


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: ŽST Nýřany 		Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Pavol Pukluš

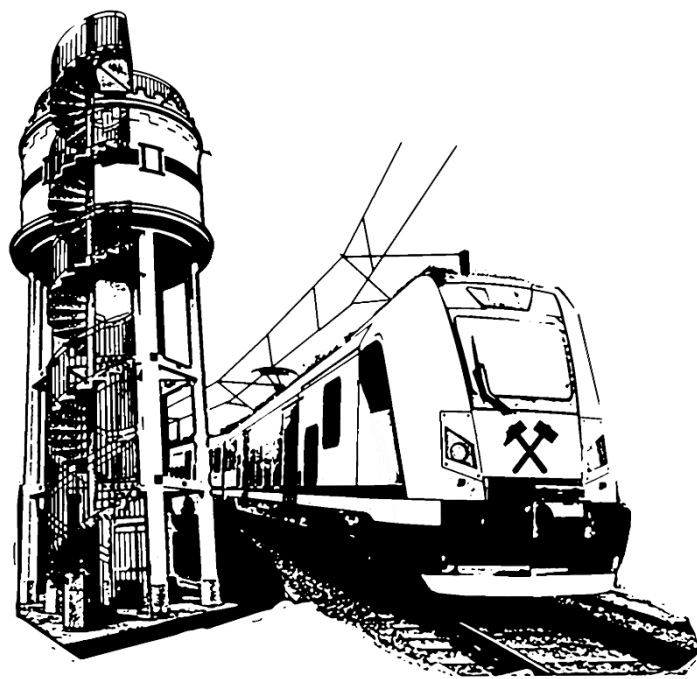
Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Adresa: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Zástupce investora: Stavební správa západ Adresa: Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	 SPRÁVA ŽELEZNIC
---------------------	---	--

Zhotovitel díla:	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Adresa: Kounicova 26, 602 00 Brno Kontakt: T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz			 SUDOP BRNO
Zhotovitel části/objektu:	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Adresa: Kounicova 26, 602 00 Brno Kontakt: T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz			 SUDOP BRNO
Hlavní projektant (HIP): Ing. Jiří Pelc		Specialista: Ing. Radoslav Bangó		

Název stavby/akce:	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	Označení investora: S631700063 Zakázka: 22067-01
Název části:	Přejezdy a přechody	Označení části: D.2.1.3
Název objektu/dílní části:	Železniční přejezd P647 v ev. km 1,856	Označení objektu/komplexu: SO 11-13-04
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílní části přílohy:	-	1. 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:
Ing. Radoslav Bangó	Ing. Radoslav Bangó	-
Kraj:	Katastrální území:	Formáty:
Plzeňský	viz. příloha A.	13 x A4
	TUDU:	
	viz. příloha A.	
		Smluvní datum zpracování:
		31.8.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podoblast:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3	- D S P X - D 2 1 3 X	- S O 1 1 1 3 0 4	- X X

Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť



Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Technická zpráva

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Jiří Pelc

Zástupce hlavního inženýra projektu:

Jiří Podhradský

Datum:

Červen 2025

Obsah

1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení.....	3
2. Seznam vstupních podkladů.....	5
3. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů.....	5
3.1 Stávající stav	5
3.2 Nový stav	6
4. Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.....	10
5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby	10
6. Stavebně montážní postupy výstavby.....	10
7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení.....	11
8. Vazba na předchozí stupně dokumentace	12
9. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace	13
10. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	13

1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení

Údaje o stavbě a objektu

Název stavby: Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť
ISPROFOND: 532 353 0004

Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Dílčí část – objekt (PS/SO): SO 11-13-04 Železniční přejezd P647 v ev. km 1,856
Charakter dílčí části: Změna dokončené stavby
Trvalá

Katastrální území, pozemky:
k.ú. Kamenný Újezd u Nýřan: 290/1, 556, 514, 17, 289/1, 291/5, 291/6, 292/1

Místo stavby dílčí části: ŽST Nýřany (mimo) – ŽST Heřmanova Huť
Trať podle Prohlášení o dráze: 203
Traťový úsek TU: 0311 Nýřany (mimo) – Heřmanova Huť (včetně)
Definiční úsek DU: 02 Nýřany – Heřmanova Huť

