


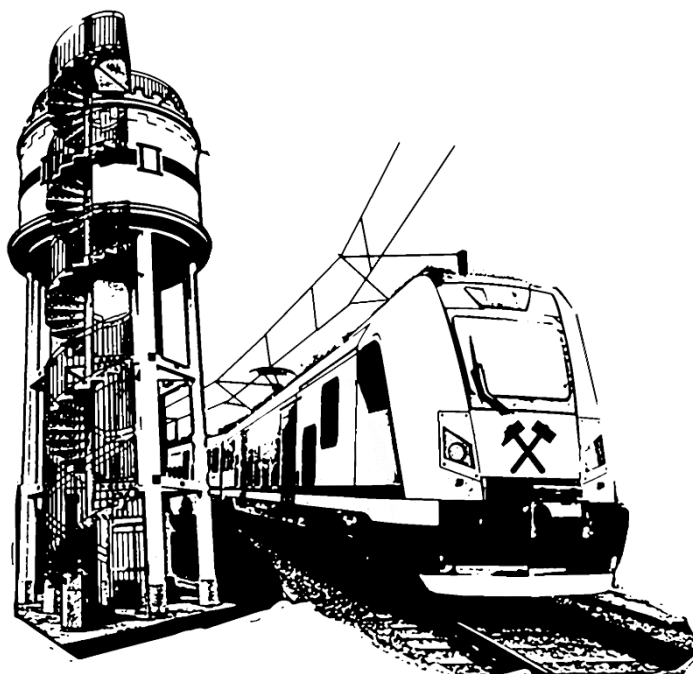
Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Pavol Pukluš

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

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

Název stavby/akce:	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	Označení investora: S631700063
		Zakázka: 22067-01
Název části:	Kolejový svršek a spodek	Označení části: D.2.1.1
Název objektu/díleční části:	ŽST Přehýšov, železniční svršek ŽST Přehýšov, železniční spodek	Označení objektu/komplexu: SK 12-00-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Název díleční části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Miroslav Vala	Měřítko: - Formáty: 35 x A4
Kraj:	Katastrální území:	Stupeň dokumentace: PDPS
Plzeňský	viz. příloha A.	Smluvní datum zpracování: 31.8.2025
Označení investora: S 6 3 1 7 0 0 0 6 3 Stupeň dokumentace: Část: P D P S Objekt: SK 1 2 0 0 0 1 Podoba: X X Příloha: 1 Revize: 0 0 0		

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:

Únor 2025

1. Obsah

1. Obsah	3
2. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů	7
2.1. Stávající stav	7
2.1.1. Železniční svršek	7
2.1.2. Železniční spodek	7
2.2. Nový stav	8
2.2.1. Rozsah stavebních objektů	8
2.2.2. Polohový systém, vytýčení	8
2.2.3. Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků	9
2.2.4. Staničení, traťové a definiční úseky	9
2.2.5. Železniční svršek SO 12-10-01	9
2.2.5.1. Obecné zásady kolejového řešení	9
2.2.5.2. Směrové poměry	9
2.2.5.3. Osová vzdálenosti kolejí	9
2.2.5.4. Sklonové poměry	9
2.2.5.5. Kolejový rošt	9
2.2.5.6. Výhybky	9
2.2.5.7. Bezстыková kolej	10
2.2.5.8. Izolace kolejí	10
2.2.5.9. Broušení kolejnic	10
2.2.5.10. Pražcové kotvy	10
2.2.5.11. Kolejové lože, drážní stezky	10
2.2.5.12. Zajištění geometrické polohy koleje	10
2.2.5.13. Demontáže kolejového roštu	11
2.2.5.14. Demontáže kolejového lože	11
2.2.5.15. Ostatní práce	11
2.2.6. Železniční spodek SO 12-11-01	12
2.2.6.1. Zemní práce a nakládání s materiálem	12
2.2.6.2. Těleso železničního spodku	12
2.2.6.3. Návrh pražcového podloží	13
2.2.6.4. Odvodnění	13
2.2.6.5. Chráničky kabelových podchodů	14
2.2.6.6. Kabelové žlaby	14
2.2.6.7. Demolice a rušení	14

2.2.6.8. Ostatní.....	14
3. Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů	14
4. Návaznost na ostatní objekty, související stavby	14
5. Stavebně montážní postupy výstavby	15
6. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení.....	15
7. Vazba na předchozí stupně dokumentace	15
8. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace	15
9. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů	15
10. Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání	16
11. Požadavky na BOZP.....	16
12. Závěr, přílohy.....	17

