleného konkrétního systémového kontejneru ČS bude adekvátně navrženo zastřešení (v rámci dodávky ČS od některých výrobců je případně i možné zastřešení ČS dodat jako volitelné příslušenství).

Napojení objektu na inženýrské sítě bude součástí samostatných souvisejících SO a PS. Jedná se o vodovod, splaškovou a dešťovou kanalizaci, rozvody NN, slaboproudé rozvody sdělačů, zabíječů, případně další dle potřeby a požadavků.

Splašková voda bude likvidována prostřednictvím napojení na areálové rozvody splaškové kanalizace.

Dešťová voda ze střech objektů bude odváděna prostřednictvím podokapových žlabů a svodů do dešťového potrubí napojeného na areálové rozvody dešťové kanalizace a svedena do retenční nádrže. V dalším stupni dokumentace bude provedena vsakovací zkouška, předpokládá se, že dešťová voda bude vsakována na přilehlém pozemku.

Součástí SO budou i části ZTI – vnitřní vodovod a kanalizace, odvětrání/ VZT a stavební elektroinstalace vč. hromosvodu.

Elektroinstalace:

Napěťová soustava: 3 NPE AC 50 Hz, 230/400 V/TN - S

Ochrana před nebezpečným dotykem dle ČSN 33 2000 - 4 - 41 automatickým odpojením od zdroje.

Elektroinstalace bude provedena kabely s měděnými jádry pod omítkou, osvětlení bude zářivkovými svítilnami a zásuvkové rozvody dle požadavku technologie a uživatele. Uzemnění objektu bude řešeno FeZn páskem vloženým do základů, jímací soustavy bleskosvodů na střechách budou na toto uzemnění napojeny.

Vytápění:

Předpokládá se využití alternativních obnovitelných zdrojů – tepelná čerpadla v kombinaci s fotovoltaickými/ solárními panely osazenými na střechě provozní budovy.

Vzduchotechnika:

Vnitřní prostory budou větrány přirozeným způsobem prostřednictvím otevíracích oken. Místnosti bez oken nuceným způsobem stěnovými ventilátory/ mřížkami. Místnosti sdělovacího a zabezpečovacího zařízení budou chlazeny SPLIT systémy s vnitřními a venkovními jednotkami.

V objektu budou osazeny prvky EZS, ASHS apod. – vše dle požadavků příslušných ČSN a investora – tato zařízení budou součástí samostatných SO.

SO 31-72-01 Stod - Holýšov, technologický objekt u vjezdového portálu tunelu Střelice

SO 31-72-02 Stod - Holýšov, technologický objekt u výjezdového portálu tunelu Střelice

Objekt SO 31-72-01 je umístěný v km 130,500 vlevo na parc. č. 592/3 a 61, KÚ: Střelice [646776]. Objekt SO 31-72-02 je umístěný v km 131,450 vlevo na parc. č. 418/25, KÚ: Střelice [646776]. Velikostně se jedná o VARIANTU 1 s půdorysnými rozměry 6,26 x 12,98 m.

5.3 SO 32-71-01 ŽST Holýšov, stavební úpravy ve VB

Objekt č. p. 297 je umístěný v km 134,480 vlevo na parc. č. st. 501, KÚ: Holýšov [641553].

Stávající objekt VB je 2 podlažní zděný objekt s posklepením. V rámci stavebních úprav bude část objektu ubourána tak, aby uvolnila místo pro novostavbu nového technologického objektu TB-HO2. Vlastní zastávka s nástupištěm bude polohově posunuta o cca 400 m. Z hlediska bourané části a rušených stávajících místností se jedná o:

- 1. PP: část chodby a 8x sklep
- 1. NP: sklad, čekárnu, chodbu a hygienické zázemí pro cestující, venkovní zastřešení
- 2. NP: nevyužitá půda

V nově navrženém stavu zůstane zachována část VB se zastavěnou plochou o rozměrech 12,10 m x 13,2 m. Stávající přípojky zavedené do části navržené k ubourání budou upraveny/ zaslepeny v rámci vlastních SO.

SO 32-72-01 ŽST Holýšov, technologická budova-HO1

Objekt je umístěný v km 133,530 vpravo na parc. č. 1537/12, KÚ: Holýšov [641553]. Velikostně se jedná o VARIANTU 1 s půdorysnými rozměry 6,26 x 12,98 m.

SO 32-72-02 ŽST Holýšov, technologická budova-HO2

Objekt je umístěný v km 134,480 vlevo na parc. č. st. 501, KÚ: Holýšov [641553]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

SO 33-72-01 Odb. Dolní Kamenice, technologická budova

Objekt je umístěný v km 137,000 vlevo na parc. č. 53/122, KÚ: Dolní Kamenice u Holýšova [643068]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

SO 34-71-01 ŽST Staňkov, stavební úpravy ve VB

Objekt č. p. 80 je umístěný v km 140,640 vpravo na parc. č. st. 88/1, KÚ: Staňkov-ves [798711].

Stávající objekt VB je 2 podlažní zděný objekt s posklepením. V rámci stavebních úprav bude provedeno propojení stávající vnitřní sdělovací místnosti s nově navrhovanými venkovními trasami – probourání otvoru v obvodové konstrukci a případně úpravy po vyklizení stávající technologie.

SO 34-72-01 ŽST Staňkov, technologická budova-ST1

Objekt je umístěný v km 140,580 vpravo na parc. č. 1089/4, KÚ: Staňkov-ves [798711]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

SO 34-72-02 ŽST Staňkov, technologická budova-ST2

Objekt je umístěný v km 141,680 vpravo na parc. č. 619, KÚ: Hlohová [639427]. Velikostně se jedná o VARIANTU 1 s půdorysnými rozměry 6,26 x 12,98 m.

SO 35-72-01 Odb. Přívozec, technologická budova

Objekt je umístěný v km 157,910 vpravo na parc. č. 1257, KÚ: Blížejev [605620]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

SO 35-72-02 Odb. Nový Mlýn, technologická budova

Objekt je umístěný v km 161,100 vlevo na parc. č. 1103 a 1104, KÚ: Milavče [694509]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

SO 36-71-01 ŽST Domažlice, stavební úpravy ve VB

Objekt stávající VB č.p. 131 je umístněný v km 168,170 vpravo na parc. č. st. 768, st. 4046, KÚ: Domažlice [630853]. Část VB č.p. 157 umístněná na parc. č. st. 767/1 je navržena k demolici (viz část D.2.2.5).

Stavební úpravy stávajícího objektu budou vyvolány potřebou a požadavky technologie – bez požadavků. Jediným požadavkem na stavební úpravy je výšková úprava (posun směrem nahoru) vstupních dveří do DK ze stávajícího nástupiště, jehož výška je v nově navrhovaném stavu upravována – posun + 150 mm. Tzn. dojde k vybourání stávajících dveří, vybourání kapes a osazení nových překladů a osazení nových vstupních dveří bezpečnostní třídy 3. Součástí bude začištění vnitřních i vnějších omítek + výmalba vnitřního prostoru DK.

SO 36-72-01 ŽST Domažlice, provozní budova a hala OTV

Objekt je umístněný v km 167,400 vlevo na parc. č. 2898/55, KÚ: Domažlice [630853]. Velikostně se jedná o INVARIANTNÍ ŘEŠENÍ s celkovými půdorysnými rozměry 16,9 x 86,4 m.

SO 36-72-02 ŽST Domažlice, objekt EPZ

Objekt je umístněný v km 167,980 vpravo na parc. č. 2898/66, KÚ: Domažlice [630853]. Velikostně se jedná o VARIANTU 3 s půdorysnými rozměry 7,54 x 9,50 m.

SO 36-72-03 ŽST Domažlice, technologická budova-DO2

Objekt je umístněný v km 168,200 vpravo na parc. č. st. 769 a 2898/66, KÚ: Domažlice [630853]. Velikostně se jedná o VARIANTU 4 s půdorysnými rozměry 8,70 x 38,22 m.

Tento objekt bude mít jako jediný trvalou obsluhu, navržena DK se 4 pracovními místy, denní místnost, šatny a hygienické zázemí (sprchy, WC).

SO 36-72-04 ŽST Domažlice, areál OTV, samoobslužné kontejnerové výdejní zařízení

Náplní tohoto stavebního objektu je řešení samoobslužného kontejnerového výdejního zařízení, které bude umístněno mezi kolejemi č. 201 a 202, před vjezdovými vraty do haly OTV, resp. na konci zpevněné plochy před touto halou. Kontejnerové výdejní zařízení bude umístněno pod zastřešením, jako proložené haly OTV, řešené v rámci SO 36-72-01. Samtoné zbrojení se přepokládá v kol. č. 202, která bude vybavena záchytným zařízením proti úkapům formou vany s pochozím roštem v konstrukci žel. svršku (SO 36-10-01).

Technická specifikace – popis:

- kontejnerová nádrž s kompletní výbavou – pro motorovou naftu
- komplexní kontejnerové řešení nadzemního výdejního zařízení pro samoobslužný výdej PHM
- minimální nároky na stavební připravenost dostahuje pevný a stabilní podklad
- přípojka nízkého napětí a individuální zemnicí soustava dle lokality
- kompaktní rozměry kontejneru š/dl/v = 2438/6058/2591 mm
- konstrukce s ochranou proti povětrnostním vlivům
- certifikace technologického celku jako výrobek plnící funkci stavby
- nádrž splňuje požadavky dle ČSN 65 0202 - Hořlavé kapaliny. Plnění a stáčení výdejní čerpací stanice

Technologie kontejneru:

- plně dvouplášťová nádrž objem cca 11.000 litrů
- hlídání hladiny a meziprostoru
- bezpečnostní ventil odvětrání v souladu UL předpisy
- odvětrání s ochranou proti dešti
- sací potrubí pro výdejní stojan, mechanická ochrana proti přeplnění FULL STOP a elektronický alarm
- plnící potrubí s bezpečnostním kulovým ventilem, zpětnou klapkou a druhé plnění pro AC
- typizované kontejnerové rohové zámky pro snadnou manipulaci a převoz, snadný přístup

Výdejní stojan

- samoobslužný výdejní stojan určen pro výdej jednoho produktu – motorové nafty
- metrologicky ověřené měřidlo vydaného množství
- autorizace obsluhy pomocí integrované čtečky čipů
- možnost doplnění o klávesnici s možností zadávání PIN kódu
- variabilní délka samonavíjecí výdejní hadice (8 – 60 m)

SO 38-72-01 ŽST Pasečnice, technologická budova

Objekt je umístěný v km 172,740 vpravo na parc. č. 704/1, KÚ: Havlovice u Domažlic [637980]. Velikostně se jedná o VARIANTU 2 s půdorysnými rozměry 6,26 m x 14,74 m.

12. D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích, zastřešení výstupů z podchodu

Předmětem řešení této části je umístění nových přístřešků a zastřešení pro cestující na nástupišťích ve ŽST Holýšov, Staňkov a Domažlice a zastávkách Střelice, Blížejov, Milavče a Domažlice město. Součástí této části dokumentaci jsou rovněž zastřešení výstupů z podchodů v ŽST Holýšov a Staňkov. Navržené velikosti přístřešků a zastřešení jsou dány frekvencí cestujících.

SO 31-75-01 Zast. Střelice, přístřešky pro cestující
SO 32-74-01 ŽST Holýšov, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu
SO 34-74-01 ŽST Staňkov, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu
SO 35-75-01 Zast. Blížejov, přístřešky pro cestující
SO 35-75-02 Zast. Milavče, přístřešky pro cestující
SO 36-74-01 ŽST Domažlice, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu
SO 37-75-01 Zast. Domažlice město, přístřešky pro cestující

Stávající stav

Ve stávajícím stavu trasa neprochází obcí Střelice. V této obci je zřizována nová zastávka.

V ŽST Holýšov je přístřešek pro cestující u výpravní budovy. Nově budovaná zastávka bude posunuta směr Domažlice.

V ŽST Staňkov je přístřešek pro cestující u výpravní budovy.

V zastávce Blížejov je pouze čekárna ve výpravní budově. Trať bude v této obci vedena v nové trase a bude zbudována zcela nová zastávka.

V zast. Milavče byla původní zděná budova zastávky upravena na „přístřešek“ pro cestující. Trať bude v této obci vedena v nové trase a bude zbudována zcela nová zastávka.

V ŽST Domažlice je přístřešek u výpravní budovy.

V zast. Domažlice město je pouze čekárna ve výpravní budově.

Navržené řešení

Půdorysné rozměry přístřešků a zastřešení nástupišť vychází z frekvencí cestujících získaných ve sčítací kampani v říjnu 2019.

SO 31-75-01 Zast. Střelice, přístřešky pro cestující

Pro zajištění ochrany cestujících před klimatickými vlivy je na obou nástupišťích umístěn vždy jeden nástupištní přístřešek kapacitně dimenzován na nástupní frekvenci 30 cestujících na vlak.

Přístřešky jsou tvořeny kci z ocelových prvků z boku opláštěných bezpečnostním kaleným sklem. Zadní stěna je tvořena z desek na bázi syntetických pryskyřic. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejíště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Kce je kotvena do do kce nástupiště.

Vnitřní podhledy kvůli sedání ptactva nejsou navrženy. Odvodnění je skapem na terén.

Součástí vybavení zastřešení a přístřešků jsou: lavičky s dělenými sedáky, vývěsky na jízdní řády a odpadkové koše na tříděný odpad (nekuřácké se stříškou osazené mimo přístřešky a zastřešení).

Osvětlení přístřešků bude řešeno v rámci osvětlení nástupišť. V rámci tohoto SO bude řešen systém zavěšení resp. kotvení svítidel na ocelové konstrukce.

Minimální podchodná výška 2,5 m je dodržena.

Zastavěná plocha přístřešku	17,9 m ² (6,17 x 2,9 m)
Krytá plocha pro cestující	15 m ² (6,0 x 2,5 m)
Výška	2,685 m
Obestavěný prostor	40,3 m ³

SO 32-74-01 ŽST Holýšov, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

Pro zajištění ochrany cestujících před klimatickými vlivy je na obou nástupišťích umístěn vždy jeden nástupištní přístřešek kapacitně dimenzován na nástupní frekvenci 60 cestujících na vlak.

Přístřešky jsou tvořeny kci z ocelových prvků z boku opláštěných bezpečnostním kaleným sklem. Zadní stěna je tvořena z desek na bázi syntetických pryskyřic. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejiště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Kce je kotvena do nástupiště.

Vnitřní podhledy kvůli sedání ptactva nejsou navrženy. Odvodnění je skapem na terén.

Součástí vybavení zastřešení a přístřešků jsou: lavičky s dělenými sedáky, vývěsky na jízdní řády a odpadkové koše na tříděný odpad (nekuřácké se stříškou osazené mimo přístřešky a zastřešení).

Osvětlení přístřešků bude řešeno v rámci osvětlení nástupišť. V rámci tohoto SO bude řešen systém zavěšení resp. kotvení svítidel na ocelové konstrukce.

Minimální podchodná výška 2,5 m je dodržena.

Zastavěná plocha přístřešku	37,32 m ² (12,87 x 2,9 m)
Krytá plocha pro cestující	30 m ² (12 x 2,5 m)
Výška	2,685 m
Obestavěný prostor	80,55 m ³

V této stanici je navržen nový podchod. Součástí tohoto SO je rovněž zastřešení dvou výstupů.

Jedná se o rámovou kci z ocelových profilů kotvených do stěn výstupů z podchodu. Stěny budou vyplněny bezpečnostním kaleným sklem. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejiště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Odvodnění bude skapem na terén.

Minimální podchodná výška 2,5m je dodržena.

Půdorysné rozměry	12,35 x 3 m .
Zastavěná plocha	37,05 m ²
Výška	cca 3,2 m
Obestavěný prostor	118,4 m ³

SO 34-74-01 ŽST Staňkov, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

Na ostrovním nástupišti č.1 mezi kolejemi č. 1 a 2 bude umístěn nový nástupištní přístřešek kapacitně dimenzovaný na nástupní frekvenci 48 cestujících na vlak.

Nosná kce bude z ocelových profilů. Stěny budou z bezpečnostního kaleného skla. Střecha bude pultová ze sendvičových izolačních panelů. Založení na základové desce. Dešťové svody budou zaústěny do kanalizace v rámci. Podchodná výška bude min. 2,5m. Přístřešek je navržen tak, aby umožňoval vstup z obou stran ostrovního nástupiště.

Vnitřní podhledy kvůli sedání ptactva nejsou navrženy. Odvodnění je skapem na terén.

Součástí vybavení zastřešení a přístřešků budou: lavičky s dělenými sedáky, vývěsky na jízdní řády a odpadkové koše na tříděný odpad (74nekuřácké se stříškou osazené mimo přístřešky a zastřešení).

Osvětlení přístřešků bude řešeno v rámci osvětlení nástupišť. V rámci tohoto SO bude řešen systém zavěšení resp. kotvení svítidel na ocelové konstrukce.

Minimální podchodná výška 2,5m je dodržena.

Zastavěná plocha přístřešku	30 m ² (12 x 2,5 m)
Krytá plocha pro cestující	27,14 m ² (11,8 x 2,3 m)
Výška	3 m
Obestavěný prostor	81,42 m ³

V této stanici je navržen nový podchod. Součástí tohoto SO je rovněž zastřešení třech výstupů. Jedná se o dvě samostatná schodiště a jedné přístupové rampy se dvěma schodišti.

Zastřešení budou tvořena rámovou kcí z ocelových profilů kotvených do stěn výstupů z podchodu. Stěny budou vyplněny bezpečnostním kaleným sklem. Stěna zastřešení přístupové rampy směrem ke kolejišti bude plnit funkci PHS (SO 34-61-01 ŽST Staňkov, protihlukové stěny vlevo a vpravo) a tvořena odpovídajícím materiálem. Pultová střecha tohoto zastřešení je napojená na PHS stěnu. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejiště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Odvodnění bude skapem na terén.

Minimální podchodná výška 2,5m je dodržena.

Půdorysné rozměry	10,625 x 4,345 m 11,785 x 3,045 m 17,66 x 5,275 + 36,805 x 5,85 + 6,48 x 2,78 m
Zastavěná plocha	336,85 m ²
Výška	cca 3,2 m
Obestavěný prostor	1078 m ³

SO 35-75-01 Zast. Blížejov, přístřešky pro cestující

Trať bude v této obci vedena v nové trase a bude zbudována zcela nová zastávka.

Pro zajištění ochrany cestujících před klimatickými vlivy je na obou nástupišťích umístěn vždy jeden nástupištní přístřešek kapacitně dimenzován na nástupní frekvenci 23 cestujících na vlak.

Přístřešky jsou tvořeny kcí z ocelových prvků z boku opláštěných bezpečnostním kaleným sklem. Zadní stěna je tvořena z desek na bázi syntetických pryskyřic. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejiště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Kce je kotvena do do kce nástupišťe.

Vnitřní podhledy kvůli sedání ptactva nejsou navrženy. Odvodnění je skapem na terén.

Součástí vybavení zastřešení a přístřešků budou: lavičky s dělenými sedáky, vývěsky na jízdní řády a odpadkové koše na tříděný odpad (nekuřácké se stříškou osazené mimo přístřešky a zastřešení).

Osvětlení přístřešků bude řešeno v rámci osvětlení nástupišť. V rámci tohoto SO bude řešen systém zavěšení resp. kotvení svítidel na ocelové konstrukce.

Minimální podchodná výška 2,5m je dodržena.

Zastavěná plocha přístřešku	17,9 m ² (6,17 x 2,9 m)
Krytá plocha pro cestující	15 m ² (6,0 x 2,5 m)

Výška	2,685 m
Obestavěný prostor	40,3 m ³

SO 35-75-02 Zast. Milavče, přístřešky pro cestující

Pro zajištění ochrany cestujících před klimatickými vlivy je na obou nástupištích umístěn vždy jeden nástupištní přístřešek kapacitně dimenzován na nástupní a výstupní frekvenci 9 cestujících na vlak.

Přístřešky jsou tvořeny kci z ocelových prvků z boku opláštěných bezpečnostním kaleným sklem. Zadní stěna je tvořena z desek na bázi syntetických pryskyřic. Střechy jsou pultové orientované směrem od kolejiště. Střešní plášť je tvořen sendvičovými izolačními panely. Kce je kotvena do do kce nástupiště.

Vnitřní podhledy kvůli sedání ptactva nejsou navrženy. Odvodnění je skapem na terén.

Součástí vybavení zastřešení a přístřešků budou: lavičky s dělenými sedáky, vývěsky na jízdní řády a odpadkové koše na tříděný odpad (nekuřácké se stříškou osazené mimo přístřešky a zastřešení).

Osvětlení přístřešků bude řešeno v rámci osvětlení nástupišť. V rámci tohoto SO bude řešen systém zavěšení resp. kotvení svítidel na ocelové konstrukce.

Minimální podchodná výška 2,5m je dodržena.

Zastavěná plocha přístřešku	17,9 m ² (6,17 x 2,9 m)
Krytá plocha pro cestující	15 m ² (6,0 x 2,5 m)
Výška	2,685 m
Obestavěný prostor	40,3 m ³

SO 36-74-01 ŽST Domažlice, zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

V ŽST Domažlice jsou navržena tři nová zastřešení nástupišť.

