

**Příloha č. 3 c)**

## **Zvláštní technické podmínky**

**Záměr projektu**

**„Zvýšení bezpečnosti na železničních  
přejezdech na trati 182 Staňkov –  
Poběžovice“**

Datum vydání: 18. 11. 2024

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby .....	3
1.3 Umístění stavby .....	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	3
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Podklady a dokumentace .....	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY .....</b>	<b>5</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>5</b>
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Organizace výstavby .....	6
4.4 Zabezpečovací zařízení .....	6
4.5 Sdělovací zařízení .....	11
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	11
4.7 Železniční svršek a spodek .....	12
4.8 Nástupišť .....	15
4.9 Železniční přejezdy .....	16
4.10 Mosty, propustky, zdi .....	16
4.11 Ostatní objekty .....	17
4.12 Geodetická dokumentace.....	17
4.13 Životní prostředí .....	17
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>17</b>
5.1 Všeobecně.....	17
5.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace .....	17
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>18</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>19</b>

## SEZNAM ZKRATEK

**Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP.** V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

**ETCS .....** European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)

**PZS.....**Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

**DK.....** Dopravní kancelář

**VTO.....** Venkovní telefonní objekt

**NZ.....** Náhradní zdroj

**SZZ.....** Staniční zabezpečovací zařízení

# 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

## 1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem díla „**Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati 182 Staňkov - Poběžovice**“ je vypracování **Záměru projektu** (dále jen „ZP“) podle dokumentu MD „Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury, čj.: MD-46506/2024-910/1, 08/2024 (dále jen „Pravidla MD“) a **Doprovodné dokumentace** (dále také „DD“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Dokumentace ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznic.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
- 1.1.4 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v odst. 5.2.1. Rozsah a členění Doprovodné dokumentace.
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v kapitole 2. těchto ZTP) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.

## 1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je prověření zrušení přejezdů a případně výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdech na trati Staňkov – Poběžovice za účelem zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události.

## 1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Kraj: Plzeňský,
- 1.3.2 Okres: Domažlice,
- 1.3.3 Katastrální území: Staňkov - ves, Hlohová, Vránov, Křenovy, Semošice, Horšovský Týn, Mašovice u Meclova, Meclov, Ohnišovice, Zámělč, Poběžovice u Domažlic,
- 1.3.4 Traťový úsek: 0301 Plzeň Jižní předměstí (mimo) – Furth i. Wald (DBAG) (část); 0321 Staňkov (mimo) – Poběžovice; 0331 Havlovice (včetně) (býv. Pasečnice) – Tachov (mimo),
- 1.3.5 Definiční úsek: 0301 H1 žst. Staňkov; 0321 02 Staňkov - Křenovy; 0321 B1 nz. Křenovy; 0321 04 Křenovy – Horšovský Týn; 0321 C1 Horšovský Týn; 0321 06 Horšovský Týn - Meclov; 0321 D1 nz. Meclov; 0321 08 Meclov - Poběžovice; 0331 GE žst. Poběžovice – Staňk. zhlaví; 0331 G1 žst. Poběžovice,
- 1.3.6 Staničení začátku a konce stavby:  
149,100 – 151,255 trati Plzeň Jižní předměstí – Česká Kubice státní hranice,  
0,165 – 19,076 trati Staňkov – Poběžovice,  
21,036 – 21,370 trati Domažlice – Planá u ML,

## 1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

- 1.4.1 Správcem zařízení je OŘ Plzeň.

### Údaje o trati

Traťový úsek	0301 Plzeň Jižní předměstí (mimo) – Furth i. Wald (DBAG) (část)	0321 Staňkov (mimo) – Poběžovice	0331 Havlovice (včetně) (býv. Pasečnice) – Tachov (mimo)
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní	Regionální	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F1	P6/F4	P6/F4
Součást sítě TEN-T	ANO	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	200 00	201 00	106 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	712A	717C	717A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	180	182	184
Číslo traťového a definičního úseku	0301 H1	0321 02; 0321 B1; 0321 04; 0321 C1; 0321 06; 0321 D1; 0321 08	0331 GE; 0331 G1
Traťová třída zatížení	C3	C3	C3
Maximální traťová rychlost	100 km/h	60 km/h	60 km/h
Trakční soustava	Nezávislá	Nezávislá	Nezávislá
Počet traťových kolejí	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Evidenční listy přejezdů řešených v rámci této stavby poskytne na vyžádání OŘ Plzeň.

### 2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Dokumentace skutečného stavu poskytne na vyžádání OŘ Plzeň.
- 2.2.2 Žádosti a projednání zrušení přejezdů provedené v rámci činnosti OŘ Plzeň s dotčenými obcemi a vlastníky možných náhradních objízdných komunikací.

Tyto dokumenty jsou podkladem pro zpracování návrhu technického řešení stavby. Budou předány vybranému zhotoviteli po uzavření SOD.

- 2.2.3 Geodetické a mapové podklady včetně geodetického zaměření do hranic dráhy a platného ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SŽG v tomto rozsahu a stáří:

TÚ 0301 - od km 148,700 do km 151,300 (s platností k datu zaměření 2020)

TÚ 0321 - od km 0,000 do km 19,076 (s platností k datu zaměření 2019)

TÚ 0331 - od km 20,900 do km 21,400 (s platností k datu zaměření 2020)

- 2.2.4 SŽG poskytne na vyžádání tyto podklady:

TÚ 0321:

- V km 0,000-2,920 stavební projekt platný Úprava GPK Staňkov-Poběžovice (09/2020, SŽG, aktualizace 09/2020).
- V km 3,722-5,961 stavební projekt budoucí Výměna pražců a kolejnic Křenovy-Semošice (05/2024, SŽG).
- V km 8,2-8,5 bude SŽG v průběhu září 2024 vyhotovovat stavební projekt žel. svršku na základě zaměření skutečného provedení přejezdu v km 8,288
- V ostatních úsecích (i v místě budoucího stavebního projektu) je k dispozici nestavební projekt žel. svršku.

- Na TÚ 0321 není vyhotovena SRP (SŽG by byla schopna vyhotovit zjednodušenou formu SRP pro potřeby stavby).