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: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Dílčí část – objekt (PS/SO): SK 12-00-01 (SO 12-10-01 a SO 12-11-01)

Charakter dílčí části: Změna dokončené stavby
Trvalá

Katastrální území, pozemky:

k.ú. Hněvnice:699, 700, 707, 710, 714, 758,759, 762,763,770, 771,772,774, 775, 776, 780, 781

k.ú. Přehýšov:4797, 4801, 4802, 4809, 4810/1, 4813, 4814, 4815, 4818, 4819, 4821, 4826, 4827, 4828, 4829

k.ú. Kbelany:863, 322/1, 322/6, 251/41, 322/10, 325/4, 325/5

Místo stavby dílčí části: ŽST Nýřany (mimo) – ŽST Heřmanova Huť

Trať podle Prohlášení o dráze: 203

Traťový úsek TU: Viz. část A. dokumentace

Definiční úsek DU: Viz. část A. dokumentace

Kategorie dráhy: Regionální

Kategorie trati podle TSI: P6 / F4

Období realizace: Viz. část B.8

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. Petr Rotschein
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb, č. 1003431

Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS): Ing. Miroslav Vala
ČKAIT, autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb, č. 1004930

Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS): Ing. Miroslav Vala

Údaje o nabyvateli PS/SO

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

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)

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

2.1. Stávající stav

2.1.1. Železniční svršek

Stávající svršek odpovídá charakteru tratě a jejímu zatížení. Je tvořen převážně kolejnicemi tvaru XI (1941) na pražcích dřevěných (1976). Kolej stykovaná. Stav svršku odpovídá věku a provozu. Dle předkategorizace, půjde kolejový rošt k likvidaci (viz. Část dokumentace B.6.2 Odpadové hospodářství). Štěrkové lože lze považovat za znečištěné. Stávající rychlost je 60km/h.

Štěrkové lože lze použít po recyklaci do podkladních vrstev dle přílohy projektu B.6.2 Odpadové hospodářství. Kamenivo pro ŠL musí splňovat podmínky min. pro třídu BII. Směsný vzorek obsahoval poměrně významné množství cizorodých příměsí (struska, dolomit, vápenec) a množství podsítné frakce. Je tedy nutné u recyklovaného kameniva do ŠL provést zkoušku odolnosti proti drcení (Los Angeles). Znečištění ŠL se ve směsných vzorcích neprokázalo, ale může být nehomogenní, a proto se doporučuje provádět kontrolní vzorkování odtěženého materiálu před odvozem na mezideponii a poté provést finální zatřídění. Zřetelně znečištěná místa (stání lokomotiv u návěstidel a z prostoru výhybek) se doporučuje odděleně od ostatních odpadů odtěžit v předstihu. Detaily procentuelního odhadu rozdělení materiálu ŠL jsou dále v TZ.

2.1.2. Železniční spodek

Co se týče železničního spodku, nachází se zde jen pravostranný zpevněný příkop (od D5 směrem na Heřmanovu Huť) a náznaky stávajících nezpevněných příkopů. Co se týče pražcového podloží, geotechnický průzkum prokázal výskyt konstrukčních vrstev tvořené štěrkovitými zeminami, často s kusy cihel, nebo strusky a škváry. Zemní pláň je tvořena převážně středně ulehlými písčitými zeminami, lokálně i štěrkovitými zeminami (stáv. staničení km 7,250 a 7,350) a jemnozrnnými zeminami typu jílu štěrkovitého (km 6,808). Dále byly v km 7,050 nalezeny zvětralé prachovce s příměsí uhlí. Vysoká hladina podzemní vody byla prokázána u vrtu J118 u paty svahu násypu v místě plánovaného podchodu v Žst. Přehýšov (km cca7,4).

Vodní režim je hodnocen jako příznivý.

2.2. Nový stav

2.2.1. Rozsah stavebních objektů

Stavební objekty svršku i spodku navazují na SK 110001 (úsek Nýřany-Přehýšov) v km 6,612 949. Začátek úseku je v místě výhybkových pražců před výhybkou č. 1. Konec SO je určen do km 7,740, kde navazuje úsek Přehýšov-Heřmanova Huť. Toto rozhraní bylo zvoleno s ohledem na postupný vývoj projektového řešení (usnadnění koordinace) Žst. Přehýšov a s tím souvisejícího navazujícího oblouku a to včetně odvodnění (TZZ5). Stanice je tvořena dvěma dopravními kolejemi – hlavní č.1 a předjízdna č. 3. Přehled dopravních parametrů kolejí je v tabulce:

Kolej číslo	Celkové vymezení koleje	Vymezení užitečné délky koleje	Užitečná délka [m]	Popis koleje pro jízdu vlaku				Poznámka
				Bez ETCS	Pod ETCS			
					Využitelná délka [m]	Vymezení směru jízdy vlaku k návěstidlu	Minimální využitelná délka [m]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
dopravní koleje								
1	NV1 - NV2	Sc1 - Lc1	675	658	Lc1	658	20	Hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
					Sc1	658	20	
3	NV1 - NV2	Sc33- Lc3	645	628	Lc3	518/628	0/20	Vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
					Sc3	518/628	0/20	Vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
1za	L - S1za	L - S1zb	182	-	-	-	-	hlavní, průjezdná, TV
1zb	S1zb - HV1	S1zb - Se1	169	157	S1za	47	0	hlavní, vjezdová a odjezdová, ve směru do Nýřan, průjezdná, TV
1zc	HV2 - L1zc	Se2 - L1zc	329	315	Sc7a	205	0	hlavní, vjezdová a odjezdová, ve směru do Heřmanovy Huti, průjezdná, TV
1zd	L1zc - S	L1zc - S	59	-	-	-	-	hlavní, průjezdná, TV

2.2.2. Polohový systém, vytýčení

Stavba je osazena polohově do souřadného systému S-JTSK a výškově do systému B.p.v. Základní kostrou pro vytýčení stavebních objektů je vytýčovací síť stavby (místopisy pevných bodů jsou obsaženy v geodetické části dokumentace).

I když výkresová dokumentace obsahuje informativní hodnoty posunů a zdvihů koleje, je vyloučeno použít těchto hodnot pro vytýčení nové osy! Nová osa koleje může být vytýčena pouze ze souřadnic. Pro přesnost vytýčení platí ČSN 730420 a ČSN 730422, prostorová poloha koleje musí vyhovovat ČSN 736360-2.

2.2.3. Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Stavební objekty SO 12-10-01 SO 12-11-01 se nachází v k.ú. Kbelany, Hněvnice, Přehýšov a Dolní Sekyřany.

2.2.4. Staničení, traťové a definiční úseky

Staničení je navázáno v km 6,613 082 na předchozí úsek (č.11) a je plynule protaženo osou koleje č. 1 až do konce úseku (km 7,740). Staničení je oproti DÚR bez abnormálního hektometru a je odvozeno od staničení koleje ve stavbě Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba úsek Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo). Evidenční staničení umělých staveb (přejezdy a mostní objekty) zůstává v platnosti, ale jsou doplněny i novým údajem. Rozdíl oproti stávajícímu staničení je cca 60m.

Nové úseky TUDU jsou:	Nýřany – Přehýšov	0311 02
	Žst. Přehýšov	0311 B1

2.2.5. Železniční svršek SO 12-10-01

2.2.5.1. Obecné zásady kolejového řešení

Vzhledem k tomu, že se jedná o lokální trať s poměrně častými zastávkami, není ekonomicky zdůvodnitelné zvýšení rychlosti na větší hodnotu, než je 80km/h. Další omezení je na vjezdu do Nýřan, kde nám směrové poměry nedovolí vyšší rychlost, než 70km/h. Směrové řešení vyhodnocuje parametry pro základní rychlost V, ale také pro V_{130} , V_{150} . Maximální nedostatek převýšení pro základní rychlost byl stanoven na 95mm. Ve stanici se nacházejí dvě dopravní koleje. Kolejové řešení a umělé stavby jsou navrženy tak, aby bylo možno výhledově zapojit vlečku do logistického areálu na zhlaví směr Heřmanova Huť.

Výškové řešení respektuje požadované výšky TK na mostních objektech a přejezdech.

2.2.5.2. Směrové poměry

Směrově je úsek umístěn ve dvou obloucích (kolej č. 1 - R400m a 287m s převýšením 100 (R11) resp. 119mm (R12), kolej č. 3 – R395m, D=50mm) mezi kterými se nachází přímá s navrženými nástupišti. Vzhledem ke stísněným směrovým poměrům (především pod nadjezdem D5), bylo nutno přikročit k posunu os kolejí víceméně centricky v otvoru nadjezdu (posun cca 3,15m oproti stávající ose). Výhybka č. 1 byla vysunuta do přímé na vzdálenost, která zaručuje minimální viditelnost na návěstní prvky. Rychlost v koleji č. 1 je max. 80km/h, v koleji č. 3 je výhybka č. 1 tvaru 1:12-500 pro V do odbočky 60km/h a výhybka č. 2 tvaru 1:11-300 pro V=50km/h.