- na nástupišti 1 a 2 mezi kolejemi č.4 a 6
- na nástupišti 4 a 5 mezi kolejemi č. 1 a 3
- na nástupišti 4 a 6 mezi kolejemi č. 1 a 7

Frekvence cestujících v této stanici je 100 cestujících na vlak.

Tvar nového zastřešení bude typu „vlaštovka“ tvořená ocelovými sloupy kotvenými do žlb základových patek a ocelovými prvky s krytinou ze sendvičových panelů. Dešťové svody budou vedeny podél sloupů a zaústěny do kanalizace.

Půdorysné rozměry:

- | | |
|---|--------------|
| ▪ na nástupišti 1 a 2 mezi kolejemi č.4 a 6 | 100 x 4,75 m |
| ▪ na nástupišti 4 a 5 mezi kolejemi č. 1 a 3 | 70 x 5,76 m |
| ▪ na nástupišti 4 a 6 mezi kolejemi č. 1 a 7. | 30 x 5,37 m |

Výška	4,34 m
Zastavěná plocha	1039,3 m ²

SO 37-75-01 Zast. Domažlice město, přístřešky pro cestující

V zast. Domažlice město bude na nástupišti 1 a 2 umístěn nové zastřešení typu „nízká vlaštovka“. Tvořeno je ocelovými sloupy kotvenými do žlb základových patek a ocelovými prvky s krytinou ze sendvičových panelů. Dešťové svody budou vedeny podél sloupů a zaústěny do kanalizace.

Půdorysné rozměry	30 x 4,16 m
Výška	2,9 m
Zastavěná plocha	124,8 m ²

Mobiliář

Součástí přístřešků a zastřešení nástupišť jsou navrženy lavičky, koše na tříděný odpad a informační vitríny.

Veškerý mobiliář musí splňovat požadavky TSI PRM – zejména musí mít oblé hrany, být vybaven zářkami pro slepeckou hůl a musí být kontrastní vůči pozadí.

Konkrétní typy mobiliáře pro jednotlivé zastávky bude podrobně specifikován dle SŽ PO-20/2019-GŘ *Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář* v dalším stupni PD.

13. D.2.2.3 Individuální protihluková opatření

Celkový rozsah části D.2.2.3 individuální protihluková opatření (IPO) je dán Hlukovou studií.

SO 31-76-01 Stod - Holýšov, individuální protihluková opatření
SO 32-76-01 ŽST Holýšov, individuální protihluková opatření
SO 33-76-01 Holýšov - Staňkov, individuální protihluková opatření
SO 34-76-01 ŽST Staňkov, individuální protihluková opatření
SO 35-76-01 Staňkov - Domažlice, individuální protihluková opatření
SO 37-76-01 Domažlice – Pasečnice, individuální protihluková opatření

Pro IPO byly vytypovány následující objekty v těsné blízkosti trati:

SO 31-76-01 Stod - Holýšov, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Majlátová Dana, Sadová 548, 34562 Holýšov	Politických vězňů č.p. 154, 34562 Holýšov	st. 187	Holýšov [641553]

SO 32-76-01 ŽST Holýšov, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Nádražní č.p. 297 34562 Holýšov	st. 501	Holýšov [641553]
2	Vrbová Ivana, Školní 183, 34562 Holýšov	Školní 183, 34562 Holýšov	St. 196	Holýšov [641553]

SO 33-76-01 Holýšov - Staňkov, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Vokráčka Jiří Ing., Hradčany 134, 33401 Chlumčany	K. Světlé č.p. 296 34561 Staňkov II	st. 282	Staňkov-ves [798711]
2	Janotková Lenka, Na Stráni 674, 34562 Holýšov	K. Světlé č.p. 297 34561 Staňkov II	st. 281	Staňkov-ves [798711]
3	SJM Freisleben Miroslav Ing. a Freislebenová Jitka, Rašínova 148, Staňkov II, 34561 Staňkov Šiftová Jitka, Rašínova 148, Staňkov II, 34561 Staňkov	Rašínova č.p. 148, 34561 Staňkov II	st. 181	Staňkov-ves [798711]
4	ŽITNÁ REAL s.r.o., V kolkovně 920/5, Staré Město, 11000 Praha 1	Rašínova č.p. 109, 34561 Staňkov II	st. 189/1	Staňkov-ves [798711]

SO 34-76-01 ŽST Staňkov, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Nádražní č.p. 80 34561 Staňkov II	st. 88/1	Staňkov-ves [798711]

SO 35-76-01 Staňkov - Domažlice, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Chotiměř 49, 34601 Blížejev- Chotiměř	1108	Chotiměř u Blížejova [605646]

SO 37-76-01 Domažlice - Pasečnice, individuální protihluková opatření

Číslo objektu	Vlastník	Adresa	Parc.č.	Katastrální území
1	Vaněk Michal, Jiráskova 488, Bezděkovské Předměstí, 34401 Domažlice	Jiráskova č.p. 488, 34401 Domažlice	st. 878/2	<u>Domažlice</u> [630853]
2	SJM Herbrík Jiří a Herbríková Dana, Jiráskova 203, Bezděkovské Předměstí, 34401 Domažlice	Jiráskova č.p. 203, 34401 Domažlice	st. 878/1	<u>Domažlice</u> [630853]
3	SJM Šobr Jaroslav a Šobrová Alena, Jiráskova 187, Bezděkovské Předměstí, 34401 Domažlice	Jiráskova č.p. 187 34401 Domažlice	st. 847	<u>Domažlice</u> [630853]

Výměna oken se dle Nařízení vlády č. 272/2011 týká obytných místností, včetně kuchyní. Nová okna musí sledovat zachování architektonického vzhledu objektu. To znamená, že bude použit tvarově podobný typ oken oproti stávajícím – tvar rámu oken, jejich členění a vrchní barevný odstín případně i materiál. Požadavky, týkající se např. barevných odstínů, členění oken a dalších prací je třeba před realizací koordinovat s jednotlivými majiteli dotčených nemovitostí a s investorem.

Skutečná potřeba IPO bude vyhodnocena po dokončení stavebních prací a zahájení zkušebního provozu. Ve vhodných referenčních bodech bude provedeno kontrolní měření hladiny hluku a porovnáno s výsledky Hlukové studie. Pouze v případě, že naměřené hodnoty budou skutečně převyšovat přípustné hladiny hluku ve smyslu uvedených vyhlášek bude u daného objektu přistoupeno k dodatečné realizaci IPO.

Součástí úprav je dále instalace systému zajišťujícího nuceného větrání včetně zřízení přívodu el. energie k větrací jednotce v objektu.

14. D.2.2.4 Orientační systém pro cestující

SO 31-77-01 Zast. Střelice, orientační systém pro cestující
SO 32-77-01 ŽST Holýšov, orientační systém pro cestující
SO 34-77-01 ŽST Staňkov, orientační systém pro cestující
SO 35-77-01 Zast. Blížejev, orientační systém pro cestující
SO 35-77-02 Zast. Milavče, orientační systém pro cestující
SO 36-77-01 ŽST Domažlice, orientační systém pro cestující
SO 37-77-01 Zast. Domažlice město, orientační systém pro cestující

Použití, rozměry a grafické provedení nápisů názvů stanic a zastávek bude odpovídat TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (2018), grafické provedení ostatních prvků orientačního systému bude provedeno dle „Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

SO 31-77-01 Zast. Střelice, orientační systém pro cestující

Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem zastávky a tabule se směrem jízdy vlaků. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. Na koncích nástupišť budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. Ve vzdálenosti 100 m od nástupiště v každém směru bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem zastávky.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému v původní zastávce Hradec u Stoda.

SO 32-77-01 ŽST Holýšov, orientační systém pro cestující

Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem železniční stanice a tabule se směrem jízdy vlaků. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. V podchodu bude umístěno značení kolejí a informace o bezbariérovém přístupu. Na koncích nástupišť budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. Ve vzdálenosti 100 m od nástupiště v každém směru bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem železniční stanice.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

SO 34-77-01 ŽST Staňkov, orientační systém pro cestující

Na nástupišti budou osazeny tabule s názvem železniční stanice a tabule se směrem jízdy vlaků. Další tabule s názvem stanice budou umístěny kolmo ke kolejím v čelech nástupiště a na výpravní budově. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. V podchodu bude umístěno značení kolejí a informace o bezbariérovém přístupu. Na koncích nástupiště budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. V obou zhlavích stanice bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem železniční stanice. V případě zaústění jednokolejné trati bude tato tabule umístěna vpravo z pohledu příjezdu vlaku.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

SO 35-77-01 Zast. Blížejov, orientační systém pro cestující

Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem zastávky a tabule se směrem jízdy vlaků. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. Na koncích nástupišť budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. Ve vzdálenosti 100 m od nástupiště v každém směru bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem zastávky.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

SO 35-77-02 Zast. Milavče, orientační systém pro cestující

Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem zastávky a tabule se směrem jízdy vlaků. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. Na koncích nástupišť budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. Ve vzdálenosti 100 m od nástupiště v každém směru bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem zastávky.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

SO 36-77-01 ŽST Domažlice, orientační systém pro cestující

Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem železniční stanice a tabule se směrem jízdy vlaků. Další tabule s názvem stanice budou umístěny kolmo ke kolejím v čele nástupišť a na výpravní budově. Každá nástupní hrana bude opatřena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. V podchodu bude umístěno značení kolejí a informace o bezbariérovém přístupu. Na koncích nástupišť budou umístěny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a pod zastřešením nálepka „Zákaz kouření“. V obou zhlavích stanice bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem železniční stanice. Stanice bude dále vybavena hmatovými prvky a orientačními hlasovými majáčky.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

SO 37-77-01 Zast. Domažlice město, orientační systém pro cestující

Na nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky a tabule se směrem jízdy vlaků. Další tabule s názvem zastávky bude umístěna kolmo ke kolejím v čele nástupiště. Každá nástupní hrana bude označena tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchod na nástupiště bude označen směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku. Na konci nástupiště bude umístěna tabule „Průchod pro pěší zakázán“ a na přístřešku nálepka „Zákaz kouření“. Ve vzdálenosti 100 m od nástupiště v každém směru bude po pravé i levé straně vně krajních kolejí umístěna jednostranná tabule s názvem zastávky. V případě jednokolejné trati bude tato tabule umístěna vpravo z pohledu příjezdu vlaku. Zastávka bude dále vybavena hmatovými prvky.

V rámci objektu je navržena demolice stávajícího orientačního systému.

15. D.2.2.5 Demolice

SO 31-78-01 Stod – Holýšov, demolice
SO 32-78-01 ŽST Holýšov, demolice
SO 33-78-01 Holýšov – Staňkov, demolice
SO 34-78-01 ŽST Staňkov, demolice
SO 35-78-01 Staňkov – Domažlice, demolice
SO 36-78-01 ŽST Domažlice, demolice
SO 38-78-01 ŽST Pasečnice, demolice

K demolicím jsou navrženy ty povrchové objekty pozemních staveb, které jsou v kolizi s novým prostorovým uspořádáním, kolejovým řešením a objekty, které jsou v havarijním stavu a objekty, které nevyhovují nové technologii a je nutné na jejich místě navrhnout objekty nové vyhovující. Všechny navrhované demolice byly odsouhlaseny s investorem stavby SŽ s.o.

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

Objekty budou odpojeny od inženýrských sítí, odstraněno jeho vybavení, a provedena vlastní demolice, rozboření – částečné ruční prací – dřevěné, kovové a ostatní drobné části (doplňkové konstrukce, stožáry, výplně okenních a dveřních otvorů) a také strojní mechanizací – nosné zdivo, příčky, mazaniny.

Demolice bude provedena včetně základových pasů do hloubky 50 nebo 80 cm pod terén (viz. Technické listy demolice). V některých případech, kdy bude na místě demolice zpevněná plocha, bude odbourání provedeno do hloubky 50 cm. V případě podsklepení nebo odkrytí jímky, šachty apod. bude provedeno zasypaní zeminou nebo šterkopískem a zhutnění. Studny nebudou předmětem demolice.

Suť a materiál z demolice bude přetříděn, přednostně zpětně využit, popř. odvezen na skládku.

Terén bude uveden z hlediska povrchu do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu. V některých oblastech bude po demolicích proveden travní osev (viz. technické listy demolic).

Před zahájením stavebních prací bude ještě jednou zkontrolováno připojení objektu na inženýrské sítě a objekt bude od všech přípojek na inženýrské sítě odpojen.

16. D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

SO 31-79-01 Stod – Holýšov, oplocení

SO 33-79-01 Holýšov - Staňkov, oplocení

SO 35-79-01 Staňkov – Domažlice, oplocení

SO 36-79-01 ŽST Domažlice, oplocení

SO 37-79-01 Domažlice – Pasečnice, oplocení

SO 38-79-01 ŽST Pasečnice, oplocení

V rámci celého traťového úseku se v blízkosti tělesa dráhy nachází stávající pozemky veřejně přístupné i pozemky v majetku právnických osob a soukromých vlastníků. Tyto pozemky jsou dle obvyklostí oploceny.

Navržené řešení

Důvodem demolice částí stávajících a návrh nových oplocení je vždy kolize/ uvolnění prostoru pro návrh umístění nového drážního tělesa (nová trasa/ práce na spodku a svršku), silničních komunikací, přístupu na nástupiště atd. a v neposlední řadě i bezpečnost železniční a silniční dopravy.

Navrženy jsou 2 materiálové varianty oplocení – A. ocelové pletivo na ocelových sloupcích, B. prefabrikovaný žb systém (sloupky + plotové panely).

Celková délka stávajícího oplocení navrženého k odstranění:

- var. A cca 6 771 m
- var. B 0 m

Celková délka nově navrženého oplocení:

- var. A cca 5 891 m
- var. B cca 384 m

Drobná architektura bude podrobněji řešena v dalším stupni projektové dokumentace. V rámci DÚR popis textem viz níže.

Stávající stav

Stávající vybavení ŽST a zast. je zastaralé a v rámci modernizace řešeného traťového úseku bude nahrazeno novým.

Navržené řešení

Ve vybraných žel. stanicích a zastávkách je navržen nový mobiliář na nástupišťích – lavičky, jednoduché odpadkové koše, koše na tříděný odpad a informační vitríny. Součástí mobiliáře bude rovněž stojan pro jízdní kola.

Tvar, výrobce a požadavky na daný typ mobiliářového prvku bude určen při realizaci nástupišť. Veškerý mobiliář musí splňovat požadavky TSI PRM.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

17. D.2.3.1. Trakční vedení

SO 30-81-01 ŽST Stod, TV

SO 30-81-02 TT Stod, připojení napájecího vedení

SO 30-81-03 TT Stod, připojení zpětného vedení

SO 31-81-01 Stod – Holýšov, TV

SO 32-81-01 ŽST Holýšov, TV

SO 33-81-01 Holýšov – Staňkov, TV

SO 34-81-01 ŽST Staňkov, TV
SO 34-81-02 SPS Staňkov, připojení napájecího vedení
SO 35-81-01 Staňkov – Domažlice, TV
SO 36-81-01 ŽST Domažlice, TV
SO 36-81-02 TT Domažlice, připojení napájecího vedení
SO 36-81-03 TT Domažlice, připojení zpětného vedení
SO 37-81-01 Domažlice – Pasečnice, TV
SO 38-81-01 ŽST Pasečnice, TV

Úpravy TV budou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle upravené Vzorové sestavy „S“ pro provozní rychlost do 200 km/hod.

Stavební část:

V celém rozsahu stavby bude navrženo:

- přední hrany stožárů (stávajících i nových) od rekonstruovaných kolejí budou navrženy min. 3,00m + Δ na trati, minimálně ve stísněných místech a mezi kolejemi ve stanicích podle ČSN 34 1530 ed.2

Montážní část:

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 50 Bz a nový trolejový drát 100 mm² Cu. Na individuálních stožárech jsou navrženy konzoly. Na nosných branách závěsy na konzolách SIK. S ohledem na provozovanou rychlost jsou upraveny následující parametry:

- v trolejovém drátu bude zvýšen tah na 12 kN za účelem snížení zdvihu
- budou použita přídatná lana o délce 14 m včetně tunelu, 1. věšák ve vzdálenosti 4 m, další věšáky nutno pravidelně rozměřit (maximální vzdálenost 9 m)
- boční držáky v obloucích $R < 1500$ m budou použity o délce 1050 mm (s výjimkou tunelu) za účelem odstranění tvrdého místa v lomu troleje
- v mechanických děleních bude upravena vzdálenost sjízdné a nesjízdné troleje z hodnoty 400 mm na 200 mm, tzn. že trolejový drát bude probíhat pod trubkou konzoly, nebude použita kladka a náhrada nosným lanem bude provedena až za konzolou
- výška trolejového drátu je nově navržena na 5300 mm nad TK v celém úseku včetně tunelů.

Tyto parametry platí pouze v úseku s rychlostí 200 km/h. Jedná se o Stod – Odbočka Dolní Kamenice, Odbočka Přívozec – Domažlice.

SO 30-81-01 ŽST Stod, TV

V tomto stavebním objektu se řeší úprava trakčního vedení na domažlickém zhlaví v železniční stanici Stod. Trakční vedení v této železniční stanici bude vybudováno v související stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, ovšem se zapojením domažlického zhlaví do stávající jednokolejné trati.

V rámci tohoto stavebního objektu bude provedena demontáž nevyužitelné části podpěr a dotčených kotevních úseků trolejového vedení cca od km 127,600. Zbývající část trakčního vedení, která stavbou dotčena nebude, se v maximální míře využije.

SO 30-81-02 TT Stod, připojení napájecího vedení

V tomto stavebním objektu se řeší úprava a doplnění připojení napájecího vedení (+ pólu) trakční napájecí stanice – trakční transformovny (TT) Stod na trakční vedení. Trakční transformovna bude vybudována v související stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“. Stávající napaječe n1, n2, n3, které jsou připojeny na trakční vedení ve směru na Plzeň budou ponechány. Upraveny budou pouze v nezbytné míře v místech, kde budou dotčeny novým stavem kolejí a dalších objektů.

Nově budou připojeny napaječe n11 a n12 pro 1. a 2. kolej ve směru na Domažlice.

Vývody z budovy TT budou kabelové ke stožárům s odpojovací. Dále bude pokračovat vzdušná linka lanem 1 x 120mm² Cu.

SO 30-81-03 TT Stod, připojení zpětného vedení

V tomto stavebním objektu se řeší úprava kabelového zpětného vedení (- pólu) trakční napájecí stanice – trakční transformovny (TT) Stod na trakční vedení. Trakční transformovna bude vybudována v související stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“. Stávající kabelové zpětné vedení, připojené přímo na kolej, bude ponecháno. Upraveno bude pouze v nezbytné míře v místech, kde bude dotčeno novým stavem kolejí a dalších objektů.

SO 31-81-01 Stod - Holýšov, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v úseku širé trati od nového elektrického dělení ŽST Stod v km cca 128,700 do nového elektrického dělení ŽST Holýšov v km cca 133,250.

V novém dvoukolejném tunelu Střelice bude trolejové vedení zavěšeno na individuálních otočných konzolách, které budou upevněny na samostatném kozlíku zvlášť pro každou kolej.

SO 32-81-01 ŽST Holýšov, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v ŽST Holýšov od nového elektrického dělení v km cca 133,250 do nového elektrického dělení v km cca 135,100. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1, 2, dopravní koleje č. 3, 4 a spojky těchto kolejí.

SO 33-81-01 Holýšov - Staňkov, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v úseku širé trati od nového elektrického dělení ŽST Holýšov v km cca 135,100 do nového elektrického dělení ŽST Staňkov v km cca 140,300.

V jednokolejném úseku mezi odbočkou Dolní Kamenice a ŽST Staňkov bude zavěšeno obcházecí vedení z lana 1 x 120 Cu. Toto vedení nahradí trolejové vedení chybějící druhé koleje tak, aby byl zachován průřez napaječe n2 v celém úseku mezi napájecími stanicemi Stod a Domažlice.

SO 34-81-01 ŽST Staňkov, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v ŽST Staňkov od nového elektrického dělení v km cca 140,300 do nového elektrického dělení v km cca 143,300. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1, 2, dopravní kolej č. 3 a spojky těchto kolejí.

SO 34-81-02 SpS Staňkov, připojení napájecího vedení

V tomto stavebním objektu se řeší připojení napájecího vedení (+ pólu) a ochranného vedení (- pólu) nové spínací stanice Staňkov na trakční vedení. Nová spínací stanice Staňkov se čtyřmi vývody bude sloužit pro podélné a příčné spínání úseku mezi napájecími stanicemi Stod a Domažlice.