TÚ 0301:

- Do km 149,199 nestavební projekt žel. svršku, který vyžaduje revizi, vycházející ze SRP 0301.
- Od km 149,199 stavební projekt platný Zvýšení rychlosti Plzeň-Česká Kubice (datum vzniku a autor mi není znám).
- Na TÚ 0301 je k dispozici SRP.

TÚ 0331:

- Před km 21,774 (mimo požadovaný rozsah, ale v totožném oblouku) stavební projekt budoucí Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice-Planá u ML (03/2022, PRODIN).
- V ostatních úsecích (i v místě budoucího stavebního projektu) je k dispozici nestavební projekt žel. svršku.
- Na TÚ 0321 není vyhotovena SRP.

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- 3.1.2.1 Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) (přípravář stavby Ing. František Hlaváč, SŽ SSZ, mail: Hlavac@spravazeleznic.cz).
- 3.1.2.2 Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 na trati Staňkov – Poběžovice (přípravář stavby Miroslav Úlovec, SŽ OŘ Plzeň, mail: Ulovec@spravazeleznic.cz).
- 3.1.2.3 Oprava trati v úseku Staňkov - Horšovský Týn I. etapa (přípravář stavby Ing. Walta Petr, SŽ OŘ Plzeň, mail: Walta@spravazeleznic.cz)

### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

#### 4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.1 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
- 4.1.2 Veškeré úpravy prováděné v rámci stavby musí být v souladu se zásadami SŽ TSI CCS/MP3 pro budoucí nasazení systému ETCS Stop, jehož implementace je zde dle Národního implementačního plánu předpokládána.
- 4.1.3 Zhotovitel projekčních prací v navazujících stupních projektové dokumentace stanoví, na základě vyhlášky č. 460/2021 Sb., příslušnou kategorii stavby a podrobně vyhodnotí podmínky zajištění požární bezpečnosti v souhrnné technické zprávě (kategorie staveb 0), respektive v požárně bezpečnostním řešení stavby (kategorie staveb I, II a III) s ohledem na platné právní předpisy a normativní podmínky.
- 4.1.4 Jako součást dále zpracovávané projektové dokumentace pro další stupeň stavebního řízení (DUSL/DSP/PDPS) se požaduje předložit, na základě stanovené kategorie staveb

I, II a III, Požárně bezpečnostní řešení stavby v rozsahu § 41 vyhlášky č. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to pro objekty, a ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018).

- 4.1.5 Prostory s technologickým zařízením Správy železnic (sdělovací, zabezpečovací, popř. elektro) budou řešeny z pohledu dostatečného zajištění podmínek požární bezpečnosti objektů a rovněž ochrany zařízení před požárem, jako samostatné požární úseky. Tyto prostory budou vybaveny zařízením detekce požáru (teplotní a optický hlásič kouře, popř. hlásič multisenzorový) ve smyslu souboru norem ČSN EN 54, např. v rámci zařízení PZTS“.

## **4.2 Dopravní technologie**

- 4.2.1 Rozsah zpracování dopravní technologie bude odpovídat směrnici SŽ SM011 Přílohy P2.
- 4.2.2 Před zpracování dopravní technologie zajistí zhotovitel podklady výhledového počtu vlaků od objednavatelů. Výhledový rozsah osobní i nákladní dopravy bude odsouhlasen Správou železnic, GŘ O6. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.
- 4.2.3 Dopravní technologie bude obsahovat popis obsluhy nákladišť Křenovy a Meclov po zřízení nového TZZ.
- 4.2.4 V případě, že na řešených přejezdech dojde v rámci stavby k odstranění trvalých omezení rychlosti (TOR), nutno do dopravní technologie uvést novou rychlost přes přejezdy, kterých se odstranění TOR bude týkat. Současně nutno uvést zkrácení jízdních dob z toho vyplývající.
- 4.2.5 V rámci stavby dojde na trati ke zřízení nového TZZ. Dopravní technologie proto bude, na základě provedeného posouzení kapacity dráhy, obsahovat vyhodnocení, zda v novém stavu bude/nebude potřebné rozdělit stávající mezistaniční oddíly na traťové oddíly.
- 4.2.6 Dopravní technologie bude obsahovat popis umístění indikačních a ovládacích prvků od řešených přejezdů v novém stavu.

## **4.3 Organizace výstavby**

- 4.3.1 V rámci ZP bude zpracován návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.
- 4.3.2 Součástí záměru projektu bude návrh etapizace. Návrh etapizace bude kumulovat práce vyžadující výluky v rámci této stavby do jednoho stavebního postupu, jehož délka bude minimalizována.

## **4.4 Zabezpečovací zařízení**

### **4.4.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.4.1.1 Jednokolejný přejezd P662 leží v km 1,065 v traťovém úseku Staňkov – Křenovy. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.2 Jednokolejný přejezd P664 leží v km 2,272 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. U přejezdu existuje jednofázová přípojka pro osvětlení zastávky Křenovy.
- 4.4.1.3 Jednokolejný přejezd P665 leží v km 2,484 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.4 Jednokolejný přejezd P666 leží v km 3,292 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.5 Jednokolejný přejezd P667 leží v km 3,703 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.