Kategorie dráhy: Regionální
Kategorie trati podle TSI: P6 / F4
Období realizace: 2024 - 2030

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234
Stavební správa západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8

Zástupce investora: Ing. Ivana Ranšová

Údaje o zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla: SUDOP Brno, spol. s r.o.,
Kounicova 688/26,
602 00 Brno
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Zhotovitel dílčí části díla: SUDOP Brno, spol. s r.o.,
Kounicova 688/26,
602 00 Brno
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Hlavní projektant (HIP): SUDOP Brno, spol. s r.o.,
Kounicova 688/26,
602 00 Brno
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Ing. Jiří Pelc
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb,
č. 1004337

zástupce hlavního projektanta: Jiří Podhradský

Specialista dílčí části: Ing. Radoslav Bangó

Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS): Ing. Radoslav Bangó

Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS): Ing. Radoslav Bangó

Údaje o nabyvateli PS/SO

Vlastník/správce: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň

Vlastník/správce silnice: 2034/III. – silnice III. třídy. SÚS Královice

2. Seznam vstupních podkladů

- Požadavky objednatele uvedené ve smlouvě o dílo (Všeobecné technické podmínky VTP a Zvláštní technické podmínky ZTP)
- DUR Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť, zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o., datum 12/2020
- DSP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba úsek Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo), zpracovatel METROPROJEKT Praha a. s., datum 7/2023
- Dokumentace a podklady skutečného stávajícího stavu
- Záznamy z jednání
- Pochůzky na místě stavby
- Soubor závazných a doporučených ČSN a souvisejících předpisů
- Mapové a geodetické podklady
- Inženýrskogeologický průzkum
- Místní šetření provedené zpracovatelem
- Technické kvalitativní podmínky staveb Státních drah (TKP)
- Fotodokumentace

3. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

3.1 Stávající stav

Šířka jízdního pásu silnice na přejezdě je 5,5 m. Před přejezdem se nachází na pravé straně liniový žlab a silniční propustek. Vedle přejezdu se pod kolejí nachází stávající železniční propustek. Vozovka silnice je zpevněná z asfaltobetonu. Přejezdová konstrukce je tvořena celopyžovými vnitřními panely. Přejezd je zabezpečen výstražným křížem.

3.2 Nový stav

3.2.1 Základní údaje o přejezdu

Křižující silnice:	2034/III. – silnice III. třídy. SÚS Královice ve správě SÚS Královice
Způsob zabezpečení:	PZS 3ZBI, Světelné přejezdové zařízení, celé závory
Šířka jízdního pruhu na přejezdu:	5,5 m
Úhel křížení :	kolej č.1 - $\underline{89,136}^{\circ}$ ($80,223^{\circ}$),
Návrhová rychlost silnice:	50 km/h
Sklon silnice na přejezdu:	-0,02 %,
Umístění přejezdu:	v extravilánu
Přejezdová konstrukce:	nová celopryžová konstrukce včetně celopryžových závěrných zídek
Max. podélný sklon silnice:	6,0 %
Min. poloměr zakružovacího oblouku silnice:	200 m (250m) dle ČSN 73 6380 (změna Z1)
Podélný spád koleje:	kolej č.1 -1,44‰,
Směrový poměry koleje:	v přímé
Niveleta TK v ose přejezdu :	kolej č.1: 353,120 m B.p.v.
Převýšení koleje:	kolej č.1 bez převýšení
Počet kolejí:	1
Staničení :	evidenční km: 1,856, přesný km kolej č.1 : 1,914
Návrhová rychlost trati :	$V=70 \text{ km.h}^{-1}$, $V_{130}= 75 \text{ km.h}^{-1}$, $V_{150}= 80 \text{ km.h}^{-1}$
Šířka přejezdu:	5,528 m
Evidenční číslo přejezdu:	P647

3.2.2 Směrové a výškové řešení

Úhel křížení: Úhel křížení přejezdu s kolejí je 80° . Úhel je vyšší než 75° .