2.2.5.3. Osové vzdálenosti kolejí

Železniční stanice je dvoukolejná. Osová vzdálenost je 5m.

2.2.5.4. Sklonové poměry

Koleje jsou ve sklonu do 2,50‰ od ZV 1 až do km 7,165, kde začíná klesání cca 13,3-14,9‰. V tomto klesání jsou navržena i nástupiště. Výškové řešení respektuje požadovanou výšku koleje pod nadjezdem D5 a zároveň i na podchodu v km 7,408.

2.2.5.5. Kolejový rošt

Navržený svršek je převážně 49E1 standardní kvality R260. Pražce jsou navrženy betonové délky 2,4m o hmotnosti min. 260kg s upevněním W14 a rozdělením pražců „d“. V úseku nejsou přejezdy.

2.2.5.6. Výhybky

Budou zde dvě výhybky viz. příloha TZ.

2.2.5.7. Bezstyková kolej

Bezstyková kolej bude zřízena v celém úseku. Pro její zřízení platí předpis S3/2 a S3/5 v aktuálním znění. Při zřízení BK musí být kolejové lože již v plném profilu a řádně zhutněno. Při zřizování bezstykové koleje a svařování budou použity schválené technologické postupy Správy Železnic. Zadavatel projektu požaduje provést maximum svarů technologií stykového svařování s odtavením. Závěrné svary lze provést aluminotermickým svařováním a v případě dostupné schválené technologie též stykové s odtavením. Uvažovaná délka dlouhých kolejnicových pasů je 75 m. Rozmezí upínacích teplot dle S3/2 je dle čl. 14 17-28°.

2.2.5.8. Izolace kolejí

Izolované styky nebudou vloženy, v rámci zabezpečovacího zařízení jsou použity počítače náprav. Kolejové propojky pro ochranu okolí před bludnými proudy budou připojeny ke kolejnicím pouze kabelovými oky. Použijí se oboustranné kontakty AR260, přičemž na jeden kontakt mohou být připojena maximálně 3 lana s tím, že na straně stojiny kolejnice, kde jsou umístěna dvě lana, musí být vodiče vůči sobě opačně orientované. Výhybky a lepené izolované styky se objednávají a dodávají s již zalisovanými kontakty. Pokud budou kontakty a propojky zhotovovány na stavbě, zaměstnanec zhotovitele provádějící výrobu propojek, vrtání otvorů a montáž kontaktů musí být držitelem OSVĚDČENÍ O ZAŠKOLENÍ pro příslušný typ připojení. Toto osvědčení musí zhotovitel doložit před zahájením prací technickému dozoru investora.

2.2.5.9. Broušení kolejnic

Broušení kolejnic nebude prováděno.

2.2.5.10. Pražcové kotvy

Nebudou vkládány.

2.2.5.11. Kolejové lože, drážní stezky

Kolejové lože bude částečně recyklované a doplněné novým materiálem ze štěrku drceného odpovídající kvality, min. třídy BII (platí pro nové i recyklované kamenivo), frakce 31,5-63, tloušťky min. 35 cm pod pražcem. Tvar štěrkového lože musí odpovídat předpisu S3/2 – Bezstyková kolej. Vzhledem k zřízení skloněné pláně žel. spodku bude mít ŠL proměnlivou tloušťku a bude mít vpravo koleje č.1 charakter otevřeného štěrkového lože. Uzavřené štěrkové lože bude podél koleje č. 3 vlevo, pak podél výhybky č.1 vpravo a mezi nástupištěm a výhybkou č. 2 i vpravo koleje č.1. Na pravé straně koleje č. 1 nebude v převážné délce zřízeno zapuštěné ŠL, a to hlavně z důvodu úspory jak materiálu, tak i záborů nechráněných pozemků. Ve stanici se nepředpokládá velká posunová práce a drážní zaměstnanci se mohou po stanici pohybovat podél koleje č. 3. (Projednáno na poradě 19.1.2024). Štěrkové lože v koleji bude v maximální možné míře s využitím recyklovaného materiálu – v koleji č.3 přednostně v celém profilu.

Jako materiálu pro zřízení stezky v uzavřené části kolejového lože bude použito přírodního nezvětralého ostrohranného kameniva min. frakce 16mm a max. 63mm. Přechody z uzavřeného na otevřené ŠL budou ve sklonu 1:12. Drážní stezky z kameniva frakce 4-16 nebudou zřizovány a bude provedena homogenizace povrchu zapuštěného kolejového lože vibračním zhutňovacím prostředkem s účinkem odpovídajícím účinku válce se statickým lineárním zatížením běhounu maximálně 32 kg/cm . Podél koleje č. 3 bude umístěn i pochozí kabelový žlab. Tento žlab bude zřízen v km 6,612-7,197 a 7,365-7,455.