Vývody napáječů ze spínací stanice budou kabelové, připojené dle schéma napájení a dělení do neutrálního pole v km 165,500 následujícím způsobem:

- s1 – napaječ pro 1. kolej směr TT Stod, kabelové vedení (2 kabely) bude vyvedeno na stožár s odpojovači a dále připojeno pomocí vzdušných převěsů
- s2 – napaječ pro 2. kolej směr TT Stod, kabelové vedení (2 kabely) bude vyvedeno na stožár s odpojovači a dále připojeno pomocí vzdušných převěsů
- s11 – napaječ pro 1. kolej směr TT Domažlice, kabelové vedení (2 kabely) bude vyvedeno na stožár s odpojovači a dále připojeno pomocí vzdušných převěsů
- s12 – napaječ pro 2. kolej směr TT Domažlice, kabelové vedení (2 kabely) bude vyvedeno na stožár s odpojovači a dále připojeno pomocí vzdušných převěsů

Ochranné vedení (připojení - pólu) bude provedeno prostřednictvím 2ks připojovacích ohebných kabelů 1-CHBU 70mm². Kabely budou uloženy ve volném výkopu v chráničkách a připojeny přímo na kolej (na trati nejsou kolejové obvody zabezpečovacího zařízení).

SO 35-81-01 Staňkov - Domažlice, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v úseku širé trati od nového elektrického dělení žst. Staňkov v km cca 143,300 do nového elektrického dělení ŽST Domažlice v km cca 166,900.

V jednokolejném úseku mezi obvodem Vránov a odbočkou Přívozec bude zavěšeno obcházecí vedení z lana 1 x 120 Cu. Toto vedení nahradí trolejové vedení chybějící druhé koleje tak, aby byl zachován průřez napaječe n2 v celém úseku mezi napájecími stanicemi Stod a Domažlice. V odbočce Nový Mlýn budou umístěna elektrická dělení s odpojovači, která umožní podélné a příčné spínání kolejí č. 1 a 2 při výlukových stavech.

SO 36-81-01 ŽST Domažlice, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v ŽST Domažlice od nového elektrického dělení v km cca 166,900 do nového elektrického dělení v km cca 169,200. Zatrolejovány budou koleje č. 1, 2, 52, 3, 4, 5, 6, 7, 9 a 11 a spojky těchto kolejí. V oblasti ostrovních nástupišť bude část podpěr trakčního vedení integrována s prodlouženými sloupky zastřešení.

SO 36-81-02 TT Domažlice, připojení napájecího vedení

V tomto stavebním objektu se řeší způsob připojení napájecího vedení (+ pólu) nové trakční napájecí stanice – trakční transformovny (TT) Domažlice na trakční vedení. Vývody 4 napáječů z napájecí stanice budou kabelové, připojené dle schéma napájení a dělení do neutrálního pole v km 166,900 následujícím způsobem:

- n1 – napajec pro 1. kolej směr Stod (a dále na Plzeň)
- n2 – napajec pro 2. kolej směr Stod (a dále na Plzeň)
- n11 – napajec pro 1. kolej směr Domažlice (a dále na státní hranici)
- n12 – napajec pro 2. kolej směr Domažlice (a dále na státní hranici)

Vývody z budovy TT budou kabelové ke stožárům s odpojovači. Dále bude pokračovat vzdušná linka lanem 1 x 120mm² Cu. Připojení na trolejové vedení bude provedeno pomocí napájecích převěsů.

Umístění neutrálního pole není z hlediska dopravní technologie zcela vhodné. Ideální místo pro neutrální pole je v km 165,500.

SO 36-81-03 TT Domažlice, připojení zpětného vedení

V tomto stavebním objektu se řeší způsob připojení kabelového zpětného vedení (- pólu) nové trakční napájecí stanice – trakční transformovny (TT) Domažlice na zpětnou cestu - kolej. Kabely budou uloženy ve volném výkopu v chráničkách a připojeny přímo na kolej (na trati nejsou kolejové obvody zabezpečovacího zařízení).

SO 37-81-01 Domažlice - Pasečnice, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení v úseku širé trati od nového elektrického dělení ŽST Domažlice v km cca 169,200 do nového elektrického dělení ŽST Pasečnice. Dělicí místo je stavebně v km 171,650 (kotevní stožár pro TV koleje č. 2).

V jednokolejném úseku mezi zastávkou Domažlice město a krajní výhybkou č. 1 žel. stanice bude zavěšeno obcházecí vedení z lana 1 x 120 Cu. Toto vedení nahradí trolejové vedení chybějící druhé koleje tak, aby byl zachován průřez napaječe n2 v celém úseku od napájecí stanice Domažlice.

SO 38-81-01 ŽST Pasečnice, TV

V tomto stavebním objektu se řeší výstavba nového trakčního vedení ve výhybně Pasečnice od nového elektrického dělení v km cca 171,800 do konce stavby v km cca 174,700. Dělicí místo je stavebně v km 171,650 (kotevní stožár pro TV koleje č. 2).

Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1, 2 a spojky těchto kolejí. Pod nadjezdy bude použita snížená výška sestavy trolejového vedení.

18. D.2.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část

SO 36-82-01 ŽST Domažlice, TNS

SO 36-82-01 ŽST Domažlice, TNS

Areál TNS je rozdělen na šest samostatných podobjektů:

- SO 36-82-01.1 TNS Domažlice, provozní budova, stavební část
- SO 36-82-01.2 TNS Domažlice, stanoviště transformátorů, stavební část
- SO 36-82-01.3 TNS Domažlice, měničový blok, stavební část
- SO 36-82-01.4 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, stavební část
- SO 36-82-01.5 TNS Domažlice, domky ochran

Velikost areálu je 132 x 56,5 m, tj. 7458 m².

Areál je přístupný po nové příjezdové komunikaci SO 36-52-01 ŽST Domažlice, zpevněné plochy vjezdovou bránou a vstupní brankou v oplocení, které obíhá celý areál.

SO 36-82-01.1 TNS Domažlice, provozní budova, stavební část

Předmětem řešení tohoto podobjektu je návrh nové provozní budovy TNS.

Jedná se o dvoupodlažní (1.np s kabelovým prostorem) objekt poskládaný z železobetonových prefabrikovaných buněk. Objekt je založený na základové desce. Střechy ploché spádované k jedné straně. Obvodové stěny jsou opatřeny kontaktním tepelně izolačním systémem.

Půdorysný tvar je členitý. Jedná se o hlavní budovu s půdorysnými rozměry cca 8,76 m x 24,90 m vč. zateplení obvodových stěn s výškou +4,1m, ke které jsou na severozápadní straně symetricky na střed objektu umístěna dvě místnosti měničů, s půdorysnými rozměry cca 12,58 x 3,78m s výškou +5,285m.

Zastavěná plocha cca 265,7 m², obestavěný prostor cca 1863 m³.

Vnitřní světlá výška místností 1.np bude 3,5 m a 4,7 m, hloubka kabelového prostoru bude 2,5 m. V rámci vnitřní dispozice jsou umístovány: místnosti měničů, trafo, hala pro technologii, sdělovací místnost, místnost pro údržbu, pro baterie, dozorna, šatna, umývárna a WC. Rovněž je uvažováno s jedním rezervním stáním pro trafo.

SO 36-82-01.2 TNS Domažlice, stanoviště transformátorů, stavební část

Předmětem řešení tohoto podobjektu je návrh krytých stání pro venkovní transformátory v areálu TNS.

Jedná se čtyři venkovní krytá stání navržená z prefabrikovaných žlb konstrukcí. Trafostání jsou tvořena záchytnými žlb prefabrikovanými olejovými vanami hloubky 2,4m. V rozích jsou umístěny čtyři nosné žlb sloupy 400x400mm založené na betonových patkách. Na sloupy jsou uchyceny ocelové kce s pultovými střechami. Po bočních stranách trafostání jsou uchyceny protipožární stěny. Čela jsou otevřená pro větrání. Stání jsou založena na samostatných základových deskách tl. 300 mm.

Půdorysný rozměr stanoviště transformátoru je 7,0 m x 8,94 m, stanoviště transformátoru 25kV je 7,0 x 9,9 m.

SO 36-82-01.3 TNS Domažlice, měničový blok, stavební část

Předmětem řešení tohoto podobjektu je návrh základových konstrukcí pro venkovní související zařízení měničového bloku (1f.filtr, 3f.filtr, chladicí jednotka SFC, kontejner SFC) v areálu TNS.

SO 36-82-01.4 TNS Domažlice, rozvodna 110 kV, stavební část

Předmětem řešení tohoto podobjektu je návrh základových konstrukcí pro venkovní zařízení a ocelové portály rozvodny 110kV. Jedná se o betonové patky různých rozměrů dle požadavku technologie. Požadovaná hloubka založení je do nezámrzné hloubky 0,8 m pod úroveň terénu.

SO 36-82-01.5 TNS Domažlice, domky ochran

Předmětem řešení tohoto podobjektu je umístění dvou skříní SŽ a ČEZ. Jedná se o železobetonové prefabrikované buňky s půdorysnými rozměry 3,3 x 8,1 m.

19. D.2.3.3 Spínací stanice – stavební část

SO 34-83-01 ŽST Staňkov, spínací stanice

SO 34-83-01 ŽST Staňkov, spínací stanice

Stavební objekt zahrnuje řešení novostavby spínací stanice v km 142,490 vlevo železniční trati mezi ŽST Staňkov, obvody Staňkov a Vránov. Rozsah novostavby vychází zejména z požadavků jednotlivých technologií umístěných v objektu.

Důvodem novostavby objektu spínací stanice je modernizace železniční trati a s tím související požadavky nové technologie v samostatném objektu. Umístění nového objektu vychází z polohy koleje a možnosti příjezdových komunikací, přičemž prioritně byl objekt umísťován ve snaze na stáv. drážní pozemky. Dispozice objektu respektuje požadavky technologií.

Navrhané technické řešení:

Nový objekt bude přízemní, jednoduchého obdélníkového půdorysného tvaru o rozměrech 6,94 m x 12,58 m. Zastavěná plocha 88 m², obestavěný prostor 660 m³. Střecha sedlová se sklonem 35°, výška hřebene cca 6,75 m nad okolním U.T./ přilehlou zpevněnou plochou.

Základové konstrukce budou z železobetonové desky, založené v úrovni cca 1,5 m pod okolní U.T. na štěrkovém polštáři.

Objekt je tvořený z prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk. Stropní konstrukce budou montované z prefabrikovaných železobetonových panelů. Konstrukce střechy bude ze sbíjených prkenných příhradových vazníků, krytina bude z profilovaného/ falcovaného plechu, popř. z keramických/ betonových tašek se standardními doplňky (sněhové zábrany a jiné).

Tepelné izolace budou provedeny kontaktním způsobem na obvodových zdech - z fasádního polystyrenu/ minerální vlny a volně ložené – na stropních panelech.

Výplně otvorů v obvodových zdech budou tvořeny samostatnými vstupními bezpečnostními ocelovými zateplenými dveřmi s bezpečnostní třídou 3. Vnitřní světlá výška místnosti bude 3,5 m. Kabelové kanály budou mít hloubku 1,3 m.

Nový objekt nebude trvale obsazený a nebude mít hygienické zařízení. Místnosti budou vytápěné prostřednictvím elektrických přímotopů a odvětrané přirozeně popř. nuceně prostřednictvím ventilátorů. Ve sdělovací místnosti bude osazena klimatizační SPLIT jednotka (v zimě topí, v létě chladí).

Napojení objektu na inženýrské sítě bude součástí samostatných souvisejících SO a PS.

Dešťová voda ze střechy objektu bude odváděna prostřednictvím podokapových žlabů a svodů do dešťového potrubí do sestavy vsakovacích modulů, které budou umístěné na stejném pozemku jako vlastní objekt (ideálně ve vzdálenosti min. 5,0 m od objektu).

Součástí tohoto SO bude i odvětrání/ VZT a stavební elektroinstalace vč. hromosvodu.

Výšková úroveň podlahy ($\pm 0,000$) bude přesně určená dle podrobného výškového zaměření pozemku v dalším stupni projektové dokumentace, nyní je objekt osazen 0,1 m nad okolním U.T.

Parametry nového technologického objektu:

- zastavěná plocha: 88 m², obestavěný prostor: 660 m³

V objektu budou umístěny technologie/ místnosti: sdělovací zařízení, rozvodna 25 kV.

20. D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický, plynový)

SO 30-84-01 ŽST Stod, úprava EOV

SO 32-84-01 ŽST Holýšov, EOV
SO 32-84-02 ŽST Holýšov, TS25/0,46kV včetně napájecí přípojky VN
SO 33-84-01 Odb. Dolní Kamenice, EOV
SO 33-84-02 Odb. Dolní Kamenice, TS25//0,46/0,4kV včetně napájecí přípojky VN
SO 34-84-01 ŽST Staňkov, EOV
SO 34-84-02 ŽST Staňkov, TS25//0,46/0,4kV včetně napájecí přípojky VN
SO 35-84-01 Odb. Přívozec, EOV
SO 35-84-02 Odb. Přívozec, TS25//0,46/0,4kV včetně napájecí přípojky VN
SO 35-84-03 Odb. Nový Mlýn, EOV
SO 35-84-04 Odb. Nový Mlýn, TS25//0,46/0,4kV včetně napájecí přípojky VN
SO 36-84-01 ŽST Domažlice, EOV
SO 36-84-02 ŽST Domažlice, TS25/0,46kV včetně napájecí přípojky VN
SO 38-84-01 ŽST Pasečnice, EOV
SO 38-84-02 ŽST Pasečnice, TS25//0,46/0,4kV včetně napájecí přípojky VN

SO 30-84-01 ŽST Stod, úprava EOV

Stávající stav

V rámci stávajícího stavu vycházíme z technického řešení navržené stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“. V rámci této stavby je navrženo následující:

Bude instalován nový systém EOV. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOV je navržena na 13 ks výhybek – č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.

Napájení systému EOV bude zajištěno z typových trafokiosků napájených z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalováno 3 ks napájecích rozvaděčů EOV o kapacitě do 8 výhybek. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOV je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 1 ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1.

Ovládání EOV je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOV+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOV+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOV v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Nový stav

Stávající systém EOV na výhybce č. 10, 11, 12, 13 bude kompletně demontován a v napájecím rozvaděči tyto vývody odpojeny a ponechány pro další využití. V rámci stavby dojde k úpravě železničního spodku směr nová trať ŽST Domažlice v podobě osazení nových výhybek včetně demontáže stávající výhybky na rušených kolejích směr stávající trať ŽST Domažlice. Stávající EOV zůstane zachována na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOV. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOV je navržena na 8 ks výhybek – č. 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19.

Napájení systému EOV bude zajištěno ze stávajícího trafo kiosku TS3-EOV2 napájeného z trakčního vedení 25 kV.

V kolejišti bude instalován 1 ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8 výhybek a jeden stávající rozvaděč se využije. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 1ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV3 (výhybka č.19).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Stávající EOVS – TS3-EOVS1 (beze změny)	62	62
Stávající EOVS – TS3-EOVS2 (odpojené)	-34,5	-34,5
Nové EOVS – TS3-EOVS	63,8	63,8
Celkem	125,8	125,8

SO 32-84-01 ŽST Holýšov, EOVS

Stávající stav

Na stávajícím kolejišti není instalován systém EOVS.

Nový stav:

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 16 ks výhybek – č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18.

Napájení systému EOVS bude zajištěno z typových trafokiosků napájených z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalováno 4 ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8 výhybek. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 2 ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1) a REOV3 (výhybka č.18).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
--------------	------------	------------

Nové - Technologie EOVS TS4-EOV1	65,4	65,4
Nové - Technologie EOVS TS4-EOV2/SSZT	65,4	65,4
	130,8	

SO 32-84-02 ŽST Holýšov, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOVS v lokalitě ŽST Holýšov, o celkovém výkonu 130,8kW budou v kolejišti navrženy k instalaci nové trafostanice 25kV v počtu 2 ks. Trafostanice jsou navrženy jako typové, kioskové v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS4-EOV1 je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46kV o výkonu 100kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Kiosek TS4-EOV2 je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,4kV o výkonu 160//100/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Nové - Technologie EOVS TS4-EOV1	65,4	65,4
Nové - Technologie EOVS TS4-EOV2/SSZT	65,4	65,4
	130,8	

SO 33-84-01 Odb. Dolní Kamenice, EOVS

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 1 ks výhybek – č. 101.

Napájení systému EOVS bude zajištěno z typového trafokiosku napájeného z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalován 1ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8 výhybek. Na výhybce budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 1ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 101).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC

panelu a z rozvaděčů EOv v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOv

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOv TS5-EOv1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	

SO 33-84-02 Odb Dolní Kamenice, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOv v lokalitě Odbočky Dolní Kamenice, o celkovém výkonu 18,8kW bude v kolejišti navržena k instalaci nová trafostanice 25kV v počtu 1 ks. Trafostanice je navržena jako typová, kiosková v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS5-EOv1/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,4kV o výkonu 120//60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOv

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOv TS5-EOv1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	

SO 34-84-01 ŽST Staňkov, EOv

Stávající stav:

Na stávajícím kolejišti není instalován systém EOv.

Nový stav:

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOv. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOv je navržena na 9ks výhybek – č. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 a pro ŽST Staňkov – obvod Vránov 2ks výhybek – č. 101, 102.

Napájení systému EOv bude zajištěno z typových trafokiosků napájených z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalováno 4ks napájecích rozvaděčů EOv o kapacitě do 8 výhybek. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOv je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 3ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1), REOV3 (výhybka č.11) a REOV4 (výhybka č.101)..

Ovládání EOv je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOv+VO), který bude

umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozváděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozváděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS1/SSZT	29,9	29,9
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS2	42,7	42,7
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS3/SSZT	37,6	37,6
	110,2	

SO 34-84-02 ŽST Staňkov, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOVS v lokalitě ŽST Staňkov, o celkovém výkonu 110,2kW budou v kolejišti navrženy k instalaci nové trafostanice 25kV v počtu 3ks. Trafostanice jsou navrženy jako typové, kioskové v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS6-EOVS1/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,40kV o výkonu 120/60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnicí je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Kiosek TS6-EOVS2 je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46kV o výkonu 60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnicí je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Kiosek TS6-EOVS3/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,40kV o výkonu 120/60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnicí je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS1/SSZT	29,9	29,9
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS2	42,7	42,7
Nové - Technologie EOVS TS6-EOVS3/SSZT	37,6	37,6
	110,2	

SO 35-84-01 Odb. Přívozec, EOVS

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 1ks výhybek – č. 1.

Napájení systému EOVS bude zajištěno z typového trafokiosku napájeného z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalován 1ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8 výhybek. Na výhybce budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 1ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOVS TS7-EOVS1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	

SO 35-84-02 Odb. Přívozec, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOVS v lokalitě Odbočky Přívozec, o celkovém výkonu 18,8kW bude v kolejišti navržena k instalaci nová trafostanice 25kV v počtu 1ks. Trafostanice je navržena jako typová, kiosková v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS7-EOVS1/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,4kV o výkonu 120//60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOVS TS7-EOVS1/SSZT</u>	<u>18,8</u>	<u>18,8</u>
	18,8	

SO 35-84-03 Odb. Nový Mlýn, EOVS

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 4ks výhybek – č. 1, 2, 3, 4.

Napájení systému EOVS bude zajištěno z typového trafokiosku napájeného z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalován 1ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 16 výhybek. Na výhybce budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 1ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOVS TS8-EOVS1/SSZT</u>	<u>55,7</u>	<u>55,7</u>
	55,7	

SO 35-84-04 Odb. Nový Mlýn, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOVS v lokalitě Odbočky Nový Mlýn, o celkovém výkonu 55,7kW bude v kolejišti navržena k instalaci nová trafostanice 25kV v počtu 1ks. Trafostanice je navržena jako typová, kiosková v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS8-EOVS1/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,4kV o výkonu 160//100/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
<u>Nové - Technologie EOVS TS8-EOVS1/SSZT</u>	<u>55,7</u>	<u>55,7</u>
	55,7	

SO 36-84-01 ŽST Domažlice, EOVS

Stávající stav

Na stávajícím kolejišti je instalován systém EOVS. Stávající systém bude demontován.

Nový stav

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 27ks výhybek – č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 101, 102, 103, 104.

Napájení systému EOVS bude zajištěno z typových trafokiosků napájených z trakčního vedení 25kV.

V kolejišti bude instalováno 4ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8 výhybek a 1ks napájecí rozvaděč EOVS o kapacitě do 12 výhybek. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 4ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1), REOV3 (výhybka č.20), REOV4 (výhybka č.33) a REOV5 (výhybka č.101).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Energetická bilance EOVS

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV1	93,0	93,0
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV2/SSZT	22,8	22,8
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV3	104,8	104,8
	220,6	

SO 36-84-02 ŽST Domažlice, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOVS v lokalitě ŽST Domažlice, o celkovém výkonu 220,6kW budou v kolejišti navrženy k instalaci nové trafostanice 25kV v počtu 3ks. Trafostanice jsou navrženy jako typové, kioskové v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS9-EOV1 je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46kV o výkonu 160kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jistící přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2m.

Kiosek TS9-EOV2/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,40kV o výkonu 120//60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jistící přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Kiosek TS9-EOV3 je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46kV o výkonu 160kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnič je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětíovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOVS

Název odběru	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV1	93,0	93,0
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV2/SSZT	22,8	22,8
Nové - Technologie EOVS TS9-EOV3	104,8	104,8
	220,6	

SO 38-84-01 ŽST Pasečnice, EOVS

Stávající stav

Na stávajícím kolejišti není instalován systém EOVS.