Směrové a výškové řešení je dáno původní silnicí a novou výškovou polohou přejezdu, který se zvedl o cca 0,5 m. Silnice má úhel křížení s kolejí $80,223^{\circ}$. Směrově je navržený jeden směrový oblouk s poloměrem $R = 120$

m. Výškově se navrhli minimální výškové poloměry $R_u = 250$ m, $R_v = 200$ m, které vyhovuje normám. Maximální podélný sklon je navržen 6,0%.

Směrové a výškové vedení je navrženo v přílohách situace a podélný profil.

V objektu přejezdu se stavebně doplní přístupový chodník šířky 1m k reléovému domku. Chodník bude ze zámkové dlažby tl. 60 mm, vrstvy drobného kameniva tl. 40 mm a vrstvy štěrkodrti ŠDa tl 150 mm. Vozovka bude osazena do chodnikového obrubníku šířky 100 mm. Zemní pláň se pod chodníkem upraví na $E_{def,2min} = 30$ MPa.

3.2.3 Inženýrské sítě, chráničky

Z dostupných podkladů se v místě přejezdu nachází:

a) stávající inženýrské sítě

- CETIN sdělovací kabely

b) nové inženýrské sítě

- v místě přejezdu se nachází zabezpečovací kabely, sdělovací kabely

- nová kabelová trasa

c) odvodnění železničního spodku

- nový trativod - je součástí železničního spodku a vede příčně pod vozovkou. Do trativodu bude svedena voda ze zemní pláň koleje i silnice. Tento trativod není součástí tohoto objektu.

- nový silniční a železniční propustek, nepatří tomuto objektu.

d) chráničky

Kabelová trasa bude pod silnicí v chráničce délky 17,7 m. Chránička bude z 8 kusů DN160 ve 2 vrstvách.

Kabelová trasa bude pod chodníkem v chráničce délky 4,3 m. Chránička bude ze 7 kusů DN160 ve 2 vrstvách. Chráničky budou obetonovány.

Před začatím stavebních prací, budou vypískány a vytýčeny všechny stávající inženýrské sítě. Projektant neodpovídá za dostupné podklady, které jsou zakresleny v situaci. Inženýrské sítě v situaci jsou zakresleny z podkladů zpracované touto stavbou. Projektant nevylučuje i jiné sítě, které nejsou zakresleny v situaci, a neodpovídá za dodaný podklad inženýrských sítí.

3.2.4 Přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude provedena novou celopryžovou konstrukcí z vnějších a vnitřních panelů včetně celopryžových závěrných zídek. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m. Celopryžová konstrukce bude provedena pro svršek navržený stavbou pro přejezdy. Úhel křížení silnice s koleji č.1 - $89,136^\circ$ ($80,223^\circ$). Před zhotovením musí výrobce panelů vzít v úvahu výškové a směrové vedení silnice a koleje. Vnitřní přejezdové panely budou uloženy mezi kolejnice na pražce. Vnější přejezdové panely budou uloženy na

pražce a ze strany ke komunikaci na celopryžovou závěrnou zídku. Panely se zajistí proti bočnímu posunu. Závěrná zídka bude položena na základový pás, který bude proveden od úrovně začátku šterkodrtě. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m (4 x modul 1,8m). Vlastní přejezdová konstrukce musí být opatřena oboustrannými středními náběhovými klíny pro ochranu konstrukce před svěšenými šroubovkami a náklady na železničních vozech. Provedení přejezdu musí odpovídat TKP kapitole 9. Detail uložení závěrných zídek bude dle VL Ž11,

Na přejezdu bude zhotovena antikorozní ochrana upevňovadel, která bude zhotovena v objektu svršku (nepatří do tohoto objektu).

Podle zvoleného typu dodavatele, budou přejezdové panely zabezpečené proti bočnímu posunu, například táhly.

3.2.5 Konstrukce vozovky a šířkové uspořádání

Šířka silnice je navržena S6,5/50, $a = 2,75$, bez rozšíření, $c = 0$, $e = 0,5$, nezpevněná krajnice = 0,75 m. Šířka jízdního pásu je 5,5 m. Šířka nezpevněných krajnic je 0,75 m, která se v místě výstražníku rozšíří na 2,75 m.