- 4.4.1.6 Jednokolejný přejezd P668 leží v km 4,295 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.7 Jednokolejný přejezd P669 leží v km 4,643 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.8 Jednokolejný přejezd P670 leží v km 5,626 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.9 Jednokolejný přejezd P672 leží v km 7,474 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.10 Jednokolejný přejezd P673 je řešen investiční stavbou: „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 na trati Staňkov – Poběžovice“ s realizací v r. 2024 a bude zde vybudováno PZS kategorie PZS 3ZBL s přejezdníky. Aktivace nového PZS proběhla 10.10.2024.
- 4.4.1.11 Jednokolejný přejezd P674 leží v km 8,641 v traťovém úseku Křenovy – H. Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie, v blízkosti vede napájecí kabel pro přejezd P673 v žkm 8,288.
- 4.4.1.12 Jednokolejný přejezd P675 leží v km 8,853 v ŽST Horšovský Týn. Železniční přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ-RE bez závor, kategorie PZS 3SBI, ovládací a indikační prvky jsou umístěny na kolejové desce v DK Horšovský Týn. Činnost PZS je závislá na obsluze SZZ, v případě zavedení VDS je činnost plně automatická pouze ve směru Staňkov – Horšovský Týn, ve směru Horšovský Týn – Staňkov obsluha pagerem (případně obsluhou ovládacích prvků PST 1) strojvedoucím, informace o stavu PZS jsou přenášeny na hnací vozidlo strojvedoucího prostřednictvím světelných přejezdníků. Elektrická přípojka je vedena ze stanice Horšovský Týn.
- 4.4.1.13 Jednokolejný přejezd P676 leží v km 9,094 v ŽST Horšovský Týn. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.14 Vícekolejný přejezd P677 leží v km 9,428 v ŽST Horšovský Týn na trati Staňkov – Poběžovice na poběžovickém zhlaví v přímé pro kolej č. 1 a odbočné větvi výhybky č. 7 pro kolej č. 3. a vlečkové koleji Vlečky Ekošrot (vlečka by měla být zrušena v roce 2021). Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.15 Jednokolejný přejezd P678 leží v km 10,231 v traťovém úseku H. Týn – Meclov. Železniční přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71 s elektronickými doplňky bez závor, kategorie PZS 3SBI. Činnost PZS je plně automatická, informace o stavu PZS jsou přenášeny na hnací vozidlo strojvedoucího prostřednictvím světelných přejezdníků, současně jsou zřízeny indikace o stavu PZS na kolejové desce v DK Horšovský Týn. Elektrická přípojka je vedena ze stanice H. Týn.
- 4.4.1.16 Jednokolejný přejezd P679 leží v km 10,321 v traťovém úseku H. Týn – Meclov. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.17 Jednokolejný přejezd P680 leží v km 10,457 v traťovém úseku H. Týn – Meclov. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.18 Jednokolejný přejezd P681 bude v roce 2024 zrušen bez náhrady, řeší OŘ Plzeň.



- 4.4.1.19 Jednokolejný přejezd P683 leží v km 14,031 v traťovém úseku H. Týn – Meclov. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.20 Jednokolejný přejezd P684 leží v km 14,209 v traťovém úseku H. Týn – Meclov. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.21 Jednokolejný přejezd P685 leží v km 16,451 v traťovém úseku Meclov – Poběžovice. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.22 Jednokolejný přejezd P686 leží v km 17,753 v traťovém úseku Meclov – Poběžovice. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Bez přípojky elektrické energie v místě.
- 4.4.1.23 Nákladiště a zastávka Křenovy leží v km 2,081 – 2,257 mezi dopravními Staňkov a Horšovský Týn. Obsluha nákladiště Křenovy je prováděna vlaky, případně PMD ze ŽST Staňkov bez uvolnění traťové koleje.
- Vpravo koleje č.1 v km 2,152 – 2,212 je zřízeno vnější úrovněvé nástupiště. Nákladiště je vybaveno rampou u koleje č. 3 o délce 55 m. V pravo trati v km 2,206 je umístěn dřevěný přístřešek pro cestující veřejnost a v km 2,238 se nachází budova zastávky Křenovy.
- Jednoduché výhybky č.1 a č.2 v koleji č.1 jsou zabezpečeny mechanickými výměnovými zámky s vazbou zámků na výkolejky č.1 a č.2, které kryjí vlakovou cestu na zhlavích. Výsledné klíče od mechanických zámků jsou součástí soupravy hlavních klíčů uložených v uzamčené skřínce v ŽST Staňkov. Náhradní klíče jsou uloženy v uzamčené skřínce v ŽST Poběžovice.
- 4.4.1.24 V železniční stanici Horšovský Týn je vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie se světelnými návěstidly. Závislost návěstidel na výhybkách je zajištěna pomocí ústředního zámku, elektromagnetických zámků v kolejové desce a elektromagnetických zámků umístěných v kolejišti.
- Zabezpečovací zařízení je ovládáno místně, zároveň umožňuje zavedení výluky dopravní služby a provozování dopravy v době, kdy není doprava obsazena.
- 4.4.1.25 Nákladiště a zastávka Meclov leží v km 14,327 – 14,509 mezi stanicemi Horšovský Týn – Poběžovice. Obsluha nákladiště Meclov je prováděna vlaky, případně PMD bez uvolnění traťové koleje.
- Vpravo koleje č.1 je v km 14,385 – 14,435 zhotoveno vnitřní nástupiště s úrovněvým přístupem na nástupiště přes přechod v koleji č.2. Nákladiště je vybaveno rampou u koleje č.2 o délce 16 m.
- Do nákladiště je zaústěna vlečka č. 2062 - LB MINERALS Meclov, v přímém pokračování koleje č.2 v km 14,476 tratě Staňkov – Poběžovice.
- Jednoduché výhybky č.1 a č.3 v koleji č.1 a výhybka č.2 v koleji č.2 jsou zabezpečeny mechanickými výměnovými zámky, u výhybky č.1 s vazbou zámků na výkolejku č.1., výkolejka č.2 má výkolejkový zámek se samostatným klíčem.
- Výsledné klíče od mechanických zámků jsou součástí soupravy hlavních klíčů uložených v uzamčené skřínce v ŽST Poběžovice. Náhradní klíče jsou uloženy v uzamčené skřínce v ŽST Staňkov.
- 4.4.1.26 V železniční stanici Staňkov je reléové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Hlavní i seřadovací návěstidla jsou závislá na poloze všech pojížděných i odvratných výhybek a výkolejek. Zařízení zajišťuje závislost hlavních návěstidel na volnosti vlakové cesty při jízdách na/z 1., 2., 3. a 5. koleje. Jsou vyloučeny všechny zakázané současné jízdní cesty (Světelná rychlostní návěstní soustava). SZZ obsluhováno místně – dopravní kancelář ŽST Staňkov. Výhybky a výkolejky zabezpečené výměnovými a výkolejkovými zámky jsou na RZZ vázány prostřednictvím elektromagnetických zámků



EMZ 6/5, EMZ 7/4, EMZ Vk2/8, EMZ Vk6/13 a EMZ Vk5/Vk4/15. Pro místní obsluhu výhybek jsou ve stanici pomocná stavědla PSt.1, PSt.3 a PSt.4. Napájení zabezpečovacího zařízení je z veřejné sítě. Záložní zdroj elektrické energie je umístěn v samostatném objektu za výpravní budovou. Pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků jsou použity počítače náprav.