Nový stav

Na nové výhybky bude instalován nový systém EOVS. Rozsah ohřevu vyplývá z požadavků schválené dopravní technologie, instalace EOVS je navržena na 6ks výhybek – č. 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Napájení systému EOVS bude zajištěno:

- z typového trafokiosku napájeného z trakčního vedení 25kV – a to pro výhybky č. 3, 4, 5, 6.
- z distribuční sítě ČEZ – a to pro výhybky č. 1, 2. (společní přípojka řešená v rámci BTS Pasečnice)

V kolejišti bude instalováno 2ks napájecích rozvaděčů EOVS o kapacitě do 8. Na jednotlivých výhybkách budou nasazeny soupravy ohřevu opornic a ohřevu závěrů v provedení dle platných a zavedených sestav. Systém EOVS je uvažován v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení. Součástí řešení je instalace 2ks sestavy čidel snímání teplotních a povětrnostních podmínek, a to u řídicích rozvaděčů REOV1 (výhybka č. 1), REOV2 (výhybka č.6).

Ovládání EOVS je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno sestavou čidel (teplotní a povětrnostní) umístěných v kolejišti, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím nového kombinovaného řídicího PLC panelu (EOVS+VO), který bude umístěn v nové rozvodně nn v technologickém objektu. Dle požadavku správce bude tento nadřazený rozvaděč pro EOVS+VO ve funkci INK bez dotykového panelu. Zařízení bude vybaveno datovým výstupem dle směrnice TS2/2008 nebo novější a bude zapojeno do systému DDTS. Dálkové ovládání a diagnostika budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED OŘ Plzeň a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň. Veškerý datový přenos z kombinovaného PLC panelu a z rozvaděčů EOVS v kolejišti je řešen prostřednictvím nové technologické datové sítě která je součástí stavby – viz související PS.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou navržena v provedení AYKY, CYKY a FTP. Kabelová vedení jsou uložena v zemi v kabelových žlabech, pod kolejištěm v obetonovaných chráničkách. Kabelová vedení jsou dále ukládána do společných kabelovodů a kabelových prostorů

v budovách. Veškeré trasování a ukládání kabelů je navrženo v souladu s příslušnými ČSN a předpisy Správy železnic, s.o.

Energetická bilance EOv – napájení z trakčního vedení

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Nové - Technologie EOv TS10-EOV1/SSZT	39,6	39,6
	39,6	

Energetická bilance EOv – napájení z distribuční sítě

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Nové - Technologie EOv	18,7	18,7
	18,7	

SO 38-84-02 ŽST Pasečnice, TS25kV včetně napájecí přípojky VN

Pro napájení nového systému EOv v lokalitě výhybny Pasečnice, o celkovém výkonu 39,6kW bude v kolejišti navržena k instalaci nová trafostanice 25kV v počtu 1ks. Trafostanice je navržena jako typová, kiosková v aluzinkovém provedení.

Kiosek TS10-EOV1/SSZT je vybaven hermetizovaným transformátorem 25//0,46/0,40kV o výkonu 120//60/60kVA s vyvedeným středem na sekundární straně, součástí trafostanice jsou jističí přístroje části vn, části nn a měření spotřeby elektrické energie na straně nn provedené v souladu s podmínkami Správy železnic. Trafostanice je vybavena zemnicí sítí včetně ekvipotenciálního prahu, jako zemnicí je navržen pásek FeZn 120mm². Zemnicí pásek je kombinován se zemnicími tyčemi max. délky 2 m.

Součástí tohoto stavebního objektu je napájecí kabelová přípojka vn 25kV AC 50Hz napojená na určeném trakčním stožáru na systém trakčního vedení. Stožár je vybaven dálkově ovládaným odpojovačem a výzbrojí kabelového svodu. Kabel je navržen v typovém provedení AXEKVCEY pro napětovou hladinu do 50kV. Kabel je mezi trakčním stožárem a trafostanicí uložen v zemi v betonovém žlabu v souladu s podmínkami platných ČSN a TNŽ. Trafostanice je vybavena zpětným vedením připojeným na zpětnou vodivou cestu v kolejišti. Zpětné vedení je provedeno izolovanými Cu kabely kombinovanými s holým vedením FeZn 120mm². Řešení připojení na zpětnou vodivou cestu včetně řešení bodu napojení je navrhováno v souladu s podmínkami stanovenými ČSN 34 2614 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Energetická bilance EOv

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Nové - Technologie EOv TS10-EOV1/SSZT	39,6	39,6
	39,6	

21. D.2.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení

SO 36-85-01 ŽST Domažlice, kabelové rozvody 3kV-EPZ

SO 36-85-01 ŽST Domažlice, kabelové rozvody 3kV-EPZ

Nový technologický objekt EPZ resp. EPNZ bude umístěn ve střední části kolejiště ŽST Domažlice v km cca 167,980 dle nového kilometrování kolejiště.

Technologický objekt je řešen v rámci stavební části a technologické části v navazujících SO a PS část D.1.3.9

V kolejišti budou umístěny dle požadavku dopravní technologie 2 předtápěcí stanoviště tvořené zásuvkovým předtápěcím stojanem a řídicí skříň.

- Předtápěcí stanoviště č. 1 mezi kolejemi č.5 – 7a na začátku a na koci koleji
- Předtápěcí stanoviště č. 2 mezi kolejemi č.5 – 7a na začátku a na koci koleji

Součástí předtápěcího zásuvkového stojanu je kabelová spojka dodávaná s kabelem o délce 9 m.

Dimenzování předtápěcího zařízení

Pro dimenzování EPNZ v žst Pardubice hl.n. s předpokládá průměrný příkon vozu 50 kW. Dle dopravní technologie budou ke stanovištím přistavovány vlakové soupravy takto:

- PS 1 - vlakové soupravy o 7 vozech tj. příkon $8 \times 50 = 400$ kW
- PS 2 - vlakové soupravy o 8 vozech tj. příkon $8 \times 50 = 400$ kW

Celkem instalovaný příkon: 800 kW, soudobost 0,8 tj. soudobý příkon 640 kW.

22. D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 30-86-01 ŽST Stod, úprava venkovních rozvodů nn a osvětlení
SO 30-86-02 ŽST Stod, úprava dálkového ovládání úsekových odpojovačů
SO 31-86-01 Stod – Holýšov, zastávka Střelice, přípojka nn včetně napájení BTS tunel Střelice
SO 31-86-02 Stod – Holýšov, zastávka Střelice, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 31-86-03 Stod – Holýšov, tunel Střelice, rozvody nn a osvětlení
SO 31-86-04 Stod – Holýšov, zast. Hradec u Stoda, demontáž stávajících rozvodů nn
SO 32-86-01 ŽST Holýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 32-86-02 ŽST Holýšov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 33-86-01 Holýšov – Staňkov, zastávka Holýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 33-86-02 Holýšov – Staňkov, zastávka Holýšov, elektroinstalace podchodu
SO 33-86-03 Holýšov – Staňkov, přípojka nn pro BTS Dolní Kamenice
SO 33-86-04 Holýšov – Staňkov, Odb. Dolní Kamenice, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 33-86-05 Holýšov – Staňkov, Odb. Dolní Kamenice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 33-86-06 Holýšov – Staňkov, přípojka nn pro BTS Ohučov
SO 34-86-01 ŽST Staňkov, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 34-86-02 ŽST Staňkov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 34-86-03 ŽST Staňkov, elektroinstalace podchodu
SO 34-86-04 ŽST Staňkov, SpS Staňkov, přípojka nn
SO 34-86-05 ŽST Staňkov, SpS Staňkov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 35-86-01 Staňkov – Domažlice, zast. Osračin, úprava venkovního rozvodu nn a osvětlení
SO 35-86-02 Staňkov – Domažlice, úprava přípojky nn pro PZS P623
SO 35-86-03 Staňkov – Domažlice, zastávka Blížejev, přípojka nn včetně napájení BTS Blížejev
SO 35-86-04 Staňkov – Domažlice, zastávka Blížejev, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 35-86-05 Staňkov – Domažlice, zastávka Blížejev, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 35-86-06 Staňkov – Domažlice, zastávka Milavče, přípojka nn včetně napájení BTS Nový Mlýn
SO 35-86-07 Staňkov – Domažlice, zastávka Milavče, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 35-86-08 Staňkov – Domažlice, zastávka Milavče, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 35-86-09 Staňkov – Domažlice, přípojka nn pro BTS Radonice
SO 36-86-01 ŽST Domažlice, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 36-86-02 ŽST Domažlice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 36-86-03 ŽST Domažlice, elektroinstalace podchodu
SO 36-86-04 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, přípojka vn pro vlastní spotřebu napájecí stanice
SO 36-86-05 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 36-86-06 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů
SO 36-86-07 ŽST Domažlice, přípojka VN
SO 37-86-01 Domažlice – Pasečnice, zastávka Domažlice město, přípojka nn včetně napájení BTS Domažlice město
SO 37-86-02 Domažlice – Pasečnice, zastávka Domažlice město, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 38-86-01 ŽST Pasečnice, přípojka nn
SO 38-86-02 ŽST Pasečnice, venkovní rozvody nn a osvětlení
SO 38-86-03 ŽST Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, přípojka nn pro BTS Trhanov
SO 38-86-04 ŽST Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, přípojka nn pro BTS Klenčí p. Čerchovem

SO 30-86-01 ŽST Stod, úprava venkovních rozvodů nn a osvětlení

Výchozí stav:

V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ dojde k vybudování nových nástupišť, podchodu pro cestující a úpravě stávající výpravní budovy. Ve stanici budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude rekonstruována stávající výpravní budova, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie vn a nn pro napájení ŽST. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s připojovacími podmínkami.

V rámci stavby bude stanice připojena z distribuční sítě na hladině VN.

Ve stanici bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn v nové rozvodně nn. Osvětlení kolejiště bude řešeno kombinací ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m a výbojkových (sodíkových) svítidel na osvětlovacích věžích výšky 20 m. Venkovní osvětlení bude na nekrytých nástupištích a přístupových chodnících řešeno svítidly (LED) do 70 W umístěnými na ocelových sklopných stožárech výšky do 6m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Osvětlovací věže budou řešeny jako ocelové trubkové s konstrukční výškou 20 m. Věže budou vybaveny ochrannou konstrukcí na servisním žebříku (ochranný koš). Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem u každé osvětlovací věže a rozvaděče pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájený osvětlení v kolejišti. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému DDTS.

Úprava / navázání na výchozí stav uvedené 1. stavby:

V rámci stavby bude stávající kolejiště směrem Domažlice upraveno do nové stopy. V rámci této úpravy dojde k přeložkám osvětlovacích stožárů a rozvodů nn. Úprava kabelizace EOJ je řešena v části D.2.3.4.

V rámci stavby dojde k demontáži osvětlovacích stožárů v počtu 3ks v blízkosti rušené výhybky č. 13. Nově budou osazeny osvětlovací stožáry výšky 12 m pro osvětlení výhybek č. 16, 17, 18, 19 v celkovém počtu 7ks.

V rámci úpravy osvětlení není požadována úprava navrženého příkonu. Energetická bilance vychází ze stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ a zůstává beze změny.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance – výchozí z 1. stavby

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Trafo stanice, vlastní spotřeba	6,5	3
Výpravní budova	24	18
Technologie zab. zařízení	40	21
Technologie sděl. zařízení	20	16
Podchod včetně výtahů	18	18
Zastřešení nástupišť – elektroinstalace	12	8
Venkovní osvětlení	35	35
Celkem	155	119

SO 30-86-02 ŽST Stod, úprava dálkového ovládání úsekových odpojovačů

Výchozí stav:

V rámci řešení nového trakčního vedení stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ dojde k instalaci celkem 19 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 3A, 3B, 401, 402, 13A, 13B, Z108, Z118, 23A, 23B, 4, 5, 6, 7, Z128, N111, N112, 411, 412. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech rekonstruované rozvodny nn v počtu 2ks (RDOUO1, RDOUO2), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

Úprava / navázání na výchozí stav uvedené 1. stavby:

V rámci úpravy kolejiště a trakčního vedení bude upraven systém ovládání DOUO. Stávající odpojovače 411 a 412 budou přesunuty do nové polohy, a to cca do žkm 128,650. Nové odpojovače č. NP1, NP2, NP11, NP12, NP21, NP22, N201, N202, N211, N212 jsou v žkm 129,5 a budou napájeny z nového rozvaděče RDOUO3 technologického objektu u tunelu Střelice.

SO 31-86-01 Stod – Holýšov, zastávka Střelice u Stoda, přípojka nn včetně napájení BTS tunel Střelice

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologického objektu vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude obsahovat distribuční měření a přepětíovou ochranu.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x125A, nepřímé měření.

Nově navržená přípojka NN bude v novém stavu napájet rozvody osvětlení zastávky, sdělovací zařízení zastávky Střelice u Stoda, BTS Střelice a technologické vybavení tunelu Střelice.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Osvětlení zastávka Střelice u Stoda	2,0	2,0
Technologie sdělovací	15,0	12,0
BTS tunel Střelice	8,0	8,0
Tunel Střelice	35,0	25,0
Celkem	60,0	47,0

SO 31-86-02 Stod – Holýšov, zastávka Střelice u Stoda, venkovní rozvody nn a osvětlení

Instalací nového zařízení dochází k požadavku na nové odběrné místo z distribuční sítě. Bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč s fakturačním měřením ČEZu Distribuce a.s., v provedení venkovní plastový pilíř v rámci SO 31-86-01. Na zastávce Střelice u Stoda bude umístěn rozvaděč pro ovládání a napájení osvětlení. Tento rozvaděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS. V rozvaděči osvětlení bude umístěna servisní zásuvka, která bude konfigurována do TDS - VLAN DDTS, musí navazovat na přenosové systémy.

Nástupiště, přístupové plochy nekryté, přístupové plochy kryté budou osvětleny svítidly se zdroji LED. Svítidla budou umístěna na sklopných ocelových osvětlovacích stožárech výšky do 6m (na nástupišti). Požadavky na osvětlení byly definovány „Protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy“. Parametry a provedení nového osvětlení respektují požadavky ČSN EN 12 464-2 a požadavky specifikované v dokumentu „NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Jsou stanoveny tyto parametry osvětlení:

- Plochy nekrytých nástupišť, parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 ref.č. 5.12.9, $E_m = 20\text{lx}$ – osvětlení je součástí tohoto SO.
- Přístupová plocha na nástupiště, jedná se o chodník v prostoru železnic. Parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 dle ref.č. 5.12.7, $E_m = 10\text{lx}$. – osvětlení a elektroinstalace přístřešků není součástí tohoto SO.

Ovládání osvětlení je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno soumrakovým spínačem v závislosti na stanoveném čase, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči zastávky. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED Pardubice a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Osvětlení zastávka Střelice u Stoda	2,0	2,0
Technologie sdělovací	15,0	12,0
BTS tunel Střelice	8,0	8,0
<u>Tunel Střelice</u>	<u>35,0</u>	<u>25,0</u>
Celkem	60,0	47,0

SO 31-86-03 Stod – Holýšov, tunel Střelice, rozvody nn a osvětlení

Pro tunel Střelice je navržen technologický objekt u portálu směr Plzeň. V tomto technologickém objektu budou umístěny RS1, RSděl1, R-Z1 a CBS1. Uprostřed tunelu bude navržena místnost pro umístění rozvaděče CBS2.

Z rozvaděčů RSx bude připojena zásuvková instalace v prostorách technických místností a dále pracovní osvětlení v části tunelu. Rozvaděč RSx bude připojen dvojím kabelovým vedením (jedno kabelové vedení bude připojeno z rozvaděče RZS/RZZ).

Z rozvaděče CBSx bude připojeno nouzové osvětlení v části tunelu a prostor nástupních ploch. V rozvaděči CBSx budou osazeny baterie pro zajištění doby napájení nouzového osvětlení min. 90 minut. Spínání osvětlení bude dálkově nebo místně v rozvaděči osvětlení a prosvětlenými tlačítky v tunelu, které jsou rozmístěny u každého portálu 15 m a pak dále po 223 m.

Ve sdělovací místnosti bude osazen rozvaděč RSděl1. Rozvaděč RSděl1 bude připojen z rozvaděče zajištěného napájení RZS/RZZ. Z rozvaděče RSděl1 bude připojena sdělovací technologie.

Popis napájení:

V rámci realizace nové technologie tunelu tento stavební objekt řeší rozvody NN z hlavní rozvodny NN, která je připojena z rozvodu distribuční sítě ČEZ, a to ze zastávky Střelice u Stoda, a to na hladině 400/230V.

Kabelová trasa v kabelovodu tunelu je vedena přes protahovací šachty, které jsou řešeny v rámci stavební části tunelu.

Rozvod nn je zálohován diesel agregátem s automatickým startem. Při výpadku napájení distribuční sítě bude probíhat start automaticky, a to maximálně do 60 s. Doba běhu diesel agregátu je minimálně 180 minut.

SO 32-86-01 ŽST Holýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajících nástupišť pro cestující. Nově je navržena zastávka Holýšov, která je řešena v rámci SO 33-86-01.

V železniční stanici budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude postavena nová sdružená technologická budova, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie – rozvodna NN. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s přípojovacími podmínkami. EOv je napájeno v rámci části D.2.3.4 z trakčního vedení.

V rámci stavby bude upravena stávající přípojka z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x125A, nepřímé měření.

Ve stanici bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn v nové technologické budově. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) přes každý jednotlivý rozvaděč. PLC u rozvaděčů bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do systému DDTs dle platných směrnic.

Osvětlení bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových stožárů výšky 12 m. Osvětlení kolejiště bude dále provedeno v prostoru od výhyby č. 1 k výhybce č. 17.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	6,5	3,0
Technologie zab. zařízení	30,0	24,0
Technologie sděl. zařízení	14,0	10,0
BTS Holýšov	8,0	8,0
Osvětlení zastávka Holýšov	6,0	6,0
Podchod zastávka Holýšov	3,0	3,0
Venkovní osvětlení ŽST Holýšov	8,0	8,0
Celkem	75,5	62,0

SO 32-86-02 ŽST Holýšov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 17 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 1, 2, 401, 402, Z108, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, Z118, Z128, 11, 12, 411, 412. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického domku v počtu 2ks (RDOUO1, RDOUO2), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 33-86-01 Holýšov - Staňkov, zastávka Holýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení

Na nové navržené zastávce Holýšov bude umístěn rozváděč pro ovládání a napájení osvětlení. Tento rozváděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS. V rozváděči osvětlení bude umístěna servisní zásuvka, která bude konfigurována do TDS - VLAN DDTS, musí navazovat na přenosové systémy.

Napájení zastávky Holýšov je navrženo kabelovým vedením nn ze ŽST Holýšov, a to z technologické budovy. Příkony jsou zahrnuty do SO 32-86-01. V rámci zastávky bude napájeno mimo osvětlení sdělovací zařízení, výtahy, zvukové majáky pro nevidomé.

Nástupiště, přístupové plochy nekryté, přístupové plochy kryté budou osvětleny svítidly se zdroji LED. Svítidla budou umístěna na sklopných ocelových osvětlovacích stožárech výšky do 6m (na nástupišti). Požadavky na osvětlení byly definovány „Protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy“. Parametry a provedení nového osvětlení respektují požadavky ČSN EN 12 464-2 a požadavky specifikované v dokumentu „NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Jsou stanoveny tyto parametry osvětlení:

- Plochy nekrytých nástupišť, parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 ref.č. 5.12.9, $E_m = 20\text{lx}$ – osvětlení je součástí tohoto SO.
- Přístupová plocha na nástupiště, jedná se o chodník v prostoru železnic. Parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 dle ref.č. 5.12.7, $E_m = 10\text{lx}$. – osvětlení a elektroinstalace přístřešků není součástí tohoto SO.

Ovládání osvětlení je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno soumrakovým spínačem v závislosti na stanoveném čase, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím řídicího PLC v rozváděči zastávky. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED Pardubice a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň.

Energetická bilance

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Technologie sděl. zařízení	5,0	3,0
Osvětlení zastávka Holýšov	6,0	6,0
Celkem	11,0	9,0

SO 33-86-02 Holýšov - Staňkov, zastávka Holýšov, elektroinstalace podchodu

Nově vybudovaný podchod pro cestující na zastávce Holýšov bude vybaven rozvodem stavební elektroinstalace a vnitřního osvětlení. Zdrojem napájení je rozváděč v blízkosti zastávky, instalovaný v rámci tohoto stavebního objektu. Tento rozváděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS.

Napájení osvětlení v podchodu je navrženo ze zajištěné sítě z rozvodny RZS/RZZ v technologickém objektu ŽST Holýšov.