Konstrukce vozovky:

Skladba vozovky Skladba vozovky dle TP 170 kat. listu D1-N-1-V-PIII: (tloušťka celkem 450 mm):

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu ACO 11 (ABS II) tl.40mm
- spojovací postřík PSA 0,5kg/m²
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 16+ (OKS I) tl.60mm
- infiltrační postřík PI 0,5kg/m²
- mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) tl. 150mm
- šterkodrt' (ŠD) tř. A fr. 0/63mm tl. 200mm
- úprava zemní pláně pro dosažení min. $E_{def,2} = 45$ MPa.
- výměna zemní pláně tl. 500mm

Vozovka je navržena dle DÚR. Zemní plán bude zhutněna minimálně na $E_{def,2}=45$ MPa. Když nebude dostatečná únosnost zemní pláně, dojde k její výměně a zhutnění do tloušťky 0,5 m. Pro výměnu zemní pláně se použije vhodný nesoudržný materiál.

3.2.6 Příčný sklon, napojení a odvodnění silnice

Odvodnění vozovky je navrženo odtokem vody podélným a příčným vyspádováním vozovky. Je dodržen minimální sklon odtoku vody na vozovce je 0,5%. Z pravé strany koleje se ve vozovce před přejezdovou konstrukcí se nemusí osadit příční prahová vpust (voda po zvednutí koleje o 0,5 m nebude téct k přejezdu).

Pod silnici a vedle přejezdu dojde k zhotovení nového silničního a železničního propustku, které převedou srážkovou vodu do příkopu vedle silnice. Vzhledem k novým polohám propustků se upraví stávající příkopy silnice.

Příčný sklon vozovky je dán stávajícím stavem na začátku a konci úpravy a sklonem přejezdovou konstrukcí v místě kolejí. Mezi kolejí a napojení vozovky na stávající stav je navržen 2,5% příčný spád v přímé střechovitý ve směrovém oblouku jednostranný. Zemní plán je odvozena 3% spádem. Nezpevněná krajnice šířky 0,75 m bude mít sklon 8 %. V místě výstražníku se nezpevněná krajnice rozšíří na 2,75 m.

Napojení vozovky na stávající vozovku se provede zazubením jednotlivých vrstev vozovky. Spáry budou prořezány a opatřeny pružnou záhlvkou. Zařezáním vrstev se provede v šířce 0,3 m do stávající vozovky, nanesením spojovacího postříku na odřezané místo a zhotovením nové vozovky.

3.2.7 Geodetické vytýčení stavby

Vytýčení stavby bude provedeno pomocí vytyčovacími body. Návrh je proveden na zaměření poskytnuté geodety a tomuto zaměření odpovídají i vytyčovací body.

Vytyčovací body:

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
1	-836 705,022	-1 070 946,026	351,867	351,867 os silnice
2	-836 705,837	-1 070 941,522	351,910	351,910 os silnice, km 0,000 00
3	-836 706,148	-1 070 939,805	351,943	351,943 os silnice
4	-836 707,497	-1 070 932,354	352,148	352,148 os silnice, TK
5	-836 708,801	-1 070 923,106	352,595	352,595 os silnice
6	-836 709,383	-1 070 908,169	353,121	353,121 os silnice, přejezd
7	-836 709,326	-1 070 906,356	353,120	353,120 os silnice, KT
8	-836 709,324	-1 070 906,307	353,120	353,120 os silnice, os přejezdu
9	-836 709,253	-1 070 904,449	353,120	353,120 os silnice, přejezd
10	-836 708,553	-1 070 886,302	353,180	353,180 os silnice
11	-836 712,119	-1 070 907,588	353,125	353,125 vozovka, přejezd
12	-836 706,644	-1 070 908,750	353,117	353,117 vozovka, přejezd
13	-836 711,982	-1 070 903,869	353,124	353,124 vozovka, přejezd
14	-836 706,523	-1 070 905,028	353,116	353,116 vozovka, přejezd
15	-836 708,748	-1 070 940,275	352,055	352,055 vozovka
16	-836 703,550	-1 070 939,335	351,932	351,932 vozovka
17	-836 710,203	-1 070 932,844	352,228	352,228 vozovka
18	-836 704,790	-1 070 931,864	352,093	352,093 vozovka
19	-836 711,537	-1 070 923,384	352,664	352,664 vozovka
20	-836 706,065	-1 070 922,828	352,526	352,526 vozovka
21	-836 711,686	-1 070 896,189	352,998	352,998 vozovka
22	-836 706,190	-1 070 896,400	353,000	353,000 vozovka
23	-836 711,064	-1 070 886,205	353,260	353,260 vozovka
24	-836 706,042	-1 070 886,399	353,241	353,241 vozovka
25	-836 712,841	-1 070 915,258	353,000	353,000 přístupový chodník
26	-836 712,872	-1 070 914,259	353,000	353,000 přístupový chodník
27	-836 716,682	-1 070 915,376	352,850	352,850 přístupový chodník
28	-836 716,639	-1 070 914,374	352,850	352,850 přístupový chodník