4.4.1.27 V železniční stanici Poběžovice je vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie se světelnými návěstidly a elektromagnetickými zámky. Závislost návěstidel na výhybkách je zajištěna pomocí elektromagnetických zámků s elektrickou závislostí na indikační desce u výpravního. Zabezpečovací zařízení je umístěno v reléové místnosti. Základní napájení je z veřejné sítě. Záložní zdroj pro nouzové napájení je reléová baterie. Zabezpečovací zařízení je obsluhováno místně z dopravní kanceláře ŽST Poběžovice. V obvodu stanice jsou dvě pomocná stavědla. Pro vyhodnocení odjezdových a vjezdových vlakových cest je stanice vybavena:

- izolovanou kolejnicí Ik3 směrem z/do Bělé nad Radbuzou;
- souborem ASE-2 směrem z/do Horšovského Týna;
- kolejovým úsekem Lk mezi PB4 a PB6 směrem z/do Klenčí pod Čerchovem.

#### 4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 U vybraných přejezdů bude primárně navrženo a projednáno jejich rušení s dotčenými obcemi a vlastníky pozemků, po kterých případně povedou objízdné trasy. (Předpokládá se zrušení přejezdů P662, P665, P666, P667, P669, P679, P680, P683, P684, P685).
- 4.4.2.2 Předpokládá se, že přejezdy P683 a P684 v obci Meclov budou zrušeny a nahrazeny jedním přejezdem.
- 4.4.2.3 Přejezdy, které nebudou zrušeny, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle platné ČSN 34 2650 ed.2 se závorami. Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především zákonu o silničních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380.
- 4.4.2.4 Indikace od jednotlivých PZS budou zapracovány do nově vybudovaného traťového zabezpečovacího zařízení.
- 4.4.2.5 Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami.
- 4.4.2.6 Bude prověřeno případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSÚ).
- 4.4.2.7 Ovládací a indikační prvky PZS budou odpovídat předpisu SŽ Z2 v platném znění.
- 4.4.2.8 U přejezdů umístěných v intravilánu bude PZS vybaveno zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004. V intravilánu se přednostně zvolí taková konfigurace vnějších prvků, aby bylo možné vypínat zvukovou výstrahu při dolní poloze břeven.
- 4.4.2.9 Vnitřní výstroj PZS se umístí do zatepleného betonového technologického objektu s řízeným temperováním provedeném dle pokynu SŽ SM009, umístěného v blízkosti přejezdu tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380.
- 4.4.2.10 U technologického objektu PZS bude umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu PZS. U PZS bude zřízen nový VTO. Skříňku pro místní ovládání PZS, VTO a elektrickou přípojku požadujeme umístit do společné sdružené skříně u jedné ze stěn technologického objektu.
- 4.4.2.11 Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou navrženy počítače náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdu bude prováděno automaticky jízdou vlaku. Počítače

náprav budou nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel a s možností dálkového resetu. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny 3-stupňovými přepětovými ochranami, včetně ochrany snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

- 4.4.2.12 PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s možností dálkového rozboru dat.
- 4.4.2.13 Součástí stavby bude i demontáž veškerých zbytných vnějších a vnitřních prvků rekonstruovaného PZS.
- 4.4.2.14 V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilkami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.
- 4.4.2.15 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor se požaduje navržení a zřízení břevnových svítilen na:
- silnicích I. a II. třídy,
  - místních komunikacích funkční třídy B,
  - pozemních komunikacích, kde je nejbližší hranice křižovatky je od nebezpečného pásma přejezdu blíže, než stanoví ČSN 736380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.4.2.16 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikacích funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítilen posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) - viz Příloha 7.1.2 těchto ZTP. Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.
- 4.4.2.17 V případě návrhu PZS se 4kvadrantovými závorami musí být vždy prověřeno použití postupného (sekvenčního) sklápění závor. Přitom se pro výpočet předzváněcí doby pro přejezdy s pohybem chodců vždy použije výpočet podle bodu 5a) části B) dopisu čj. 3867/2017-SŽDC-O14 - viz Příloha 7.1.3 těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.4.2.18 Pro napájení PZS bude navržena nová napájecí přípojka včetně zálohování akumulátorovou baterií dimenzované na provoz minimálně 8 hodin.
- 4.4.2.19 Pilířové rozvaděče RD-PZZ budou vybaveny zásuvkou pro připojení mobilního náhradního zdroje el. energie, přepínačem SÍŤ/NZ, svodiči přepětí, jistíci prvky.
- 4.4.2.20 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV/50 Hz.
- 4.4.2.21 V traťovém úseku Staňkov – Horšovský Týn – Poběžovice bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ), do kterého budou zapracovány odpovídající vazby PZS včetně vytvoření vazeb pro obsluhu nákladíšť Křenovy a Meclov.
- 4.4.2.22 Budou vybudovány úvazky nového TZZ na stávající SZZ v dopravních Staňkov a Poběžovice.
- 4.4.2.23 V dopravně Horšovský Týn bude rekonstruováno SZZ tak, aby bylo možno zařízení dále dálkově obsluhovat a dále provozovat dopravu bez nutnosti obsazení dopravní obsluhujícím zaměstnancem.
- 4.4.2.24 Veškeré úpravy na SZZ a TZZ nutno realizovat tak, aby nebylo znemožněno plánované budoucí ovládání z RDP Domažlice.