Vnitřní osvětlení v podchodu bude řešeno ledkovými zapuštěnými svítidly v betonové konstrukci stěn. Osvětlení v chodbě podchodu a na schodištích je řešeno tak, aby byly dodrženy parametry osvětlenosti dané normami ČSN 12 464-1 ref. č. 5.53.3 a ČSN EN 12 464-2 ref.č. 5.12.14 – hodnota $E_m=50\text{lx}$. Všechna svítidla odpovídají z hlediska typového řešení standardu provozovanému v oblasti OŘ Plzeň, parametr mechanické odolnosti proti poškození je u svítidel stanoven IK10. Všechna svítidla jsou v provedení s vysokým krytím IP (min. IP66) a ve třídě el.

izolace II. Pozice všech zařízení vyžadujících pravidelný servis je navržena tak, aby bylo umožněno provádění údržby formou standardních servisních postupů v souladu s BOZP.

SO 33-86-03 Holýšov - Staňkov, přípojka nn pro BTS Dolní Kamenice

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to BTS Dolní Kamenice je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do objektu samotné BTS v žkm 136,230.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické zařízení BTS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologické zařízení BTS Dolní Kamenice	8,0	6,0

SO 33-86-04 Holýšov - Staňkov, Odb. Dolní Kamenice, venkovní rozvody nn a osvětlení

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, osvětlení a BTS Dolní Kamenice je navržena přípojka nn v žkm 137,000.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x50A, přímé měření.

Na odbočce Dolní Kamenice bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn v nové technologické budově. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) přes každý jednotlivý rozvaděč. PLC u rozvaděčů bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do systému DDTS dle platných směrnic. Osvětlení bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových stožárů výšky 12m. Osvětlení kolejiště bude dále provedeno v prostoru výhyby č. 101.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické budovy odbočky Dolní Kamenice vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	4,5	2,0
Technologie zab. zařízení	10,0	8,0
Technologie sděl. zařízení	10,0	8,0
BTS Dolní Kamenice	8,0	8,0
Venkovní osvětlení kolejiště	1,0	1,0
Celkem	33,5	27,0

SO 33-86-05 Holýšov - Staňkov, Odb. Dolní Kamenice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 5 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 1, 401, 3A, 3B, Z108. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického domku v počtu 1ks (RDOUO1), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn odbočky Dolní Kamenice. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována

nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DRT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DRT je součástí stavby – viz související PS.

SO 33-86-06 Holýšov - Staňkov, přípojka nn pro BTS Ohučov

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to BTS Ohučov je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do objektu samotné BTS v žkm 138,800.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické zařízení BTS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepěťovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologické zařízení BTS Ohučov	8,0	6,0

SO 34-86-01 ŽST Staňkov, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde v železniční stanici Staňkov k vybudování nových nástupišť, podchodu pro cestující a úpravě stávající výpravní budovy. Ve stanici budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude rekonstruována stávající výpravní budova a navržena nová technologická budova, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie vn a nn pro napájení žst. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s přípojovacími podmínkami.

V rámci stavby bude stanice připojena z distribuční sítě na hladině VN. Soudový příkon dle energetické bilance 125kW.

V železniční stanici bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z nové rozvodny nn. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Venkovní osvětlení bude na nekrytých nástupištích a přístupových chodnících řešeno svítidly (LED) do 70W umístěnými na ocelových sklopných stožárech výšky do 6m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem u každé osvětlovací věže a rozvaděče pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájený osvětlení v kolejišti. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému DOTS.

Dle dopravního technologa byla jmenovaná železniční stanice určena pro střední počet cestujících.

Osvětluje se celé kolejiště, a to prostor od výhyby č. 1 k výhybce č. 6. a prostor od výhybky č. 7 k výhybce č. 11.

Osvětlení nástupiště je navrženo na krytých a nekrytých plochách, kde řešení osvětlení krytých ploch je součástí stavebních objektů přístřešků. Osvětlení nekrytých ploch nástupišť bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových sklopných stožárů výšky do 6 m.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Trafo stanice, vlastní spotřeba	6,5	3,0
Výpravní budova	24,0	18,0
Stávající objekty	25,0	17,0
Technologie zab. zařízení	40,0	21,0
Technologie sděl. zařízení	20,0	16,0
BTS Staňkov	8,0	8,0
Podchod včetně výtahů	18,0	18,0
Zastřešení nástupiště – elektroinstalace	12,0	8,0
Venkovní osvětlení	16,0	16,0
Celkem	169,5	125,0

SO 34-86-02 ŽST Staňkov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 17 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 11, 21, 401, 31, 3A, 3B, 5, 7, Z108. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OR Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického domku v počtu 1ks (RDOU01), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DRT) z dohledového pracoviště OR SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DRT je součástí stavby – viz související PS.

SO 34-86-03 ŽST Staňkov, elektroinstalace podchodu

Nově vybudovaný podchod pro cestující v železniční stanici Staňkov bude vybaven rozvodem stavební elektroinstalace a vnitřního osvětlení. Zdrojem napájení je rozvaděč v blízkosti zastávky, instalovaný v rámci tohoto stavebního objektu. Tento rozvaděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS.

Napájení osvětlení v podchodu je navrženo ze zajištěné sítě z rozvodny RZS/RZZ v technologickém objektu ŽST Staňkov.

Vnitřní osvětlení v podchodu bude řešeno ledkovými zapuštěnými svítidly v betonové konstrukci stěn. Osvětlení v chodbě podchodu a na schodištích je řešeno tak, aby byly dodrženy parametry osvětlenosti dané normami ČSN 12 464-1 ref. č. 5.53.3 a ČSN EN 12 464-2 ref.č. 5.12.14 – hodnota $E_m=50lx$. Všechna svítidla odpovídají z hlediska typového řešení standardu provozovanému v oblasti OR Plzeň, parametr mechanické odolnosti proti poškození je u svítidel stanoven IK10. Všechna svítidla jsou v provedení s vysokým krytím IP (min. IP66) a ve třídě el. izolace II. Pozice všech zařízení vyžadujících pravidelný servis je navržena tak, aby bylo umožněno provádění údržby formou standardních servisních postupů v souladu s BOZP.

SO 34-86-04 ŽST Staňkov, SpS Staňkov, přípojka nn

Pro účely umístění nového technologického objektu spínací stanice (SpS) Staňkov je navržena nová přípojka nn v žkm 142,480.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OR, po obdržení návrhu smlouvy od

ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické budovy SpS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři.

Z hlavního rozvaděče vlastní spotřeby spínací stanice bude provedeno nové zařízení venkovního osvětlení v rámci areálu SpS. Kabele budou zataženy do příslušných místností, kde budou ponechány bez zapojení v místě navrhovaných rozvaděčů s dostatečnou rezervou pro připojení. Osvětlení komunikace bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových sklopných stožárech výšky do 6m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje.

Energetická bilance

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Technologická budova SpS Staňkov – vlastní spotřeba	18,0	10,0

SO 34-86-05 ŽST Staňkov, SpS Staňkov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 17 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů v blízkosti SpS č. 13A, 13B, 41, S201, S202, NP1, NP2, NP11, NP12, NP21, NP22, S211, S212, S101, S102, S112, S111 a pro oblast obvodu Vránov odpojovače č. 23A, 23B, Z108, 411. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v technologickém objektu SpS Staňkov v počtu 2ks (RDOUO1, RDOUO2), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 35-86-01 Staňkov - Domažlice, zastávka Osvračín, úprava venkovního rozvodu nn a osvětlení

Stávající stav:

Zastávka Osvračín je ve stávajícím stavu po rekonstrukci nástupiště a osvětlení. Osvětlení zastávky je řešeno pomocí osvětlovacích stožárů výšky 6 m. Samotné osvětlení, tedy osvětlovací stožáry, svítidla a kabelové vedení pro osvětlení zůstává zachováno a není součástí navrženého řešení.

V rámci zastávky je připojena technologie zabezpečovacího zařízení – přejezd P622 v km 123,067.

Nový stav:

V rámci stavby bude upraveno napájení pro zabezpečovací zařízení přejezdu P622 a dále nově připojena technologie BTS Osvračín.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A, přímé měření.

Stávající rozvaděč pro napájení osvětlení bude vyměněn za nový rozvaděč pro ovládání a napájení osvětlení. Tento rozvaděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS. V rozvaděči osvětlení bude umístěna servisní zásuvka, která bude konfigurována do TDS – VLAN DDTS, musí navazovat na přenosové systémy.

Ovládání osvětlení je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno soumrakovým spínačem v závislosti na stanoveném čase, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči zastávky. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED Pardubice a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Stávající technologie sděl. zařízení	2,0	2,0
Stávající technologie PZS – rušené	4,0	2,5
Stávající osvětlení zastávka Osvračín	0,5	0,5
Nová technologie PZS	5,0	3,0
<u>Nová technologie BTS Osvračín</u>	<u>8,0</u>	<u>8,0</u>
Celkem	19,5	16,0

SO 35-86-02 Staňkov - Domažlice, úprava přípojky nn pro PZS P623

Stávající stav:

Stávající přejezdové zařízení P623 je připojeno z distribuční sítě.

Nový stav:

V rámci stavby bude upraveno napájení pro zabezpečovací zařízení přejezdu P623. Není požadována úprava stávajícího jištění pro přejezdové zařízení. Stávající rozvaděč bude vyměněn za nový.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Stávající technologie PZS – rušené	4,0	2,5
<u>Nová technologie PZS</u>	<u>5,0</u>	<u>3,0</u>
Celkem	5,0	3,0

SO 35-86-03 Staňkov - Domažlice, zastávka Blížejev, přípojka nn včetně napájení BTS Blížejev

V rámci stavby dojde ke zrušení stávající ŽST Blížejev. Nově je navržena zastávka Blížejev na nové trati. Stávající rozvody nn a osvětlení budou demontovány.

Na nové železniční zastávce Blížejev budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude postavena nová sdružená technologická budova cca v km 148,560, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie – rozvodna NN. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s přípojovacími podmínkami. EOv je napájeno v rámci části D.2.3.4 z trakčního vedení.

V rámci stavby byla podaná žádost o novou přípojku z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x100A, nepřímé měření. Návrh smlouvy je přiložen k technické zprávě.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	6,5	3,0
Technologie zab. zařízení	25,0	20,0
Technologie sděl. zařízení	14,0	10,0
BTS Přívozec	8,0	8,0
Osvětlení zastávka Blížejev	6,0	6,0
<u>Venkovní osvětlení výhybka č. 1</u>	<u>8,0</u>	<u>8,0</u>
Celkem	67,5	55,0

SO 35-86-04 Staňkov - Domažlice, zastávka Blížejev, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajících nástupišť pro cestující v oblasti stávající ŽST Blížejev. Nově je navržena zastávka Blížejev na nové trati. Stávající rozvody nn a osvětlení budou demontovány.

Na nové železniční zastávce Blížejov budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude postavena nová sdružená technologická budova cca v km 148,560, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie – rozvodna NN. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s přípojovacími podmínkami. EOv je napájeno v rámci části D.2.3.4 z trakčního vedení.

V rámci stavby bude podaná žádost o novou přípojku z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x100A, nepřímé měření.

V železniční stanici bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z nové rozvodny nn. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Venkovní osvětlení bude na nekrytých nástupištích a přístupových chodnících řešeno svítidly (LED) do 70 W umístěnými na ocelových sklopných stožárech výšky do 6 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem v rozvaděči pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájený osvětlení v kolejišti. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení zastávky v systému DDTS.

Dle dopravního technologa byla jmenovaná železniční stanice určena pro střední počet cestujících.

Osvětlení nástupiště je navrženo na krytých a nekrytých plochách, kde řešení osvětlení krytých ploch je součástí stavebních objektů přístřešků. Osvětlení nekrytých ploch nástupišť bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových sklopných stožárů výšky do 6 m. V rámci kolejiště je navrženo osvětlení prostor výhybky č. 1.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Technol. objekt, vlastní spotřeba	6,5	3,0
Technologie zab. zařízení	25,0	20,0
Technologie sděl. zařízení	14,0	10,0
BTS Přívozec	8,0	8,0
Osvětlení zastávka Blížejov	6,0	6,0
Venkovní osvětlení výhybka č. 1	8,0	8,0
Celkem	67,5	55,0

SO 35-86-05 Staňkov - Domažlice, zastávka Blížejov, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 5 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 13A, 13B, Z118, 411. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického domku v počtu 1ks (RDOUO1), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 35-86-06 Staňkov - Domažlice, zastávka Milavče., přípojka nn včetně napájení BTS Nový Mlýn

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, osvětlení kolejiště a BTS Nový Mlýn je navržena přípojka nn pro technologický objekt v žkm 161,100.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x50A, přímé měření.

Na odbočce Nový Mlýn bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn v nové technologické budově. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) přes každý jednotlivý rozvaděč. PLC u rozvaděčů bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do systému DDTS dle platných směrnic. Osvětlení kolejiště bude dále provedeno v prostoru výhyby č. 1, 2, 3, 4.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OR SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické budovy odbočky Nový Mlýn vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>P_i [kW]</i>	<i>P_s [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	4,5	2,0
Technologie zab. zařízení	10,0	8,0
Technologie sděl. zařízení	10,0	8,0
BTS Nový Mlýn	8,0	8,0
Venkovní osvětlení kolejiště	1,0	1,0
Celkem	33,5	27,0

SO 35-86-07 Staňkov - Domažlice, zastávka Milavče, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajících nástupišť pro cestující v oblasti stávající zastávky Milavče. Nově je navržena zastávka Milavče v blízkosti stávající zastávky. Stávající rozvody nn a osvětlení budou demontovány.

Na nové železniční zastávce Milavče budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nové zařízení venkovního osvětlení. Napájení bude v rámci zastávky řešeno z venkovních rozvaděčů. Vývody nn budou vybaveny měřením OR v souladu s přípojovacími podmínkami.

V rámci stavby bude upravena stávající přípojka z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

V železniční zastávce bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z nových venkovních rozvaděčů nn. Venkovní osvětlení bude na nekrytých nástupišťích a přístupových chodnících řešeno svítidly (LED) do 70 W umístěnými na ocelových sklopných stožárech výšky do 6 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem v rozvaděči pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájený osvětlení v kolejišti. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení zastávky v systému DDTS.

Dle dopravního technologa byla jmenovaná železniční zastávka určena pro malý počet cestujících.

Osvětlení nástupiště je navrženo na krytých a nekrytých plochách, kde řešení osvětlení krytých ploch je součástí stavebních objektů přístřešků. Osvětlení nekrytých ploch nástupišť bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových sklopných stožárů výšky do 6 m.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologie zab. zařízení	4,0	2,5
Technologie sděl. zařízení	4,0	3,0
Osvětlení zastávka Milavče	1,8	1,8
<u>Osvětlení podchod zastávka Milavče</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>
Celkem	10,6	8,1

SO 35-86-08 Staňkov - Domažlice, Odb. Nový Mlýn, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 8 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 23A, 23B, 422, 421, 33A, 33B, 432, Z128. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického objektu v počtu 1ks (RDOU01), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 35-86-09 Staňkov - Domažlice, přípojka nn pro BTS Radonice

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to BTS Radonice je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do objektu samotné BTS v žkm 163,700.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické zařízení BTS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologické zařízení BTS Radonice	8,0	6,0

SO 36-86-01 ŽST Domažlice, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde k vybudování nových nástupišť, podchodu pro cestující a úpravě stávajících kabelových rozvodů. Ve stanici budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, elektrického ohřevu výhybek a nové zařízení venkovního osvětlení. Pro účely umístění nových technologických zařízení bude vybudována nová technologická budova a rekonstruována stávající trafostanice, která bude obsahovat část pro silnoproudé technologie vn a nn pro napájení ŽST. Vývody nn z rozvodny budou vybaveny měřením OŘ v souladu s přípojovacími podmínkami.

V rámci stavby bude využita pro napájení stanice stávající přípojka VN.

Ve stanici bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn. Osvětlení kolejiště bude řešeno kombinací ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m a ledkových svítidel na osvětlovacích věžích výšky 20 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Osvětlovací věže budou řešeny jako ocelové trubkové s konstrukční výškou 20 m. Věže budou vybaveny ochrannou konstrukcí na servisním žebříku (ochranný koš).

Nástupiště, přístupové plochy nekryté, přístupové plochy kryté budou osvětleny svítidly se zdroji LED. Svítidla budou umístěna na sklopných ocelových osvětlovacích stožárech výšky do 6 m (na nástupišti). Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Požadavky na osvětlení byly definovány „Protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy“. Parametry a provedení nového osvětlení respektují požadavky ČSN EN 12 464-2 a požadavky specifikované v dokumentu „NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Jsou stanoveny tyto parametry osvětlení:

- Plochy nekrytých nástupišť, parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 ref.č. 5.12.16, $E_m = 50\text{lx}$ – osvětlení je součástí tohoto SO.
- Přístupová plocha na nástupiště, jedná se o chodník v prostoru železnic. Parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 dle ref.č. 5.12.7, $E_m = 10\text{lx}$.
- Kolejiště, jedná se o celé kolejiště od výhybky č. 1 až k výhybce č. 33. Parametry osvětlení budou splňovat požadavky normy ČSN-EN 12464-2 dle ref.č. 5.12.2, $E_m = 10\text{lx}$.

Osvětlení a elektroinstalace přístřešků není součástí tohoto SO.

Ovládání osvětlení je navrženo v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatické ovládání je řízeno soumrakovým spínačem v závislosti na stanoveném čase, ruční obsluha je prováděna prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči zastávky. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou v rámci systému DDTS zajištěny z pracoviště CDP Praha, z pracoviště ED Pardubice a z vybraných pracovišť údržby OŘ SEE Plzeň.

V místech určených dopravním technologem je navrženo napájení zásuvkových stojanů určených pro předtápění motorových lokomotiv. Bude provedeno připojení napájecího kabelového vedení nn na rozvod Správy železnic s.o. v rozvodně NN. Každý zásuvkový stojan bude obsahovat dvojici zásuvek 400 V a minimálně dvojici zásuvek 230 V. Měření elektrické energie bude probíhat v rozvodně nn, kde přes systém DDTS bude možnost zásuvkový stojan vypnout a zapnout.

Energetická bilance

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Trafostanice, vlastní spotřeba	10,5	8,4
TNS Domažlice	70,0	56,0
Výpravní budova	45,0	36,0
Technologie zab. zařízení	40,0	21,0
Technologie sděl. zařízení	35,0	28,0
Podchod včetně výtahů	18,0	18,0
Zásuvkové stojany	72,0	36,0
Zastřešení nástupišť – elektroinstalace	17,0	17,0
Venkovní osvětlení	35,0	35,0
Celkem	342,5	255,4

SO 36-86-02 ŽST Domažlice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 17 ks nových pohonů v rámci železniční stanice. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 23A, 23B, 12, 421, 411, 412, Z128, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 22, Z108. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v novém technologickém objektu v počtu

2ks (RDOUO2, RDOUO3), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 36-86-03 ŽST Domažlice, elektroinstalace podchodu

Nově vybudovaný podchod pro cestující v ŽST Domažlice bude vybaven rozvodem stavební elektroinstalace a vnitřního osvětlení. Zdrojem napájení je rozvaděč v blízkosti zastávky, instalovaný v rámci SO 36-86-01. Tento rozvaděč bude mít vlastní diagnostiku v podobě PLC a bude zapojen do datové přenosové sítě DDTS dle platných směrnic s připojením komunikace v LTDS. Datový přenos je řešen prostřednictvím technologické datové sítě, která je součástí stavby – viz související PS.

Vnitřní osvětlení v podchodu bude řešeno ledkovými svítidly zapuštěnými do povrchu betonové konstrukce stěn. Osvětlení v chodbě podchodu a na schodištích je řešeno tak, aby byly dodrženy parametry osvětlenosti dané normami ČSN 12 464-1 ref. č. 5.53.4 a ČSN EN 12 464-2 ref.č. 5.12.19 – hodnota $E_m=100lx$. Všechna svítidla odpovídají z hlediska typového řešení standardu provozovanému v oblasti OŘ Plzeň, parametr mechanické odolnosti proti poškození je u svítidel stanoven IK10. Všechna svítidla jsou v provedení s vysokým krytím IP (min. IP66) a ve třídě el. izolace II. Pozice všech zařízení vyžadujících pravidelný servis je navržena tak, aby bylo umožněno provádění údržby formou standardních servisních postupů v souladu s BOZP.

SO 36-86-04 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, přípojka vn pro vlastní spotřebu napájecí stanice

V rámci stavby je navržena nová kabelová přípojka VN pro vlastní spotřebu TNS Domažlice. Napájení přípojkou 22kV je navrženo ze stávající rozvodny VN, která bude pro tento vývod upraven.

SO 36-86-05 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde k vybudování nové napájecí stanice Domažlice.

Projektová dokumentace obsahuje návrh technického řešení nového rozvodu nn a nového venkovního osvětlení uvnitř areálu nové TNS. Osvětlení areálu je navrženo pomocí osvětlovacích stožárů. Osvětlení bude řešeno kombinací ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m a osvětlením na fasádě budovy TNS. Napájení osvětlení v celém areálu je řešeno z vlastní spotřeby TNS.