3.2.8 Dopravní značení

Nové výstražníky budou podle návrhu, včetně dopravní značky " A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Dopravní značení A32a nepatří tomuto objektu. Nové výstražné kříže budou součástí dodávky přejezdového zařízení.

Dále bude vyměněná dopravní značka "Železniční přejezd bez závor" (č. A 30) za "Železniční přejezd se závorami" (č. A 29)

Vodorovné dopravní značení:

Na vozovce bude provedeno vodorovné dopravní značení. Oddělení jízdních pruhů bude vyznačeno značkou V01a „Podélná čára souvislá“ tl.0,125m v rozsahu úpravy vozovky. Před padající břemeny bude "Příčná čára souvislá" V5, šířky 0,5 m.

4. Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

V rámci části nejsou řešena žádná odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.

5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

SO 11-10-01	Nýřany - Přehýšov, železniční svršek
SO 11-11-01	Nýřany - Přehýšov, železniční spodek
PS 11-01-21	Nýřany - Přehýšov, TZZ, PZZ
SO 11-21-01	Železniční propustek v ev. km 1,847 (nový km 1,905)
SO 11-22-02	Silniční propustek v ev. km 1,856 (nový km 1,914)

6. Stavebně montážní postupy výstavby

Stavební postup:

Zhotovitel může zvolit svůj vlastní postup výstavby přejezdu, který mu bude vyhovovat. Musí se však držet časového plánu a návrhu daného objektu.

Návrh postupu práce:

- Před zhotovením přejezdu se zhotoví dočasná vozovka ze silničních panelů tl. 180 mm. Dočasná vozovka se zhotoví vedle přejezdu. Odstraní se z polí ornice, v železničním příkopu se zhotoví provizorní propustek, zhotoví násyp, na který se zhotoví vozovka. Vozovka bude mít 2 x 5,5 pruhy s potřebným rozšířením pro nákladní vozidla. Vozovka bude mít 2 x vrstvu šterkodrtí tl.200mm, na kterou se osadí silniční panely tl. 180 mm.

Po zhotovení přejezdu a propustku se dočasná vozovka odstraní a plocha pole opětovně ohumusuje.

- sejmutí ornice kolem zpevněné krajnice
- demolice vozovky v délce úpravy, demolice stávajícího dopravního značení
- demolice přejezdové konstrukce
- výkop, terénní lavičky
- zhotovení chrániček pro kabely, zhotovení propustků
- zhotovení násypu se zhutněním
- zhotovení žel. spodku včetně odvodnění
- úprava zemní pláně pro vozovku a její zhutnění
- zhotovení žel. svršku a položení koleje č.1
- zhotovení nové celopryžové přejezdové konstrukce
- zhotovení vozovky po jednotlivých vrstvách, zhotovení nezp. krajnic vozovky
- osazení dopravního značení po osazení výstražníků
- položení ornice a její osetí

Stavební práce se budou držet přílohy B.8 Zásady organizace výstavby. Pro jednotlivé stavební objekty je navržený postup výstavby a jeho způsob v příloze B.8.1 Technická zpráva.