## **4.5 Sdělovací zařízení**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 Podklady ke stávajícímu sdělovacímu zařízení předá zhotoviteli místní správce – OŘ Plzeň.
- 4.5.1.2 V daném úseku se nenachází souvislá kabelizace ve správě SŽT a to pouze sdělovací kabely, které byly položeny v rámci staveb přejezdů. Kabelizace se nachází cca v žkm 7,500 – 9,300 nová trasa 3x HDPE trubka a TK, žkm 8,260 – 9,500 stará trasa 1x HDPE trubka a TK, žkm 9,500 – 10,940 stará trasa 1x HDPE trubka a TK. Dále v úseku Stod – Domažlice je položen hybridní optický kabel HOK 12 vláken SM/5XN0,8.
- 4.5.1.3 Přenosový systém se na trati nenachází.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 V rámci stavby bude vybudována optická a metalická kabelizace typu TCEPKFLEZE 10XN0,8 v celém úseku ŽST Staňkov (výpravní budova) – Horšovský Týn – ŽST Poběžovice (výpravní budova). Kabelová trasa bude vedena dle platné legislativy pro dálkové optické trasy. V celém uvedeném úseku budou přiloženy tři HDPE trubky (2x optika DOK 72 vl. a TOK 48 vl., 1x rezerva) a traťový metalický kabel.
- 4.5.2.2 Při křížení kabelizace s komunikací, nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Umístění kabelizace musí odpovídat platným normám a předpisům (zejména předpis SŽ S4 Železniční spodek), kabelové trasy a zabezpečovací zařízení budou umístěny výhradně na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace.
- 4.5.2.3 Zemniče musí být uloženy v samostatné kabelové rýze (nesmí být uloženy do společné kynety s kabely zajišťujícími provoz zabezpečovacího zařízení).
- 4.5.2.4 Bude vybudován nový přenosový systém na switch L2, switch L3 a IP/MPLS pro síť UAS a TechLany.
- 4.5.2.5 Veškeré úpravy na sdělovacím zařízení nutno realizovat tak, aby nebylo znemožněno plánované budoucí ovládání z RDP Domažlice.

## **4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 U přejezdu P664 existuje 1f přípojka pro osvětlení zastávky Křenovy.
- 4.6.1.2 V blízkosti přejezdu P674 vede napájecí kabel pro P673.
- 4.6.1.3 K přejezdům P675 a P678 je vedena přípojka ze stanice Horšovský Týn.
- 4.6.1.4 Ostatní přejezdy jsou bez přípojky elektrické energie.

### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky NN základní a náhradní napájecí sítě technologií sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby V případě, že bude nutné technologie sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a silnoproudé zařízení přemístit bude prověřen vnitřní uzemnění v technologických místnostech i dimenze přírodních kabelů.
- 4.6.2.2 Pro napájení nově budovaných PZS budou zřízeny nové elektrické třífázové přípojky s jištěním dle příkonu PZS, včetně samostatného elektroměrového měření.

- 4.6.2.3 U stávajících elektrických 3f přípojek bude navýšeno jištění dle příkonu nového PZS, včetně samostatného elektroměrového měření.
- 4.6.2.4 Jednofázová přípojka u P664 bude rozšířena na třífázovou.
- 4.6.2.5 Zvláštní důraz je nutno věnovat návrhu ochrany před úrazem elektrickým proudem u vnitřních elektroinstalací a návrhu vnitřního uzemnění technologických systémů vč. připojení na vnější uzemnění objektu.

## **4.7 Železniční svršek a spodek**

### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 P662 - křížení s účelovou polní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 3,6 m. Konstrukci železničního svršku tvoří betonové pražce B 91S z roku 2019, rozdělení „u“, upevnění pružné, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezстыková kolej. Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je omezena na 50 km/hod v obou směrech.
- 4.7.1.2 P664 - křížení s místní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 9,2 m. Konstrukci železničního svršku tvoří betonové pražce B 91S z roku 2019, rozdělení „u“, upevnění pružné, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezстыková kolej. Nejvyšší traťová rychlost je na přejezdu omezena z obou směrů.
- 4.7.1.3 P665 - křížení s účelovou komunikací (polní cestou). Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 5,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří betonové pražce B 91S z roku 2019, rozdělení „u“, upevnění pružné, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezстыková kolej.
- 4.7.1.4 P666 - Jedná se o křížení s účelovou lesní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové vnitřní panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 3,6 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě betonové pražce SB8 z roku 1987 vložené v r. 2022, rozdělení u, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolej bezстыková.
- 4.7.1.5 P667 - křížení s účelovou komunikací (lesní cestou). Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové vnitřní panely Rosehill Rail a na vnější části štěrkový povrch bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 5,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě betonové pražce SB8 z roku 1988 vložené v r. 2022, rozdělení u, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolej bezстыková.
- 4.7.1.6 P668 - křížení s účelovou komunikací (polní cestou s mezinárodní cyklostezkou). Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové vnitřní panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 5,4 m. Stávající šířka komunikace na přejezdu je 4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě betonové pražce SB8 z roku 1988 vložené v r. 2023, rozdělení u, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru 49E1 z roku 2019, kolej bezстыková.
- 4.7.1.7 P669 - křížení s účelovou komunikací (polní cestou). Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části železobetonové panely a na vnější části štěrkový povrch bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 4,0 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 1977, rozdělení „c“, upevnění rozponové, kolejnice jsou tvaru T z roku 1935, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezстыková kolej.

4.7.1.8 P670 - křížení s místní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části železobetonové panely a na vnější části pražcová výdřeva s navazujícím šterkovým povrchem bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 4,6 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 1980, rozdělení „d“, upevnění rozponové tuhé, kolejnice jsou tvaru A z roku 1953, kolejové lože šterkové. Kolej je stykovaná. Ve směru od Křenov je do km 5,614 zřízena bezstyková kolej. Stávající úhel křížení je 60°, šířka stávající komunikace v místě přejezdu je 3,7 m.

Na r. 2024 je plánována opravná práce a může dojít ke změně popisu stávajícího stavu. Oprava bude provedena v nezbytně nutném rozsahu z důvodu stavu železničního svršku.

4.7.1.9 P672 - křížení s účelovou polní komunikací. Konstrukce přejezdu je z železobetonových panelů bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 4,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 2007, rozdělení c, upevnění žebrové, kolejnice jsou tvaru A z roku 1971, kolej bezstyková.