SO 36-86-06 ŽST Domažlice, TNS Domažlice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 14 ks nových pohonů v rámci železniční stanice. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů v blízkosti TNS Stéblová č. N201, N202, NP1, NP2, NP11, NP12, 411, 412, N101, N102, N111, N112, N211, N212. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v technologickém objektu TNS Domažlice v počtu 1ks (RDOUO1), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 36-86-07 ŽST Domažlice, přípojka VN

V rámci úpravy napájení stávající trafostanice v majetku správy železnic bude řešena úprava napájení VN pro železniční stanici Domažlice. Navržené úpravy budou vycházet z požadavku technologie části D.1.3.

SO 37-86-01 Domažlice – Pasečnice, zastávka Domažlice město, přípojka nn včetně napájení BTS Domažlice město

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to BTS Domažlice město a úpravě stávající budovy zastávky, kde je umístěno hlavní měření z distribuční sítě.

V rámci stavby bude upravena stávající přípojka z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude upraveno stávající odběrné místo přípojky nn z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. V rámci tohoto SO bude dále řešena přípojka nn a v blízkosti technologické zařízení BTS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologie zab. zařízení	4,0	2,5
Technologie sděl. zařízení	4,0	3,0
BTS Domažlice město	8,0	6,0
Osvětlení zastávka Domažlice město	1,8	1,8
Celkem	17,8	13,3

SO 37-86-02 Domažlice – Pasečnice, zastávka Domažlice město, venkovní rozvody nn a osvětlení

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajících nástupišť pro cestující v oblasti stávající zastávky Domažlice město. Nově je navržena zastávka Milavče v blízkosti stávající zastávky. Stávající rozvody nn a osvětlení budou demontovány.

Na nové železniční zastávce Domažlice město budou instalovány nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nové zařízení venkovního osvětlení. Napájení bude v rámci zastávky řešeno z venkovních rozvaděčů. Vývody nn budou vybaveny měřením OŘ v souladu s připojovacími podmínkami.

V rámci stavby bude upravena stávající přípojka z distribuční sítě na hladině NN. V rámci žádosti o navýšení příkonu je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A, přímé měření.

V železniční zastávce bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z nových venkovních rozvaděčů nn. Venkovní osvětlení bude na nekrytých nástupišťích a přístupových chodnících řešeno svítidly (LED) do 70 W umístěnými na ocelových sklopných stožárech výšky do 6 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem v rozvaděči pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájený osvětlení v kolejišti. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude začleněno do ovládání venkovního osvětlení zastávky v systému DDTS.

Dle dopravního technologa byla jmenovaná železniční zastávka určena pro malý počet cestujících.

Osvětlení nástupiště je navrženo na krytých a nekrytých plochách, kde řešení osvětlení krytých ploch je součástí stavebních objektů přístřešků. Osvětlení nekrytých ploch nástupišť bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových sklopných stožárů výšky do 6 m.

V průběhu realizace stavby budou zajišťována dočasná provizorní opatření pro účely zajištění funkce dílčích částí venkovního rozvodu nn, osvětlení prostor pro cestující a dále technologii zabezpečovacího zařízení.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologie zab. zařízení	4,0	2,5

Technologie sděl. zařízení	4,0	3,0
BTS Domažlice město	8,0	6,0
Osvětlení zastávka Domažlice město	1,8	1,8
Celkem	17,8	13,3

SO 38-86-01 ŽST Pasečnice, obv. Pasečnice, přípojka nn

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to v oblasti nového obvodu ŽST Pasečnice, obvod Pasečnice je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do technologického objektu v žkm 172,730.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x40A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OR SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické budovy Pasečnice vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	4,5	2,0
Technologie zab. zařízení	10,0	8,0
Technologie sděl. zařízení	10,0	8,0
Venkovní osvětlení kolejiště	1,6	1,6
Celkem	26,1	19,6

SO 38-86-02 ŽST Pasečnice, obv. Pasečnice, venkovní rozvody nn a osvětlení

Pro účely umístění nových technologických zařízení, a to v oblasti nového obvodu ŽST Pasečnice, obvod Pasečnice je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do technologického objektu v žkm 172,730.

V rámci nové žádosti o přípojku NN je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x40A, přímé měření.

Na odbočce Pasečnice bude zrealizováno nové venkovní osvětlení. Venkovní osvětlení bude napájeno novou kabelizací z rozvodny nn v nové technologické budově. Osvětlení kolejiště bude řešeno pomocí ledkových svítidel na ocelových stožárech se spouštěcím zařízením výšky 12 m. Stožáry budou konstrukčně odpovídat celkové hmotnosti výstroje. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) přes každý jednotlivý rozvaděč. PLC u rozvaděčů bude zapojeno do datové přenosové sítě a bude začleněno do systému DDTS dle platných směrnic. Osvětlení bude řešeno pomocí osvětlovacích ocelových stožárů výšky 12 m. Osvětlení kolejiště bude dále provedeno v prostoru výhyby č. 1, 2, 3, 4, 5, 6.

V rámci tohoto stavebního objektu bude připojena technologie zabezpečovacího zařízení z trafika kiosku TS10-EOV1/SSZT. Samotný trafokiosek je dodán v rámci části D.2.3.4.

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technol. objekt, vlastní spotřeba	4,5	2,0
Technologie zab. zařízení	10,0	8,0
Technologie sděl. zařízení	10,0	8,0
Venkovní osvětlení kolejiště	1,6	1,6
Celkem	26,1	19,6

SO 33-86-03 ŽST Pasečnice, obv. Pasečnice, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k instalaci celkem 8 ks nových pohonů. Všechny nové pohony budou zahrnuty do dálkového ovládání, jedná se o pohony odpojovačů č. 31, 401, 41, Z108, 3A, 3B, 402, 411. Nový systém dálkového ovládání je navržen jako „třížilový“ v provedení používaném v oblasti správy OŘ Plzeň. Nový ovládací PLC panel včetně příslušenství bude umístěn v rozvodně nn v prostorech nového sdruženého technologického domku v počtu 1ks (RDOUO1), napájení bude zajištěno vždy ze zálohovaného zdroje – zdroj je součástí technologie rozvodny nn odbočky Pasečnice. Mezi ovládacím panelem a jednotlivými pohony na trakčních stožárech bude realizována nová ovládací kabelizace DOÚO, zapojení bude přes nové přechodové svorkové skříně, na trakčních stožárech bude případné smyčkování ovládacích kabelů provedeno prostřednictvím svorkovnic v motorových pohonech. Ovládací panel DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z dohledového pracoviště OŘ SEE na určeném ED, propojení a začlenění do DŘT je součástí stavby – viz související PS.

SO 38-86-03 ŽST Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, přípojka nn pro BTS Trhanov

Pro účely umístění nových technologických zařízení a to BTS Trhanov je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do objektu samotné BTS v žkm 9,050.

Napájení BTS je navrženo ze stávajících rozvodu zastávky Trhanov. Hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudována nn přípojka z určeného místa ČEZu, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem OŘ SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologické zařízení BTS vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude dále obsahovat přepětovou ochranu.

Nová napájecí kabelová vedení jsou navržena v provedení AYKY. Kabelová vedení jsou uložena v zemi v kabelových žlabech, pod mechanicky namáhanými plochami v obetonovaných chráničkách. V případě použití trubek s kruhovým průřezem musí být počet otvorů navýšen na 1,5 násobek počtu čtvercových otvorů. Veškeré trasování a ukládání kabelů je navrženo v souladu s příslušnými ČSN a předpisy Správy železnic s.o..

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologické zařízení BTS Trhanov	8,0	6,0

SO 38-86-04 ŽST Pasečnice – Klenčí p. Čerchovem, přípojka nn pro BTS Klenčí p. Čerchovem

Pro účely umístění nových technologických zařízení a to BTS Klenčí p. Čerchovem je navržena přípojka nn včetně rozvodů nn do objektu samotné BTS v žkm 11,680.

Napájení BTS je navrženo ze stávajících rozvodu žst. Klenčí pod Čerchovem. Hlavní jistič před elektroměrem 3x20A, přímé měření.

Nová napájecí kabelová vedení jsou navržena v provedení AYKY. Kabelová vedení jsou uložena v zemi v kabelových žlabech, pod mechanicky namáhanými plochami v obetonovaných chráničkách. V případě použití trubek s kruhovým průřezem musí být počet otvorů navýšen na 1,5 násobek počtu čtvercových otvorů. Veškeré trasování a ukládání kabelů je navrženo v souladu s příslušnými ČSN a předpisy Správy železnic s.o..

Energetická bilance

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
Technologické zařízení BTS Klenčí p. Čerchovem	8,0	6,0

23. D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 30-87-01 ŽST Stod, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 31-88-01 Stod – Holýšov, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění

SO 32-88-01 ŽST Holýšov, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění

SO 33-88-01 Holýšov – Staňkov, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění
SO 34-88-01 ŽST Staňkov, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění
SO 35-88-01 Staňkov – Domažlice, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění
SO 36-88-01 ŽST Domažlice, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění
SO 37-88-01 ŽST Domažlice – výh. Pasečnice, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění
SO 38-88-01 ŽST Pasečnice, ukolejnění vodivých konstrukcí ukolejnění

Tato část dokumentace řeší ukolejnění vodivých konstrukcí a proudová propojení (včetně ukolejnění provizorních stavů a závěrečné demontáže stávajících prvků).

Trakční proudová soustava střídavá AC 25kV, jmenovité napětí 25 000V, frekvence 50Hz, limitní hodnoty napěťové soustavy jsou podle ČSN EN 50163 ed. 2.

Vzhledem k detekci vlaku prostřednictvím počítačů náprav musí být veškerá ukolejnění přímá. Mezikolejnicová a mezikolejová propojení požaduje O24 provést i na AC soustavě podle ČSN 341530, čl. 7.5.1 (lany Fe pr. 14 mm).

Parametry prostředí

- rozsah teploty okolního prostředí -30°C až +40°C podle ČSN EN 50119 ed. 2
- hmotnost námrazy „N2“ podle ČSN EN 50341-3/Z2

Izolační a ochranné hladiny

Jsou navrženy podle ČSN 34 1500 ed. 2. Izolační vzdálenosti a koordinace izolace podle ČSN EN 50 124-1 ed. a ČSN EN 50119 ed. 2.

Ochrana před úrazem elektrickým proudem

Podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50122-1 ed. 2 se provádí ochrana ukolejněním neživých částí trakčního vedení a ostatních vodivých konstrukcí. Ukolejnění se provede přednostně jako individuální přes průrazku s opakovatelnou funkcí nebo ve výjimečných případech jako skupinové ukolejnění ukolejňovacím lanem (např. v tunelech).

Odstranění lesních a mimolesních porostů

Stávající porosty (tj. větve nebo kmeny stromů a keřů) v blízkosti koleje je nutné upravit tak, aby neohrožovaly trakční vedení a provoz na trati. Úprava porostů je řešena v samostatné části dokumentace.

Zpětné vedení

Zpětné vedení tvoří kolejnicové pasy kolejí podle ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Kolejnicová propojení musí být řešena v železničním svršku s ohledem na trakční proudové zatížení a typ zabezpečovacího zařízení.

Definitivní koordinační schema ukolejnění

V dalším stupni přípravy bude proveden návrh koordinačního schématu ukolejnění a proudových propojení na základě podkladu nového a provizorního schéma kolejových obvodů v souladu s normami TNŽ 34 2603 a ČSN 34 2613 ed. 2.

V případech ukolejnění na kolej s kolejovými obvody zabezpečovacího zařízení bude nutné řešit zvláštní opatření pro ukolejnění trakčních stožárů s odpojovací TV. Řešení ochrany ukolejněním se týká trakčních vedení a všech vodivých konstrukcí nacházejících se v prostoru ohroženém TV, který je vymezen v ČSN 34 1500 ed. 2.

Stavební postupy

Výstavbu trakčního vedení a montáž ukolejnění je možné provádět současně s výlukami v rámci jiných stavebních úprav. Stavební postupy je nutné koordinovat se zpracovatelem ostatních objektů. Zásadní návrh konkrétních stavebních postupů a časové umístění je uveden v samostatné části dokumentace. Součástí dalšího stupně dokumentace budou i opatření k zajištění správného ukolejnění v případě provizorních a přechodných stavů.

24. D.2.3.8 Vnější uzemnění

SO 30-88-01 TNS Domažlice, vnější uzemnění

SO 30-88-02 SpS Staňkov, vnější uzemnění

SO 30-88-03 ŽST Domažlice, EPZ, vnější uzemnění

Navržené řešení

Pro potřeby TNS, SpS a EPZ provede vnější uzemnění. Vnější uzemnění TNS bude s max. hodnotou odporu vnějšího uzemnění do 1 ohm. Vnější uzemnění SpS a EPZ pak do 5 ohm. Průřez vodičů zemniče bude volen podle předpokládaného rozdělení poruchového proudu a korozní agresivity půdy. Mřížový zemnič bude navržen z pásků FeZn 30/4, který bude doplněn o tyčové zemniče.

25. D.2.4.1.2 Kácení

SO 39-92-01 Stod – Pasečnice, kácení

Podle dendrologického průzkumu je nutno vykácet následující množství mimolesní zeleně:

- 375 250 m² keřů
- 100 405 stromů o průměru kmene 10-50 cm
- 195 stromů o průměru kmene nad 50 cm

Pro potřeby kácení na PUPFLu je zapotřebí vykácet následující množství:

- 74 850 m² keřů
- 24 645 stromů o průměru kmene 10-50 cm
- 17 355 stromů o průměru kmene nad 50 cm

Celkem je v rámci stavby navrženo ke smýcení a kácení:

- 450 100 m² keřů a porostů
- 125 050 stromů o průměru kmene 10-50 cm
- 17 550 stromů o průměru kmene nad 50 cm

26. D.2.4.1.3 Úprava vodotečí

SO 31-93-01 Stod – Holýšov, úprava bezejmenné vodoteče v km 132,039

SO 34-93-01 ŽST Staňkov, úprava a přeložka vodoteče (Hlohovský potok) v km 142,260 – 142,370

SO 35-93-01 Staňkov – Domažlice, úprava a přeložka vodoteče (Zubřina) v km 158,100 – 158,650

SO 35-93-02 Staňkov – Domažlice, úprava meliorací – staveb k odvodnění pozemků

SO 31-93-01 Stod – Holýšov, úprava bezejmenné vodoteče v km 132,039

Stavební objekt řeší úpravu vodoteče z důvodu návrhu křížení s tratí. Úprava je vedena tak, aby tok danou trať křížil kolmo. Současně se zde předpokládá stabilizace toku na začátku a na konci úpravy pomocí betonových příčných prahů. Koryto bude lichoběžníkové se šířkou dna 0,4m. Opevnění se vzhledem k extravilánu předpokládá kamenným pohozením, v okolí mostních opěr bude pohozen stabilizovaný prolitím spár betonem.

Délka přeložky je cca 365 m. Tvar koryta je respektuje stávající koryto, je navržen lichoběžníkový se šířkou dna 1 m.

SO 34-93-01 ŽST Staňkov, úprava a přeložka vodoteče (Hlohovský potok) v km 142,260 - 142,370

Stavební objekt řeší úpravu vodoteče z důvodu návrhu nové komunikace před tratí. Úprava je vedena tak, aby tok danou komunikaci křížil kolmo. Současně se zde předpokládá stabilizace toku na začátku a na konci úpravy pomocí betonových příčných prahů. Koryto bude lichoběžníkové se šířkou dna 1m. Opevnění se předpokládá jako dlažba na cementovou maltu s vyspárováním.

Z důvodu stížností správce, na zanášení toku splaveninami, je v horní části toku (nad stávajícím rybníkem) navržena šterková přehrážka na zachytávání splavenin.

Další šterková přehrážka je navržena na přítoku Hlohovského potoka, těsně před mostem převádějící potok pod železnicí.

Délka přeložky je cca 137 m. Tvar koryta je respektuje stávající koryto, je navržen lichoběžníkový se šířkou dna 1 m.

SO 35-93-01 Staňkov – Domažlice, úprava a přeložka vodoteče (Zubřina) v km 158,100 - 158,650

Stavební objekt, řeší úpravu a přeložku vodoteče. Vodní tok Zubřina je zde z důvodu nového prostorového uspořádání železniční trati a nové komunikace přeložen. Současně je tok usměrněn tak aby nový most, jež kříží byl vůči toku orientován kolmo.

Opevnění toku se předpokládá prostým pohozením, prosypáním zeminou a osázením vrbových řízků. V okolí mostních opěr bude pohozen stabilizovaný prolitím spár betonem.

Délka přeložky je cca 560 m. Tvar koryta je respektuje stávající koryto, je navržen lichoběžníkový se šířkou dna 5 -8m, tak aby došlo k plynulému napojení na navazující stávající úseky.

SO 35-93-02 Staňkov – Domažlice, úprava meliorací - staveb k odvodnění pozemků

Stávající stav

Trasa stavby modernizace železniční trati a navazujících komunikací je částečně umístěna na pozemcích odvodněných systematickou drenáží se svodnými drény, zaústěnými do blízkých otevřených vodotečí. Při výstavbě dojde k zásahu do těchto zařízení a k porušení sběrných a svodných drénů. Majitelem a správcem podrobného odvodňovacího zařízení je vlastník pozemku. Správu hlavních odvodňovacích zařízení vykonává Státní pozemkový úřad.

Navržený stav

Princip úprav meliorací spočívá v uložení nových svodných drénů, které budou podchycovat předpokládaná narušená meliorační potrubí (stávající sběrné a svodné drény, resp. hlavníky) v pozemcích, přes které vede liniová stavba.

Svodné drény jsou navrženy z flexibilních a pevných plastových potrubí velikosti 160 a 200 mm. Celková délka navržených drénů je 1 090 m.

Na svodných drénech jsou v lomových bodech a v místech napojení na stávající svodné drény navrženy revizní šachty DN 800 betonové či plastové ve vzdálenostech do 100 m. Šachty budou osazeny rovněž v místě napojení drénu na stávající POZ nebo HOZ.

Dolní konce drénů budou opatřeny v místě vyústění do stávajících, nových či přeložených vodních toků, vodních linií nebo otevřených příkopů výustním objektem, případně budou osazeny nové revizní šachty na stávající hlavníky. Celkem se jedná o 10 výustních objektů.

Meliorace, které se nacházejí pod navrženým tělesem železniční trati a pozemních komunikací budou zrušeny. Celkem se jedná o plochu 96 590 m². V místě stavby budou pak v rámci stavebních prací meliorační potrubí a šachty odstraněny z výkopu. Stavení objekt je členěn do těchto celků:

- Drén „a“ – staničení km 161,255 - 162,120
- Drén „b“ – staničení km 161,966 - 162,134
- Drén „c“ – staničení km 162,454 - 162,570
- Drén „d“ – staničení km 163,394 - 163,483
- Drén „e“ – staničení km 163,813 - 163,920
- Drén „f“ – staničení km 166,316 - 166,546

27. D.2.4.2 Náhradní výsadba

SO 39-96-01 Stod – Pasečnice, náhradní výsadba

Pro nový železniční koridor (těleso železničního spodku) není příliš vhodné projektovat vegetační úpravy (a to ani keře), především z bezpečnostních důvodů – ohrožení trakce, viditelnost, rozhledy.

Pro náhradní výsadby mimo vlastní železniční těleso je odhadováno množství **1000 ks alejových stromů, 500 špičáků a 2000 keřů** (včetně 5ti leté údržby), dle srovnatelných koridorových staveb. Toto množství bude známo po vydání rozhodnutí o kácení mimolesní zeleně.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku, v rozsahu odpovídající dokumentaci pro stavební povolení. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů požární ochrany, zejména normy ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 41 vyhlášky 246/2001 Sb. v platném znění („Požárně bezpečnostní řešení“), vyhlášky 268/2009 Sb. („O technických požadavcích na stavbu“) a vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.) „o obecných technických podmínkách požární ochrany“.

Podrobnější informace jsou uvedeny v samostatné složce dokumentace B.2.8.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Týká se především pozemních objektů budov, tedy nových technologických budov v žel. stanicích a odbočkách.

Z hlediska posuzovaných objektů se jedná o technologickou budovu sloužící pro umístění a provoz technologie NN a VN, včetně kanceláří správců žel. infrastruktury, skladů a dalších technických místností. Objekt bude trvale osazen. V rámci projektové dokumentace stavby je zpracováno posouzení podle zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky č. 73/2013 Sb., o energetické náročnosti ve znění pozdějších předpisů.

Technické řešení tohoto objektu je navrženo s důrazem na konstrukční detail a eliminaci tepelných mostů. Zateplení se předpokládá v míře minimálně doporučených hodnot podle ČSN 730540-2 Tepelná ochrana budov – část 2: požadavky, a to včetně započítání vlivu tepelných mostů v konstrukci.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Zásady řešení parametrů stavby jsou součástí návrhu jednotlivých SO a PS. Toto se týká především pracovního prostředí provozních zaměstnanců provozovatele dopravní infrastruktury. Ve stavbě nejsou navrhovány provozy či zařízení se stálou obsluhou, všechna zařízení budou ve výhledovém stavu ovládána dálkově. Proto je pracovní prostředí v nových provozních objektech navrhováno na občasnou přítomnost servisních pracovníků.

Dle platné legislativy budou tato pracoviště vybavena sociálním zařízením, vč. zajištění ústředního vytápění pomocí vodní otopné soustavy.