Přejezd po dobu výstavby bude přejezd v km 1,856 uzavřen, dle návrhu organizace výstavby. Pro uzavření přejezdu bude vedle přejezdu zhotovena náhradní vozovka, po které bude vedena silniční doprava. Náhradní vozovka bude mít 2 rozšířené jízdní pruhy pro nákladní vozy. Vozovka se zhotoví na přilehlých polích, kde se odstraní ornice, přechutní podloží a zhotoví štěrkový násyp, který se zhutní na $E_{def2} \min = 45 \text{ MPa}$. Do stávající příkopů pod náhradní vozovku se osadí dočasně propustky DN600. Na tento štěrkový podklad se zhotoví vozovka s železobetonovými panely a štěrkovými vrstvami. Po zhotovení přejezdu se náhradní vozovka odstraní a pole se vrátí do původního stavu.

7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Rozhledové poměry na přejezdu:

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory. U zabezpečených přejezdů musí být podle ČSN 73 6380 zajištěn rozhled na výstražník, a to na takovou délku, aby řidič mohl spolehlivě zastavit před přejezdem. Nejmenší délka rozhledu pro zastavení (D_z) pro rychlost 30 km/h přes přejezd (dána Zákonem č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích) je $D_z = 20 \text{ m}$ pro silnice a místní silnice funkční skupiny A a B, $D_z = 15 \text{ m}$ pro místní silnice funkční skupiny C a D1. Z výpočtu pro návrhovou rychlost

30 km/h (rozhledu pro zastavení před přejezdem) je vzdálenost Dz pro tento přejezd rovna 20 m. Aby viděl řidič na výstražník při rychlosti $V_n=50\text{ km/h}$ je vzdálenost na výstražník $DZ = 40\text{ m}$. Délka rozhledu pro zastavení silničního vozidla před přejezdem vybaveným přejezdovým zabezpečovacím zařízením vyhovuje.

Rozhledové pole nejpomalejšího silničního vozidla pro tento přejezd vyhovuje. Vstupní parametry pro výpočet rozhledových trojúhelníků:

návrhová rychlost silničního vozidla 50 km/h, rychlost vlaku 10 km/h při poruše, doba reakce vodiče silničního vozidla 1,5 sekundy, max. délka vozidla 22 m

Požadované hodnoty: $Dz = 35(40)\text{ m}$, $Lp1 = 62\text{ m}$, $LP2 = 65\text{ m}$.

Kom	místní kom.		místní kom.		silnice III/2034	
KM:	0,638	0,638	1,196	1,196	1,856	1,856
Vs=	50	50	50	50	50	50
fv=	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68
gn=	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81
bv=	5	5	5	5	5	5
t1=	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vž=	10	10	10	10	10	10
a=	2	2	2	2	2	2
Dp=	6,60	6,60	7,40	7,40	8,60	10,20
Ds=	22	22	22	22	22	22
Vsn=	5	5	5	5	5	5
t2=	3,8	4,0	3,7	4,0	3,7	3,9
tz=	5,3	5,5	5,2	5,5	5,2	5,4
STRANA	1. levá	pravá	1. levá	pravá	1. levá	pravá
Sklon k.	1,500	-5,170	3,500	-7,400	2,040	-2,840
Dz=	34,98	36,48	34,58	37,06	34,87	35,92
Dz=	35	40	35	40	35	40
Lr=	15	15	14	15	15	15
Lr=	12	12	12	12	15	15
Lp=	57	57	59	59	61	64
Lp=	58	58	59	59	62	65

Zabezpečení přejezdu:

Úrovňový přejezd v ev. km 1,856 bude zabezpečen PZZ se závory. Úhel křížení je $80,223^\circ$.

Dle požadavku zabezpečovací techniky bude nezpevněná krajnice kolem výstražníků PZZ rozšířená na 2,75 m pro přístup zaměstnanců k výstražníku.

8. Vazba na předchozí stupně dokumentace

Tato dokumentace navazuje na DUR *Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť*, zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o., datum 12/2020. Řešení oproti DÚR vozovka plynulě navazuje na stávající silnici a její krajnice. Dle požadavku se kolem výstražníku rozšířila nezpevněná krajnice.

9. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Návrh objektu bude držet navržené parametry.

10. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

Dotknuté normy a literatura

ČSN 736101 „Projektování silnic a dálnic“

ČSN 736102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“

ČSN 736121 „Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy.“

ČSN 736380 „Železniční přejezdy a přechody“

ČSN 342650 „Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací
zařízení“.

Ing. Radoslav Bangó, 27.6.2025