4.7.1.10 P674 - křížení s místní obslužnou komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Vlevo trati je vložena betonová šterbinová prahová vpust. Šířka přejezdové konstrukce je 9,7 m. Stávající šířka komunikace v místě přejezdu je 8,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 1986, rozdělení „d“, upevnění žebrové, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1987, kolejové lože šterkové. Na kolejnice S49 navazuje z obou stran bezstyková kolej tvaru „A“ z roku 1966.

4.7.1.11 P675 - o křížení se silnicí II/193. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Vlevo trati je vložena monolitická polymerbetonová prahová vpust svedená do místní kanalizace. Šířka přejezdové konstrukce je 12,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 2011, rozdělení „d“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1987, kolejové lože šterkové. Je zřízena bezstyková kolej.

4.7.1.12 P676 - křížení s místní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části železobetonové panely (Intermont Karlovy Vary) a zleva na vnější straně železobetonové panely (Intermont Karlovy Vary) s navazujícím živičným povrchem (asfaltový beton) a zprava na vnější straně živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Vlevo trati je vložena betonová prahová vpust s litinovým roštem. Šířka přejezdové konstrukce je 6,0 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 1983, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1973, kolejové lože šterkové. Kolej je stykovaná. Nejvyšší traťová rychlost je na přejezdu omezena z obou směrů.

4.7.1.13 P677 - křížení s místní komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří v koleji č. 1 a v koleji č. 3 ve vnitřní části železobetonové panely (Intermont Karlovy Vary) a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, vlevo trati je vložena betonová prahová vpust s litinovým roštem. Ve vlečkové koleji konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Šířka přejezdové konstrukce je 9,0 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitě dřevěné pražce z roku 1971, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1979, kolejové lože šterkové. Kolej je stykovaná.

4.7.1.14 P678 - křížení s místní komunikací vedoucí z Horšovského Týna do osady Svatá Anna a ke kostelu sv. Anny. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části

ocelové panely se zbytky eprosinového povrchu (TMS Pardubice) s navazujícím živičným povrchem (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 16,8 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitá dřevěné pražce z roku 1987, rozdělení „u“, upevnění rozponové, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1972, kolejové lože štěrkové. Kolej je stykovaná.

- 4.7.1.15 P679 - křížení s účelovou komunikací vedoucí k vodárně Města Horšovský Týn a přilehlým polnostem. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové vnitřní panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 5,4 m. Konstrukci železničního svršku tvoří betonové pražce SB8 z roku 1986, rozdělení „u“, upevnění rozponové, kolejnice jsou tvaru T z roku 1966, kolejové lože štěrkové. Kolej je stykovaná.
- 4.7.1.16 P680 - křížení s účelovou komunikací vedoucí do osady Svatá Anna, jež je součástí Města Horšovský Týn a přilehlým polnostem. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části celopryžové vnitřní panely Rosehill Rail a na vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m. Konstrukci železničního svršku tvoří betonové pražce SB 8 z roku 1986, rozdělení „u“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1966, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezstyková kolej.
- 4.7.1.17 P683 - křížení se silnicí III. třídy č. 1962. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Šířka přejezdové konstrukce je 14,3 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitá dřevěné pražce z roku 2016, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1987, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezstyková kolej.
- 4.7.1.18 P684 - křížení s místní obslužnou komunikací. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Šířka přejezdové konstrukce je 6,5 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitá dřevěné pražce z roku 2017, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 2018, kolejové lože štěrkové. Je zřízena bezstyková kolej.

Zastávka Ohnišřovice leží vpravo trati Staňkov – Poběžřovice v km 16,410 – 16,449. Stávající nástupiště se nachází v oblouku o poloměru R – 247 m, převýšení D=96 mm nacházejícího se mezi km 16,364 – 16,527 s přechodem do inflexu a navazujícího oblouku R – 246 m, D=97 mm mezi km 16,527 – 16,771. Oblouky jsou tvořeny sestavou železničního svršku z dřevěných pražců z roku 1985 na žebrových podkladnicích s tuhým upevněním. Jediný úrovnřový přístup na nástupiště od obce Ohnišřovice je přes přejezd P685 v km 16,451.

- 4.7.1.19 P685 - křížení s účelovou komunikací (lesní cestou). Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní části železobetonové panely (Intermont Karlovy Vary) a na vnější části vlevo železobetonové panely (Intermont Karlovy Vary) s navazujícím štěrkovým povrchem a vlevo štěrkový povrch bez závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 6,7 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitá dřevěné pražce z roku 1984, rozdělení „c“, upevnění žebrové, kolejnice jsou tvaru S49 z roku 1984, kolejové lože štěrkové. Kolej je stykovaná.
- 4.7.1.20 P686 - křížení se silnicí III. třídy č. 1961. Konstrukci přejezdu tvoří ve vnitřní i vnější části živičný povrch (asfaltový beton) bez závěrných zídek, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m. Konstrukci železničního svršku tvoří užitá dřevěné pražce z roku 1984, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé, kolejnice jsou tvaru T z roku 1967, kolejové lože štěrkové. Kolej je stykovaná.