Z hlediska vnějšího prostředí je rozhodující stav železničního svršku. Nový železniční svršek a nové moderní soupravy s diskovými brzdami zlepší stav hlukového zatížení stávající obytné zástavby a zajistí dodržení hygienického limitu. Proto ve stavbě nejsou navrhována protihluková opatření. Obdobně příznivý vliv bude mít nový železniční svršek i na vibrace.

Po dobu realizace stavby lze očekávat zvýšenou prašnost v lokalitě stavby. Toto bude eliminováno požadavky na technické a organizační opatření zhotovitele stavby. V cílovém stavu nebude stavba zdrojem zvýšení emisí v okolí železniční tratě.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází v zóně nízkého až středního radonového rizika.

Radonové riziko z geologického podloží určuje míru pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v určité geologické jednotce. Hlavním zdrojem radonu,

pronikajícího do objektů, jsou horniny v podloží stavby. Vyšší kategorie radonového rizika z podloží v určité geologické jednotce proto určuje i vyšší pravděpodobnost výskytu hodnot radonu nad 200 Bq.m^{-3} v existujících objektech (ekvivalentní objemová aktivita radonu). Zároveň indikuje i míru pozornosti, jakou je nutno věnovat opatřením proti pronikání radonu z podloží u nově stavěných objektů.

Stavební materiály jsou však v současnosti systematicky sledovány z hlediska radioaktivity, případy jejich použití z minulosti jsou známy, a proto je pravděpodobnost přítomnosti radonu z nich podstatně menší než z geologického podloží. Rovněž v podzemních zdrojích pitné vody pro hromadné zásobování obyvatelstva jsou prováděna měření koncentrace radonu a následné odradonování. Radon z podloží proto nejvíce ovlivňuje výslednou koncentraci radonu v objektech.

b) ochrana před bludnými proudy

V současné době při návrhu a realizaci staveb se očekává zajištění maximální životnosti staveb, a proto je nutno stavby chránit před nejrůznějšími negativními vlivy. Součástí ochranných opatření je i návrh ochrany před korozními účinky – bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Technickou seizmicitou rozumíme seizmické otřesy vyvolané umělým zdrojem, nebo indukovanou seizmicitou. Zdrojů technické seismicity může být celá řada – např. stroje, těžká doprava, silniční nebo železniční doprava, rázy těžkých mechanismů (buchary, lisy, beranidla při zarážení pilot apod.), otřesy vzniklé při odstřelech atd.

Pro navrhování a posuzování objektů z hlediska účinků technické seismicity platí ČSN 73 0040 a ČSN 73 0032. Z hlediska odolnosti proti účinkům technické seismicity jsou zděné objekty podle tab. 9 v ČSN 73 0040 [1] zařazeny do třídy odolnosti A ÷ C. Zděné objekty tedy patří k typům staveb, které mají proti seizmickým účinkům nejnižší odolnost.

Dalším prvkem generující technickou seizmicitu je realizace beraněných/vibrovaných pažicích stěn v prostoru kolejiště při sanacích vybraných mostních objektů a dále zřízení podélné pažicí stěny v sanovaných traťových úsecích. V těchto případech se jedná o území, kde není většinou v dosahu zástavba, a proto není nutno přijímat nějaká dodatečná opatření.

d) ochrana před hlukem a vibracemi

Stavba nenavrhuje žádné objekty ani plochy posuzované jako chráněný venkovní či vnitřní prostor stavby a chráněný venkovní prostor, proto nebyl v rámci akustické studie posuzován ani vliv hluku z externích zdrojů na řešenou stavbu. Mimo nově navrhované technologické budovy, u kterých však není očekáváno překročení limitů vibrací ani hluku na pracovištích, na nichž je vykonávána práce náročná na pozornost a soustředění, a dále pro pracoviště určené pro tvůrčí práci.

Je podrobně řešeno v samostatné části dokumentace E.1.2.9 Hluková studie a hodnocení vibrací.

e) protipovodňová opatření

V rámci stavby nejsou protipovodňová opatření navrhována.

f) ostatní účinky

Vliv poddolování

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že v zájmovém území stavby se nevyskytuje žádné poddolované území, resp. nově navržená trasa přímo neprochází žádným poddolovaným územím. V blízkosti plánované stavby se však nacházejí poddolovaná území:

Trasa

- ID 620 Střelice – Hradecká skála v km 132,300 ve vzdálenosti cca 250 m od nově navrhované trati
- ID 603 Holýšov – Město ve staničení km 135,300 ve vzdálenosti cca 65 m od žel. trati

Ve zbylém úseku se poddolovaná území nacházejí ve vzdálenosti větší než 400 m od zájmového území stavby.

Sesuvná území

Podle aktuálně zjištěných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů, nejsou v zájmovém území stavby evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy, které by nepříznivě ovlivňovaly jak stávající, tak nové úseky žel. trati. Trasa neprochází potenciálně ani aktivními sesuvnými územími. Jako potenciálně ohrožené lokality svahovými pohyby je nutné považovat strmé svahy hlubokých údolí a nově budovaných hlubokých zářezů.

B.3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

V textu níže jsou popsána místa napojení na veřejnou technickou infrastrukturu, nikoliv na stávající drážní sdělovací, silnoproudá a trakční vedení.

a) napojovací místa technické infrastruktury

Předpokládá se připojení stavby na stávající technickou infrastrukturu. Jedná se zejména o připojení z distribuční sítě ČEZ, resp. určeného místa, které je nyní v řešení a bude projednáno a odsouhlaseno se správcem SEE, po obdržení návrhu smlouvy od ČEZu. Dle určeného místa bude v blízkosti technologického objektu vybudován nový rozvaděč umístěný v pilíři. Rozvaděč bude obsahovat distribuční měření a přepětovou ochranu. Jedná se o následující místa:

- nn přípojka v zast. Střelice u Stoda, je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x125A s nepřímým měřením
- nn přípojka pro BTS Dolní Kamenice v žkm 136,230 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A s přímým měřením
- nn přípojka pro odbočku Dolní Kamenice v žkm 137,000 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x50A s přímým měřením
- nn přípojka pro BTS Ohučov v žkm 138,800 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A s přímým měřením
- vn přípojka pro ŽST Staňkov v žkm 140,780 s rezervovaným příkonem 125,0kW z podpěrného bodu č. 4 nadzemního vedení VN na pozemku p.č. 3362 v k.ú. Staňkov-město
- nn přípojka pro SpS Staňkov v žkm 142,480 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A s přímým měřením, a to na hranici pozemku p.č. 698
- nn přípojka pro BTS Osvračín a přejezd P622 v žkm 144,880 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A s přímým měřením
- nn přípojka v zast. Blížejev jak pro samotnou zastávku, tak odbočku Přívozec, je v žkm 158,050 navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x100A s nepřímým měřením
- nn přípojka pro BTS a odbočku Nový Mlýn a zast. Milavče v žkm 161,100 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x50A s přímým měřením
- nn přípojka pro BTS Radonice v žkm 163,700 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A s přímým měřením
- stávající nn přípojka pro BTS a zastávku Domažlice město v žkm 169,540 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x32A s přímým měřením
- stávající nn přípojka pro ŽST Pasečnice v žkm 172,730 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x40A s přímým měřením
- stávající nn přípojka pro BTS Trhanov v žkm 9,050 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A s přímým měřením
- nn přípojka pro BTS Klenčí p. Čerchovem v žkm 11,680 je navržen hlavní jistič před elektroměrem 3x20A s přímým měřením

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

viz. odst b) této kapitoly – B.3

B.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.4.1. Železniční doprava

Trať Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN leží na významné spojnici České republiky a německé spolkové země Bavorsko a je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Na trati je provozovaná mezinárodní i vnitrostátní osobní a nákladní doprava s velkým potenciálem růstu. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1, DÍL PRVNÍ.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 180 (Plzeň – Domažlice – Furth im Wald), v nákresných jízdních rádech a v TTP je trať označena číslem 712A (Plzeň hl.n. – Česká Kubice st. hr.).

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 3. stavba je součástí souboru staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje. Stavba navazuje na 1. stavbu V ŽST Stod a na 4. stavbu v oblasti ŽST Domažlice, obvodu Pasečnice.

Předmětem této stavby je přeložka trati v úseku Stod – Holýšov a Přívozec – Domažlice (dvoukolejné úseky) s rychlostí až 200 km/h a rekonstrukce zbývajících jednokolejných úseků s rychlostí až 135 km/h.

Stavba je rovněž koordinována s navazujícími úseky staveb Modernizace trati Plzeň – Domažlice, 1. stavba a 4. stavba.

V ŽST Domažlice, kde zastavují vlaky Ex, byly navrženy nástupní hrany o délce 300 m, v ostatních ŽST a zastávkách pak činí délky nástupní hrany 170 m dle požadavků společnosti POVED. Všechna nástupiště jsou bezbariérově přístupná a mají výšku nástupní hrany 550 mm nad TK.

ŽST budou zabezpečeny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo a budou dálkově ovládány z dispečerského pracoviště CDP Praha. Celá trať je navržena pro výhradní provoz v systému ETCS L2.

Přeložky trati, zvýšení rychlosti v celé trati v kombinaci s nasazením elektrické trakce přináší výrazné úspory v jízdních dobách osobních i nákladních vlaků. Zvýšení vjezdových a odjezdových rychlostí v ŽST přináší zkrácení provozních intervalů. Stavba také přináší úsporu 38 provozních zaměstnanců.

Podrobněji je problematika Provozní a dopravní technologie železniční dopravy řešena a dokladována v samostatné části této souhrnné technické zprávy s označením přílohy B.4 Provozní a dopravní technologie.

B.4.2. Ostatní druhy dopravy – napojení na železnici

a) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

(včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace)

Využitím přilehlé silniční sítě – městské a místní komunikace a ve správě Správa veřejného statku města Plzně. V rámci stavby budou řešeny přeložky několika komunikací II., III. třídy, místních komunikací, polních a lesních cest ve správě SÚS, obcí a jiných vlastníků a správců.

Z hlediska veřejné dopravy se v blízkosti stavby nacházejí zastávky linkových autobusů veřejné autobusové dopravy. V rámci samostatné akce se předpokládá přestavba přednádražního prostoru s přímým napojením autobusové, IAD na vlakovou dopravu.

Opatření pro bezbariérové užívání stavby jsou shrnuta v kapitole B.2.4.

b) doprava v klidu

Doprava v klidu není prioritně předmětem řešení tohoto záměru.

V rámci návrhu nových a přesouvaných železničních zastávek Střelice u Stoda, Blížejev a Milavče jsou navrženy plochy pro parkování vozidel osobní automobilové dopravy (P+R), stání pro

kola, plochy pro zastavení vozidel (K+R) a zastávky pro autobusovou dopravu, které umožní rychlý přestup cestujících mezi jednotlivými druhy dopravy.

V železniční stanici Domažlice je železniční stavba koordinována s připravovanou stavbou Přestupního terminálu Stod, ve kterém je řešen prostor přednádraží z pohledu autobusové veřejné dopravy a automobilové individuální dopravy. Návaznost obou staveb po realizaci umožní rychlý a krátký přestup mezi jednotlivými druhy dopravy.

c) pěší, cyklistické a smíšené stezky

Pěší a cyklistické stezky nejsou prioritně předmětem řešení tohoto záměru. V rámci stavby dochází pouze k jejich úpravě vedení v případě přerušení nebo přeložek stávajících komunikací, kterých jsou součástí. Uvedené úpravy se dotknou následujících pěších tras:

- zelené v lokalitě města Holýšov
- NS Po stopách Jiráskovy Lucerny za ŽST Staňkov
- modré v Milavčích
- červené před ŽST Domažlice
- zelené u zast. Domažlice město

a cyklotras č. 3, 2270, 2141, 2294, 2014 v celém dotčeném úseku stavby.

Žádná z uvedených tras nebude zcela přerušena a zrušena, pouze dojde k úpravě vedení po nových mostních objektech nebo po překládaných komunikacích.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Nezbytné terénní úpravy jsou navrženy v rámci stavebních objektů železničního spodku. Základní tvarové řešení trati je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku.

Technické řešení je patrné ze samostatné části dokumentace D.2.1.1.

b) použité vegetační prvky

V rámci stavby se předpokládá při návrhu železničního spodku ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu dráhy. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

Viz též kapitulu B.1, písmeno j).

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Podrobně je dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracována v samostatné části dokumentace E.1.2 Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

a) vliv na životní prostředí

Ovzduší

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace „E.1.2.10 Rozptylová studie, posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší“.

Hluk

Hluková studie se zabývá porovnáním hlukové zátěže stávajícího stavu s rokem 2000 a s výhledovým stavem. Součástí studie bude měření hluku a vibrací ze stávající železniční dopravy a samostatnou část bude tvořit hluk ze stavební činnosti, který bude doplněn do čistopisu dokumentace.

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí této trati. Dokumentace předkládá situaci ekvivalentních hladin akustického tlaku po dokončení stavby, tzn. provoz na novém kolejovém svršku.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Z výsledků zpracované Hluková studie pro ekvivalentní hladinu akustického tlaku u okolní obytné zástavby ve výpočtových obdobích 2000, 2020 a ve výhledovém stavu 2035 vyplývá, že jsou překračovány hygienické limity hluku. Vzhledem k tomu, že trať je navržena převážně v přeložkách, není možné uplatnit korekce staré hlukové zátěže. Pro výhledový stav je tedy nutné splnit základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB pro den/noc a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy.

Vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné splnit hygienické limity hluku pouze za předpokladu vybudování protihlukových opatření.

Za účelem splnění hygienických limitů byly navrženy protihlukové stěny, samostatné protihlukové úpravy objektů (eliminace chráněného venkovního prostoru stavby) a v jednom případě jsou navrženy kolejnicové absorbéry.

Na základě výpočtů je možno konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku.

Ochrana vod

Dotčené útvary povrchových a podzemních vod

Zájmové území stavby prochází útvary povrchových tekoucích vod Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínka BER_0250, Zubřina od toku Záhořanský potok po ústí do toku Radbuza BER_0240 a Zubřina od pramene po Záhořanský potok BER_0220.

Stavebním záměrem není zasažen žádný útvar povrchových stojatých vod.

Zájmové území stavby se nachází v útvarech podzemních vod základní vrstvy Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – západní část (ID 62221) a Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (62121).

Záplavové území

Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina.

- Radbuza – kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 128,855 – 128,722, 132,285 – 132,348, 132,765 – 133,074, 136,548 – 136,553, 133, 842 – 133,867
- Zubřina - kontakt se stavbou v km staničení (stavby) 158,0 – 158,567, 161,613 – 162,471, 163,916 – 165,864, 173,281 – 173,388

Záplavové území významného vodního toku Radbuza v úseku ř. km 6,900 – 96,000 (hráz VD České Údolí – Bělá nad Radbuzou) bylo stanoveno Krajským úřadem Plzeňského kraje rozhodnutím pod č.j. ŽP/1269/08, 7.10.2008.

Záplavové území významného vodního toku Zubřina v úseku 0,000 – 15,000 bylo stanoveno Okresním úřadem Domažlice rozhodnutím pod č.j. OUDO-1268/2001/ŽP, 13.8.2001.

Záplavové území významného vodního toku Zubřina v úseku 15,000 – 27,000 bylo stanoveno Okresním úřadem Domažlice rozhodnutím pod č.j. ŽP/8184/97, 15.4.1997.

Riziková území při přívalových srážkách

Navržená stavba se nachází v rizikových územích při přívalových srážkách (www.povis.cz)

Na stávající trati se v k.ú. Staňkov a k.ú. Nahošice nacházejí kritické body rizikových území. Kritický bod je místo, kterým vtéká voda z přilehlého povodí do zastavěného území a působí materiální škody.

Vodohospodářsky chráněná území

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Navržená stavba nezasahuje do CHOPAV.

Ochranná pásma povrchových a podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba zasahuje v úseku železniční stanice Staňkov, definované staničením km 140,650 – 141,500, do ochranného pásma vodního zdroje „Staňkov vrt pozorovací č.1573“ stanoveného ONV Domažlice pod č.j. Vod-492/66, 30.8.1966. Pásmo bylo vyhlášeno 30. 8. 1966 pod číslem rozhodnutí Vod-4921/66, ve kterém bez rozhodnutí místního vodoprávního úřadu není povoleno zřizovat žádné vodní zdroje podzemní vody, provádět větší zemní práce nebo jiné větší stavby, které by narušily režim podzemních vod.

Zájmové území stavby se v tomto úseku nachází v úrovni terénu ve stávající trase žel. trati a nezasahuje pod hladinu podzemní vody.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Navržená stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č.254/2001 sb.

Nakládání se závadnými látkami v době provozu

Součástí stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) nebude žádný stavení objekt, ve kterém by docházelo k nakládání se závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a vyhlášky č. 450/2005 Sb.

Nakládání se závadnými látkami v době výstavby

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v bezprostřední blízkosti vodního toku, v ochranném pásmu vodního zdroje a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude součástí **projektové dokumentace pro stavební povolení plán opatření pro případ havárie pro období výstavby**, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správce dotčených vodních toků a následně schválení dotčeným vodoprávním úřadem.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

BOZP

Vyhodnocení stavby z hlediska zákona č. 309/2006 Sb. §15 a nv č. 591/2006 Sb. přílohy č. 5

Více zhotovitelů							Stavba a staveniště		
	1 zhotovitel	více zhotovitelů	Do 30 dnů a 20 osob	Do 500 dnů na 1 osobu	svépomocí	Nevyžaduje se povolení ani ohlášení	Od 30 dnů a 20 osob	Od 500 dnů na 1 osobu	Rizikové práce
koordinátor	ne	ano	ne	ne	ne	ne			
oznámení							ano	ano	
plán BOZP							ano	ano	ano

- Předpokládaný počet zhotovitelů: více než 1
- Předpokládaný průměrný počet osob: 150
- Předpokládaná doba stavby: 42 měsíců = 882 pracovních dní, 882 x 150 = 132300 osobodní
- zahájení stavby: 06/2021 ukončení stavby: 12/24

Rizikové práce ve smyslu NV č. 591/2006 Sb. přílohy 5:

- práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
- práce související s používáním vysoce toxických chemických látek – stavební chemie
- práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě technického vybavení – všechny objekty v energetických OP a v železniční dopravní cestě
- zemní práce prováděné protlačováním – SO inženýrských sítí
- práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb – SO železničního spodku a svršku, SO mostů, SO potrubních vedení, SO zastřešení nástupišť, SO protihlukových objektů, SO trakčních a energetických zařízení

Odpadové hospodářství

Při realizaci celé stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud určen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady krajský úřad. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností. Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Množství a druhy odpadů jsou popsány v tabulce v kapitole B.2.3, písmeno c).

Půda

Stavba si svým rozsahem dle aktuálních podkladů, informace z katastru nemovitostí, vyžádá jak zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a tak pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), u kterých bude potřeba jejich vyjmutí.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace E.1.2.6 Zemědělská příloha a E.1.2.7 Lesní příloha.

b) vliv na přírodu a krajinu

(ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině, krajinný ráz, VKP a ÚSES apod.)

Územní systém ekologické stability

Zájmové území stavby se nachází jak v oblasti prvků ÚSES, tak se v její blízkosti nacházejí nadregionální a regionální prvky a lokální prvky ÚSES, a to lokální biocentra nebo biokoridory a interakční prvky, funkční i nefunkční.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace E.1.2.11 Vliv na přírodu a krajinu.

Nadregionální úroveň ÚSES

Zájmovým územím stavby nejsou nadregionální ÚSES dotčeny. Nejbližší nadregionální biokoridor Čerchov Běleč je veden jižně od Domažlic podél státní hranice.

Regionální úroveň ÚSES

Regionální biokoridor(y) v podstatě kopíruje železniční trať od Bořic (Tlumačovský potok) podél Zubřiny do Staňkova, kde je dále veden podél Radbuzy až do Stodu. Mezi Holýšovem a Sřellicemi je přeložkou trati dotčeno i regionální biocentrum Hradecká skála.

Lokální (místní) prvky ÚSES

Lokální biokoridory dle územních plánů dotčených obcí doplňují či nahrazují regionální systém ÚSES podél Zubřiny a Radbuzy.