#### 4.7.2 Požadavky na nový stav



- 4.7.2.1 U rušených přejezdů bude zrušena přejezdová konstrukce přejezdu. Na drážní těleso bude znemožněn vjezd ze stran původní komunikace vhodnou zábranou (např. terénní vlnou, odvodňovacím příkopem atd.). Konstrukce železničního přejezdu bude rozebrána, včetně vnějšího živiničného povrchu. Přejezdová konstrukce, dopravní značky A32a (výstražné kříže) budou sneseny a deponovány u správce rušeného přejezdu (OŘ Plzeň). Asfaltový beton bude recyklován nebo zlikvidován v souladu s platnou legislativou.
- 4.7.2.2 U nově budovaných PZS v blízkosti zastávek bude vybudována nová přístupová komunikace na nástupiště, která odvede cestující z prostoru přejezdu.
- 4.7.2.3 V místě přejezdu bude provedena rekonstrukce železničního svršku v minimální délce 25 m se zohledněním požadavků předpisu S4 na min. vzdálenost mezi změnou skladby konstrukčních a podkladních vrstev. Začátek a konec rekonstrukce žel. svršku nebude zároveň umístěn ve vzetupnici ani přechodnici. Konstrukce železničního svršku bude složena z nových kolejnic 49E1, které budou uloženy na betonových pražcích, upevnění žebrované tuhé, rozdělení „u“ se svěrkami ŽS4. V přejezdové konstrukci bude upevnění s antikorozií úpravou. Bude zřízena bezstyková kolej.
- 4.7.2.4 Sanace železničního spodku bude provedena minimálně v délce rekonstrukce železničního svršku včetně výběhů ZKPP. Součástí návrhu musí být i zesílená konstrukce pražcového podloží s návrhem skladby určené na základě geotechnického průzkumu podle předpisu SŽ S4 a VL žel. spodku Ž4 3.
- 4.7.2.5 Bude vyřešeno odvodnění přejezdů včetně navazujících úseků. Vhodný rozsah odvodnění bude navržen v projektové přípravě.
- 4.7.2.6 V případě změny polohy nástupiště na zastávce Ohnišťovice bude navržena rekonstrukce koleje v celém rozsahu navržených úprav.

## **4.8 Nástupiště**

### **4.8.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.8.1.1 V zájmovém území stavby se nachází zastávky: Křenovy, Semošice-Peřina, Semošice, Mašovice, Meclov, Ohnišťovice, Zámělč a dopravní Horšovský Týn.
- 4.8.1.2 Zastávka Semošice Peřina leží v přímé vlevo trati Staňkov – Poběžovice v km 4,253 – 4,289, v traťovém úseku Křenovy – Horšovský Týn. Nástupiště je zhotoveno z betonových prefabrikátů (SUDOP T + desky K150), s výškou nástupiště hrany do 350 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště je vybaveno dřevěným přístřeškem pro cestující a není osvětleno. Přístup na nástupiště je úrovněový od přejezdu P668.
- 4.8.1.3 Zastávka Semošice leží v přímé vpravo trati Staňkov – Poběžovice v km 5,545 – 5,595, v traťovém úseku Křenovy – Horšovský Týn. Nástupiště je zhotoveno z betonových prefabrikátů (Tischer + štěrky), s výškou nástupiště hrany do 350 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště je vybaveno dřevěným přístřeškem pro cestující a není osvětleno. Přístup na nástupiště je úrovněový od přejezdu P670, v těsné blízkosti traťové koleje.
- 4.8.1.4 Zastávka Zámělč leží vlevo trati Staňkov – Poběžovice v km 17,754 – 17,805, v traťovém úseku Meclov – Poběžovice. Nástupiště je zhotoveno z betonových prefabrikátů (SUDOP T + desky K150), s výškou nástupiště hrany do 350 mm nad temenem kolejnice.

Nástupiště se nachází ve stávajícím složeném oblouku R=260 m, D=97 mm a R=246 m, převýšení 97 mm nacházející se mezi km 17,650 – 17,970.

Nástupiště je vybaveno železobetonovým přístřeškem pro cestující a není osvětleno. Přístřešek je vybaven lavičkou odpadkovým košem, nádobou na posyp a klaprámem. Přístup na nástupiště je úrovněový od přejezdu P686.

### **4.8.2 Požadavky na nový stav**



- 4.8.2.1 V rámci stavby bude prověřeno a projednáno zrušení zastávky Semošice Peřina.
- 4.8.2.2 V rámci stavby bude prověřeno zrušení zastávky Ohnišťovice ve stávající poloze a její přesun vlevo trati. Nové nástupiště bude o minimální délce 60 m, délka musí být odsouhlasena v rámci projednání této stavby.
- 4.8.2.3 Délky nástupišť nutno projednat v rámci celkového konceptu s dopravci, navrhovanou minimální délku 60 m nutno potvrdit.
- 4.8.2.4 Při plánování umístění hran nástupišť nutno vzít vždy v úvahu také případné budoucí umístění balíz v rámci systému ETCS (je-li v místě uvažováno) ve vztahu k místu zastavení tak, aby nedošlo ke krácení nástupiště z důvodu provozní nutnosti zastavování čela vlaku před balízou.

## **4.9 Železniční přejezdy**

### **4.9.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.9.1.1 Stávající stav přejezdů je popsán v článku 4.4.1, 4.6.1 a 4.7.1.

### **4.9.2 Požadavky na nový stav**

- 4.9.2.1 V rámci stavby bude řešeno 21 přejezdů.
- 4.9.2.2 U vybraných přejezdů bude primárně navrženo a projednáno jejich rušení s dotčenými obcemi a vlastníky pozemků, po kterých případně povedou objízdné trasy. (Předpokládá se zrušení přejezdů P662, P665, P666, P667, P669, P679, P680, P683, P684, P685).
- 4.9.2.3 Předpokládá se, že přejezdy P683 a P684 v obci Meclov budou zrušeny a nahrazeny jedním přejezdem.
- 4.9.2.4 Zhotovitel prověří možnost náhrady rušených přejezdů spojovacími komunikacemi, včetně finančního a ekonomického porovnání takové úpravy s rekonstrukcí přejezdu včetně PZS. Podrobnost zpracování dle SM86.
- 4.9.2.5 U zabezpečených přejezdů bude zřízena nová přejezdová celopryžová konstrukce v min. šířce 5 m. Přejezdová konstrukce bude navázána na stávající komunikaci. Úprava komunikace bude v nezbytném rozsahu dle dopisu č.j. 38841/2024-SŽ-GR-O7 viz Příloha 7.1.5.

## **4.10 Mosty, propustky, zdi**

### **4.10.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.10.1.1 V blízkosti přejezdu P679 se nachází propustek v km 10,221. Konstrukce je šikmá desková ze zabetonovaných kolejnic z roku 1935 o kolmé světlosti 0,60 m, šikmé světlosti 0,69 m a volné výšce pod propustkem 0,90 m. Plošně založené opěry z kamenného zdiva jsou z roku 1900. Šířka propustku je 6,40 m. Výška lože a přesypu 0,35 m. Přemostňovanou překážkou je občasný vodní tok (drážní a silniční příkopy).
- 4.10.1.2 V blízkosti přejezdu P679 se nachází propustek v km 10,328 z kamenné deskové konstrukce z roku 1900 o kolmé světlosti 0,60 m a volné výšce 0,80 m. Šířka propustku je 5,90 m. Výška lože a přesypu 0,45 m. Přemostňovanou překážkou je občasný vodní tok.
- 4.10.1.3 V blízkosti přejezdu P684 se nachází propustek v km 14,206 z železobetonové trubní konstrukce DN 600 z roku 1954 s kolmými železobetonovými čely v úrovni plně železničního spodku. Šířka propustku je 6,05 m. Výška lože a přesypu 0,35 m. Přemostňovanou překážkou je občasný vodní tok.

### **4.10.2 Požadavky na nový stav**

- 4.10.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních

objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GR-O13, ze dne 4. března 2021) a musí být prokázána přechodnost traťové třídy C3/60.

- 4.10.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 3. třídy tratí.
- 4.10.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP.
- 4.10.2.4 V případě jakéhokoli dotčení mostního objektu bude posouzeno, zda je nutné provést jeho rekonstrukci. V této stavbě se předpokládá dotčení propustku v km 10,221 u P678 – předpokládá se, vzhledem k jeho stavebně-technickému stavu, stáří a min. přesypávce, jeho rekonstrukce pomocí železobetonových rámců, v km 10,328 u P679 – předpokládá se, vzhledem k jeho stavebně-technickému stavu a stáří, jeho rekonstrukce pomocí železobetonových trubek či rámců a v km 14,206 u P684 – předpokládá se, vzhledem k jeho stavebně-technickému stavu, stáří a min. přesypávce, jeho rekonstrukce pomocí železobetonových rámců.

#### **4.11 Ostatní objekty**

- 4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

#### **4.12 Geodetická dokumentace**

- 4.12.1 Geodetická dokumentace bude provedena podle požadavků uvedených v směrnici SŽ SM011 a VTP.

#### **4.13 Životní prostředí**

- 4.13.1 Tato kapitola bude zpracována v souladu s kapitolou 6. a 8.1.1 VTP/ZP/09/24.
- 4.13.2 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a následně o vyjádření příslušného úřadu, zda záměr podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA). Závěry z vyjádření budou uvedeny v kapitole 9. textové části ZP včetně uvedení č.j. vyjádření. Samotná vyjádření budou součástí Dokladové části DD dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.13.3 Upozorňujeme, že stávající trať zasahuje do osy nadregionálního biokoridoru a biocenter, ochranných pásem vodních zdrojů. Stavba zasahuje do záplavového území Q100 a aktivní zóny záplavového území (AZZÚ) vodních toků. V blízkosti záměru se nachází staré ekologické zátěže. Na území dotčené stavbou se nachází chráněná ložisková území. Na předmětné trati byly identifikovány úseky s výskytem lesních porostů v ochranném pásmu dráhy, ale rovněž i v obvodu dráhy.
- 4.13.4 V případě, že bude rekonstruována mostní konstrukce nebo propustek, který rovněž plní migrační funkci, musí být na tento fakt brán zřetel, objekt musí migrační funkci zachovávat nebo zlepšovat.

### **5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY**

#### **5.1 Všeobecně**

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním tohoto díla:
- pro vypracování ZP se výluky nepředpokládají

#### **5.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace**

- 5.2.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.

- 5.2.2 V rámci DD dále budou prověřena možná nebezpečí související se změnou klimatu vhodná ke zvážení pro návrh technického řešení. Vyplněná tabulka bude součástí Dokladové části:

**Nebezpečí související se změnou klimatu**

Riziko	Popis	Ano/Ne
<b>Rostoucí průměrná teplota vzduchu</b>	Průběžný nárůst průměrných teplot	
<b>Extrémní nárůsty teplot a vln veder</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými nejvyššími a nejnižšími teplotami)	
<b>Změny v průměrném množství dešťových srážek</b>	Průběžný trend ve zvýšeném či sníženém množství srážek (déšť, sníh, kroupy apod.)	
<b>Změny v extrémním množství dešťových srážek</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami	
<b>Povodně</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě povodní	
<b>Půdní eroze</b>	Proces odnášení a přemísťování zeminy a horniny působením povětrnostních vlivů, úbytku mas a působením vodních toků, ledovců, vln, větru a podzemních vod	
<b>Nestabilita půdy / sesuvy půdy / laviny</b>	Sesuv půdy: velké množství mas sesunuté ze svahu působením gravitace, často za současného působení vody při nasycení mas vodou	
<b>Průměrná rychlost větru</b>	Postupné změny v průměrné rychlosti větru	
<b>Sucho</b>	Prodloužená období s abnormálně nízkým výskytem dešťových srážek	
<b>Mrazy</b>	Prodloužená období s extrémně nízkými teplotami	
<b>Škody vlivem mrznutí a tání</b>	Opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu	

- 5.2.3 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:

- Přehlednou situaci 1 : 10 000 a situace dopraven 1 : 1 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.
- Rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů (rámcové stavební postupy a jejich harmonogram, doba trvání výstavby rozhodujících objektů, odhad rozsahu NAD apod.).
- Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu NATURA 2000 a vyjádření příslušného úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dle čl. 2.7 Přílohy P2.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC (dle směrnic SŽDC č. 34 a č. 67 jsou uvedeny na webových stránkách:

**www.spravazeleznic.cz v sekci „Dodavatelé/Odběratelé / Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC“** (<https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc>).

- 6.1.3 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

**www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy Správy železnic / odkaz Dokumenty a předpisy“** (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>) a <https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“.

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

**Správa železnic, státní organizace  
Centrum techniky a diagnostiky  
Odbor servisních služeb, OHČ**

Jeremenkova 103/23  
779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@tudc.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

## **7. PŘÍLOHY**

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.2 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GŘ-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OŘ“
- 7.1.3 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.4 Doporučený postup při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“ čj. 10601/2021-SŽ-GŘ-O6
- 7.1.5 Dopis č.j. 38841/2024-SŽ-GŘ-O7 Požadavky na přípravu a realizaci staveb železničních přejezdů.