Významné krajinné prvky (VKP)

V zájmovém území stavby se nacházejí VKP, registrované dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Jedná se především o vodoteče, které jak nová, tak stávající trať křížuje v níže uvedených místech:

- | | |
|---------------------|--|
| ▪ Zubřina | SO 38-21-02 ŽST Pasečnice, propustek v km 173,330 |
| ▪ bezejmenný tok | SO 37-21-03 Domažlice – Pasečnice, propustek v km 171,166 (ev. km 171,084) |
| ▪ Tlumačovský potok | SO 35-20-09 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 166,444 |
| ▪ niva Zubřiny | SO 35-21-13 Staňkov – Domažlice, propustek v km 164,635 |
| ▪ Zubřina | SO 35-20-08 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 164,220 |
| ▪ Zubřina (silnice) | SO 35-22-02 Staňkov – Domažlice, silniční most v km 162,350 |
| ▪ Zubřina (silnice) | SO 35-22-01 Staňkov – Domažlice, silniční most v km 162,300 |
| ▪ bezejmenný tok | SO 35-20-04 Staňkov – Domažlice, železniční most v km 160,300 |
| ▪ Zubřina (silnice) | SO 35-22-11 Silniční most na silnici III/18310 přes Zubřinu v skm 0,23 |
| ▪ Zubřina | SO 34-20-04 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,8 (ev. km 151,055) |
| ▪ bezejmenný tok | SO 34-20-03 ŽST Staňkov, železniční most v km 142,3 (ev. km 150,573) |
| ▪ bezejmenný tok | SO 33-20-09 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 139,4 (ev. km 147,667) |
| ▪ Sřbický potok | SO 33-20-04 Holýšov – Staňkov, železniční most v km 136,5 |
| ▪ Radbuza | SO 31-20-05 Stod – Holýšov, železniční most v km 133,0 |
| ▪ Radbuza | SO 31-20-04 Stod – Holýšov, železniční most v km 132,3 |
| ▪ bezejmenný tok | SO 31-20-02 Stod – Holýšov, železniční most v km 129,7 |
| ▪ Radbuza | SO 31-20-01 Stod – Holýšov, železniční most v km 128,8 |

Ke střetu navrženého záměru s VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. dochází v místě následujících stavebních objektů, které představují přímé dotčení vodotečí, či jejich niv:

- SO 31-93-01 Stod – Holýšov, úprava bezejmenné vodoteče v km 132,039
- SO 34-93-01 ŽST Staňkov, úprava a přeložka vodoteče (Hlohovský potok) v km 142,260 - 142,370
- SO 35-93-01 Staňkov – Domažlice, úprava a přeložka vodoteče (Zubřina) v km 158,100 - 158,650

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Navržená stavba zasahuje jak do ochranného pásma, tak do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části dokumentace E.1.2.7 Lesní příloha.

Zvláště chráněná území

V širším zájmovém území stavby se nachází jediné zvláště chráněné území – přírodní památku Louka u Šnajberského rybníka, které vzdáleno 370 metrů od železniční trati a současně je odstíněno silniční komunikací I/26. Přírodní památka Louka u Šnajberského rybníka leží východně od obce Pila, mezi Šnajberským rybníkem, Velkým rybníkem a rybníkem Hadrovec. Území o výměře 5 ha je chráněno od roku 1992. Důvodem ochrany jsou rašelinné a mokřadní biotopy s výskytem obzvláště chráněných a ohrožených druhů rostlin a živočichů v nivě potoka Bystřice.

Památné stromy

Navržená stavba není v kolizi s žádným památným stromem.

Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

Navržená stavba v oblastech, uvedených v kap. B.0, se nachází v zastavěném území, nebude tedy posuzována z hlediska ochrany krajinného rázu. Nezasahuje, ani se nenachází, v bezprostřední blízkosti přírodních parků, nejbližší přírodní park je Prokopské a Dalejské údolí, nacházející se mimo zájmové území stavby.

Památky a archeologické nálezy

Zájmové území stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ se v úseku žel. trati v km 168,675 – 169,200 nachází v těsné blízkosti vnějšího ochranného pásma Městské památkové rezervace (OP MPR).

Ochranného pásma Městské památkové rezervace bylo vyhlášeno dle ust. § 17, odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, rozhodnutím Okresního úřadu Domažlice – referátu kultury, čj. kult/32/1992, ze dne 29.1.1992.

Nemovité kulturní památky

V samotném prostoru stavby se nenachází žádná nemovitá kulturní památka. V bezprostředním okolí stavby se však nacházejí následující nemovité kulturní památkou ve smyslu zák. 20/87 Sb., o státní památkové péči:

- komín s ochrannou zdí a památníkem obětím 2. světové války v Holýšově, k.ú. Holýšov, zapsaná pod číslem rejstříku ÚSKP: 105873
- vodní mlýn Paseka v Hlohové, k.ú. Hlohová zapsaná pod číslem rejstříku ÚSKP: 12590/4-4880
- filiální kostel sv. Martina v Blížejově, k.ú. Blížejov zapsaná pod číslem rejstříku ÚSKP: 24194/4-2034
- kaple sv. Vojtěcha v Milavčích, k.ú. Milavče zapsaná pod číslem rejstříku ÚSKP: 23531/4-2144
- městský dům v Domažlicích, k.ú. Domažlice zapsaná pod číslem rejstříku ÚSKP: 28856/4-2001

Archeologické nálezy

Při zpracování dokumentace stavby je nutné respektovat ustanovení §22, zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/1987 Sb., to je:

- hlásit případné archeologické nálezy
- umožnit záchranný archeologický výzkum

- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987Sb.
- stavebník je povinen oznámit záměr provedení stavebních prací Archeologickému ústavu AV ČR, Letenská 4, 11801 Praha

c) vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000

V zájmovém území stavby se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Čerchovský les (4,5 km od stavby), nejbližší ptačí oblastí potom je Šumava (22 km od stavby).

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Stanovisko posouzení vlivu záměru na životní prostředí není v současné době k dispozici vzhledem k tomu, že zpracování Oznámení s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 a následně Dokumentace EIA s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění je součástí zpracování záměru.

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

Není součástí řešení dokumentace stavby.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Z pohledu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči není předmětná stavba kulturní památkou a nejsou tak navrhována navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, příp. rozsah omezení a podmínky.

To samé platí i z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jehož definice se na předmětnou stavbu nevztahuje, jelikož se jedná o stavbu dráhy.

Navrhovaná dokumentace stavby předpokládá stanovení nového ochranného pásma dráhy (dále jen OPD) na úsecích nové dvojkolejné trati v úsecích Stod – Odb. Dolní Kamenice, Odb. Přívozec – Domažlice a v místě ŽST Pasečnice, kde dochází k přeložce trati do nové stopy z důvodu eliminace propadu rychlosti. Ve zbývajících úsecích se nepřepokládá změna stávajícího OPD. Naopak v úsecích opouštěné žel. trati dojde ke zrušení stávajícího OPD.

Dále se předpokládá, že budou dotčena ochranná a bezpečnostní pásma přeložených inženýrských sítí, stejně jako vzniknou ochranná pásma nově zřizovaných přípojek. Žádná chráněná území nebudou navrženou stavbou měněna, stavba do nich však zasahuje.

Měněna nebudou ani ochranná pásma metra, dráhy tramvajové a silnic I., II. a III. třídy.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba není určena k ochraně obyvatelstva před vnějšími vlivy. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva se nedotýkají stavby. V případě nutnosti je možné stavbu využít k přesunu techniky nutné k ochraně obyvatelstva a k přesunu obyvatel samotných.

Stavba jako taková nenavrhuje prostory pro ukrytí obyvatelstva.

Řešení zásad prevence závažných havárií v železničním provozu je zakotveno v soustavě zákonů a vyhlášek ČR a návrh stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou ČR. Problematika je podrobně zpracována v samostatných Havarijním plánu, zpracovanému v předchozím stupni předprojektové přípravy, resp. umístěnému návrhu stavby

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Postupné uvádění do provozu

Realizace stavby bude zahájena přípravnými pracemi, které svojí náplní zabezpečují technické a technologické zajištění stavby, na ně navazuje 7 stavebních postupů v rámci kterých je navržen realizace ucelených úseků stavby, které budou uváděny do provozu (ŽST Pasečnice – ŽST Domažlice v roce 2026, rozšíření o úsek Domažlice – ŽST Staňkov v roce 2027 a v roce 2028 dokončení celé stavby úsekem ŽST Staňkov – ŽST Stod), ke konci stavby jsou navrženy dokončovací práce spočívající v následném podbití, definitivní regulaci trakčního vedení, broušení kolejnic, opravy nedodělků zjištěných při zkušebním provozu atp.

Práce mimo stávající drážní těleso bez omezení drážní dopravy budou realizovány v průběhu celé stavby tak, aby bylo možné část materiálu odvážet kolejovými vozidly a současně, aby vytěžený materiál mohl být účelně využit do násypových tělesech bez předchozího dlouhodobého deponování.

Stavba bude realizována a uváděna do provozu ve směru od výhybny Pasečnice směrem k ŽST Stod, důvodem je hlavně skutečnost, že rozhodujícími objekty pro výstavbu jsou železniční estakády v úseku Holýšov-Stod a tunelový objekt v téže úseku. V každém mezistaničním úseku se dále nachází minimálně jeden mostní objekt s délkou výstavby cca 40 týdnů, tedy 10 měsíců, což určuje délku výstavby 3 roky + půl roku na dokončovací práce. V rámci jednotlivých stavebních postupů je navrženo etapizování výstavby mostních objektů z důvodu zachování dopravní obslužnosti měst a obcí a umožnění trasování NAD.

Nové definitivní kolejiště bude zabezpečeno novým zab. zařízením. S ohledem na nové přeložky tratě počítá HMG stavby s nutností položení kolejové roštu cca 3 týdny před samotným uvedením tratě do provozu, neboť to je čas nutný k projetí úseku měřicím vozem, jež kontroluje kvalitu signálu GSMR.

Uvedení do provozu TV je možné až po dokončení nové napájecí stanice v Domažlicích v TP 2027/2028, tedy cca 2 roky od zahájení stavby. V této době se již předpokládá, že bude dokončeno nové napájecí vedení ČEZu 110kV. Montáž trakčního vedení bude provedeno až po zprovoznění nové napájecí stanice, aby bylo možné TV ihned napájet a omezit tak možnost jeho zcizení.

Po dokončení železničního svršku a proběhnutí konsolidace štěrkového lože (cca po 10 dnech) bude po odsouhlasení pracovníkem správy tratí v TÚ navýšena rychlost na 100 km/h. Nad 100 km/h bude rychlost zvýšena po zavedení ETCS a dokončení pantografické zkoušky.

Bilance zemin

V rámci celé stavby je přebytek výkopku cca 1,2 mil m³. S ohledem na převážně jednokolejné úseky a kapacity ploch v železničních stanicích v intravilánu obcí, není možné odvézt veškerý materiál po železnici. Proto je navrženo následující:

- cca 750 tis.m³ bude odvezeno železniční dopravou, s naložením v ŽST Holýšov, výh. Radonice, v zast. Havlovice, v dalším stupni bude prověřena možnost využití nákladíště Trhanov
- cca 450 tis. m³ bude odvezeno silniční nákladní dopravou přímo do místa uložení. Odvoz materiálu bude probíhat průběžně v celé délce výstavby
- přednostně budou pro přepravu materiálu v rámci zpětného využití využívány navržené staveništní komunikace a v první dny stavebních postupů i vyloučené drážní těleso

Ve stavbě je navržena recyklace štěrkového lože mobilní recyklační linkou, recyklační základna je navržena v ŽST Domažlice a ŽST Holýšov. V dalším stupni bude prověřena možnost využití i nákladíště Trhanov.

b) Koordinace stavby Plzeň-Domažlice 3. stavba, Stod-Domažlice a Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN

Projektant na pokyn zadavatele v hlavních bodech prověřil možnost realizace 3. a 4. stavby současně, za účelem sloučení výluk. Jedná se zejména o souběh 4. stavby s úsekem Pasečnice – Domažlice, který vylučuje i provoz po objížděné trase přes Poběžovice a Horšovský Týn.

Stavební část (železniční svršek, spodek, mosty..)

4. stavba má navrženou nepřetržitou výlukou v úseku ŽST Domažlice – Česká Kubice – Furth im Wald v délce 200 dní od 4.4. – 20.10.2026 s tím, že s ohledem na špatné přístupy na staveniště může dojít k prodloužení o cca 1,5 měsíce.

3. stavba má navržené nepřetržité výluky v úseku ŽST Domažlice – Česká Kubice v délce 190 dní od 1.6. – 7.12.2026, tato výluka s ohledem na nutnost postupné realizace mostních objektů za účelem zachování dopravní dostupnosti nelze zkrátit.

3. stavba má termín zahájení stavby 1.1.2026, zahájit stavbu tak velkého rozsahu dříve jak k 1.6.2026 (nutno zohlednit zimní technologickou přestávku) je nereálné s ohledem na nutné předzásobení zhotovitele, projednání dopravních tras, výstavbu staveništních komunikací a ploch zařízení staveniště, projednání odstávek inženýrských sítí atd. Rovněž je třeba dodat, že nelze garantovat termíny zahájení obou staveb a ve stupni DUR by bylo nezodpovědné nepočítat s časovou rezervou posunu termínu zahájení.

Tzn., že při aktuálním návrhu nemá 4. stavba jak navázat ve směru od Domažlic materiál kolejovou dopravou, jedná se zejména o kolejnice, výhybky, šterky a to včetně nutné kolejové mechanizace. Buď by tedy musela být zásobována z německé strany, nebo se výrazně předzásobit. S tím jsou ovšem spojené výrazné komplikace s velikostí ploch ZS, hlídáním cizitelného materiálu, absence přístupu kolejové mechanizace z české strany, její dlouhodobé odstavení pro následné práce není reálné.

Určitou alternativou je v předstihu a pouze pro stavbu dokončit ŽST Pasečnici, tak aby byly možné úvratňové jízdy staveništní techniky. Nicméně mostní objekty v ŽST Pasečnice nebudou dokončeny dříve jak ke konci 10/2026, pak je třeba dokončit železniční spodek a svršek a teprve následně realizovat práce na 4. stavbě, které vyžadují kolejovou mechanizaci (pokládka pražců a kolejnic, dospání ŠL, podbití atp.)

Sloučením obou staveb by došlo k výraznému snížení objemu počtu výluk (místo dvou výluk cca 200 denních, by byla např. jedna cca 250 denní), což na jednokolejném rameni zejména pro nákladní dopravu je rozhodující. Na druhou stranu objem prací se výrazně navýší, a to v lokalitách, kde jsou složité přístupy pro staveništní techniku a zpravidla i méně únosné mostní objekty a silnice III. tříd. Navýšení rozsahu prací klade vyšší nároky na kapacity zhotovitele, což může být limitující při samotné soutěži na zhotovitele.

Otázkou je rovněž postup prací na německé straně, která v této oblasti plánuje činnost nejdříve po roce 2030, tedy opět vyloučené provozu na jednokolejné trati.

Prověření souběh obou staveb bude věcí dalších koordinačních jednání.

Trakční vedení

Při realizaci 3. a 4. stavby současně by s ohledem na absenci napájecí stanice do roku 2028 byly realizovány pouze základy TS a případně provedena montáž TS. Vodiče budou namontovány v následných výlukách po uvedení do provozu nové napájecí stanice v Domažlicích.

Zabezpečovací zařízení

V případě souběhu obou staveb budou kladeny vysoké kapacitní požadavky během aktivace zab. zařízení, bude třeba vytvořit plán aktivace, aby bylo doložena realizovatelnost s ohledem na počet zkušebních komisí. Na aktuálně realizovaných stavbách se to ukazuje jako problém.

Sdělovací zařízení, GSMR a dálkové ovládání

Obdobně jako zab. zařízení vyžadují některé technologie (GSMR, délkové ovládání...) časově náročné měření a přezkušování. Jedná se například o měření signálu GSMR včetně vyhodnocení a úpravy výkonu, kontrolu dálkového ovládání (výhybek, odpojovačů TV), signalizace poruch a požáru, signalizace neoprávněného vniknutí atp. V případě navýšení rozsahu prací dojde i k navýšení času nutného pro tyto práce.

Závěr

Souběh obou staveb je realizovatelný a přináší s sebou následující konsekvence:

- pozitivem sloučení obou staveb (případně jejich částečného překryvu) bude omezení výluk na jednokolejném rameni, kdy dvě cca 200denní nepřetržité výluky se sloučí do jedné cca 250denní. Nicméně je třeba sladit termíny zahájení obou staveb a je otázkou, jak reálné je naplánovat souběh staveb ke konkrétnímu datu, když každá stavba má svá specifika, proběhne samostatnou soutěží a může mít odlišné zhotovitele stavebních prací atd.
- je třeba prověřit, zda navržené plochy ZS a to zejména ve stanicích, vyhoví zvýšenému objemu materiálu pro železniční svršek
- souběh obou staveb vyžaduje odlišná dopravní opatření a navýšení rozsahu NAD
- souběh obou staveb výrazně zvýší objem prací a nedá se vyloučit synergický efekt dopravního zatížení v oblasti staveništní dopravou s dopadem do procesu EIA

c) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Železnice

Nepřetržité vyloučení provozu

ŽST Domažlice, Staňkov budou přístupné vždy z jednoho směru, stanice budou realizované po etapách.

Domažlice(mimo) – Česká Kubice (mimo) – výluka provozu 220 dní.

Domažlice (mimo) – Poběžovice (mimo) – výluka provozu 220 dní.

Domažlice (mimo) - Klatovy (mimo) – výluka provozu 30 dní.

Domažlice (mimo) – Staňkov (mimo) – výluka provozu 318.

Domažlice (mimo) – výh. Radonice (mimo) – výluka provozu 2 dny.

Staňkov (mimo) – Hošovský Týn (mimo) – výluka provozu 165 dní.

Staňkov (mimo) – Holýšov (mimo) – výluka provozu 311 dní.

Holýšov (včetně) – Stod (mimo) – výluka provozu 151 dní.

Během zastavených provozů budou vlaky pro přepravu cestujících nahrazeny NAD, nákladní doprava bude vedena odklonem přes Klatovy.

Krátkodobé denní/noční vyloučení provozu:

Jedná se o 4-6h denní výluky a noční výluky pro následné podbití, montáže trakčního vedení, broušení kolejnic, pantografickou zkoušku atp.

Silnice

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdne trasy předpisově označeny. Během výstavby jsou navrženy dočasné objízdne trasy a etapizována výstavba mostních objektů. V případech, kdy není možné zajistit objízdnu trasu či hodně etapizovat výstavbu jsou navrženy dočasné silniční přeložky, jedná se o tyto případy:

- v rámci stavby je navržena uzavírka silnice III/1852 v místě nového mostu SO 33-22-02, nový most přerušuje stávající komunikaci a současně neumožňuje v předstihu vybudovat novou přeložku komunikace. Objízdna trasa je vedeno po I/26 přes Staňkov, v řešení je rovněž návrh dočasné objízdne provizorní komunikace
- SO 35-20-03 most je navržen v ose stávající komunikace v novém drážním km 159,800, je navržena provizorní přeložka mimo nový mostní objekt
- v průběhu uzavírky silnice I/26 při výstavbě mostu SO 32-23-01 je navržena dočasná provizorní přeložka silnice přes zhlaví ŽST Holýšov. Přeložka bude v provozu během roční výluky staňkovského zhlaví ŽST Holýšov. Přejezd tedy není nutné zřizovat

Zachování provozu zejména pro NAD je zajištěno postupnou realizací stávajících mostů a přejezdů tak, aby byl vždy zachován silniční provoz, tomu je uzpůsobena i délka postupů. Blíže jsou trasy NAD popsány v příloze TZ.

Napojování nového a stávajícího stavu pozemních komunikací bude probíhat při dopravním omezení – obousměrný provoz v jednom jízdním pruhu.

Podrobně je tato problematika řešena v samostatné části této souhrnné technické zprávy s označením přílohy B.8 Zásady organizace výstavby.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

V rámci zpracování projektové dokumentace stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ byla provedena řada hydrotechnických výpočtů.

Cílem těchto výpočtů bylo stanovení kapacity stávajících či nově navrhovaných mostních otvorů přes vodoteče křižující jak novou dvojkolejnou, tak stávající žel. trať, případně navrhnout vhodná technická opatření zabezpečující žel. trať proti rizikům povodní.

Dalším krokem bylo zabezpečit žel. trať a přilehlé okolí proti problémům se srážkovými vodami. To bylo řešeno především návrhem vhodných opatření, jako jsou drážní příkopy, drenáže, svodné kanalizace a vsakovací objekty.

Cílem navrženého odvodnění žel. spodku bylo v maximální možné míře minimalizovat vliv žel. trati na své okolí tzn. co nejméně narušit stávající odtokové poměry v území. Cílem těchto opatření je likvidovat srážkové vody vsakem v místě dopadu, případně pomocí drážních příkopů je svést mimo oblasti intravilánu, aby nedocházelo k ohrožení majetku přilehlých nemovitostí.

Pokud už bylo přistoupeno k napojení vod do kanalizace, bylo toto řešení řádně projednáno s jejím správcem a byl doložen výpočet, zda nebude kanalizace přetěžována. Pokud takový výpočet prokázal, že by mohly vzniknout kapacitní problémy, bylo navrženo takové řešení tak, aby se kapacitním problémům předešlo.

V neposlední řadě byla navržena stabilizace – jak výšková, tak směrová všech významných vodotečí křižující modernizovanou žel. trať. To bylo provedeno v koordinaci se zpracovateli mostních objektů tak, aby vodoteče křížily žel. trať, pokud možno kolmo a zároveň jejich opevnění zajistilo, že vodní eroze nebude narušovat základy mostních objektů. Tyto přeložky vodotečí byly opět projednány s jejich správcem a byly navrženy s důrazem co nejméně ovlivnit stávající průtokové poměry, tzn. změna celkové délky či sklonu vodoteče byly velice malé, a naopak kapacita koryta zůstala zachována.