2.2.5.12. Zajištění geometrické polohy koleje

Geometrická poloha koleje bude zajištěna zajišťovacími značkami. Zajištění prostorové polohy koleje se zřizuje podle předpisu *SŽDC S3 Železniční svršek, Díl III Upřesnění postupů a náležitostí zajištění a evidence prostorové polohy koleje*, technologie směrové a výškové úpravy polohy koleje je popsána v předpisu *SŽDC S3/1 Práce na železničním svršku*. V projektu se předpokládá osazení na všechny trakční stožáry. Osazení i zaměření zajišťovacích značek je součástí stavebního objektu svršku.

Značky na trakční stožáry budou zajišťovat GPK pro 2-3 nejbližší přilehlé koleje do max. vzdálenosti 17,5m. V případě, že nelze u koleje splnit tuto podmínku, bude zřízena sloupková značka, případně značka na nástupišti. Vypracování projektu zajištění GPK bude provedeno po skončení stavby dle požadavků SŽG. Způsob a rozsah zajištění kolejí je třeba koordinovat se Správou tratí. Maximální vzdálenost mezi zajišťovacími značkami se uvažuje 50 m.

Četnost značek může být v projektu zajištění prostorové polohy koleje upravena v souladu s požadavky Správy tratí. Zároveň s umístěním zajišťovacích značek budou vyznačeny na pražcích hlavní body koleje.

Nejdříve týden po zahájení zkušebního provozu musí být v souladu s TKP provedeno měření železničního svršku měřícím vozem, na základě výsledků bude provedena případná oprava GPK. Dále bude během zkušebního provozu provedeno měření prostorové průchodnosti po 3. podbití všech kolejí měřícím vozem FS-3 (nebo podobným schváleným) a měření železničního spodku georadarem. Všechna tato měření bude zajišťovat zhotovitel.

2.2.5.13. Demontáže kolejového roštu

Demontovaný svršek bude odstraňován za úplné výluky. Svršek bude odvezen na demontážní základnu do 30 km a následně k likvidaci (dle předkategorizace).

2.2.5.14. Demontáže kolejového lože

Kolejové lože bude odtěženo, tak, že nejdříve se odveze na skládku kontaminovaný materiál (oblasti stání lokomotiv (30t u návěstidel a výhybky) Materiál z těchto lokalit (včetně navazující podkladní vrstvy zemin) bude odebrán separovaně a předán k biodegradaci oprávněné firmě nebo k uložení na skládku N-odpadů. Štěrka z kolejiště určený k recyklaci bude snímán v celém profilu. V první fázi bude z kameniva sejmutého z kolejového lože oddělena na sítěch jemná frakce, u které se předpokládá největší znečištění - tzv. 1. prosev. Podsítné z 1. prosevu bude nutné před dalším nakládáním podrobit podrobné chemicko-analytické kontrole. Podsítné frakce z dalších prosevů (menší než 20 mm) musí zhotovitel stavby posoudit z hlediska možného ukládání na skládky. V úseku se během stavby doporučuje provádět kontrolní odběry a vzorkování pro možné zjištění překročení limitů pro uložení na skládku IO. Recyklační základna se dle ZOV uvažuje na ploše zařízení staveniště v km cca 3,0. V případě vyhovění požadavkům bude materiál odvezen k recyklaci a zde rozdělen dle následující obecné tabulky:

Štěrka pod výhybkami a v místě stání vozidel (u nástupišť dl.30m) :

80% biodegradace R015511

20% skládka S-NO R015510

Mimo výhybky a místa stání vozidel: odvoz recyklační základna 8km a pak:

Dle konzultace s gestorem Správy železnic pro kamenivo (Ing. Kropáček CTD), je odhad podsítného 20 % z celkové kubatury a po recyklaci 80% vráceno zpět do stavby.

Z toho

40% recyklované štěrkové lože frakce 31,5/63

40% recyklace do podkladních vrstev jako frakce 0/32

20% podsítného bude rozděleno

10% uložení štěrka čistý R015150

5 % biodegradace R015511

5% uložení skládka S-NO R015510

Kolejový rošt:

Odvoz na demontážní základnu do 30 km

Součásti kategorizované k regeneraci odvoz na místo uložení SŽ dalších 30 km

Vzhledem k tomu, že v úseku se výhybky ani stání u nástupišť nevyskytují, bude štěrka rozdělena dle druhého odstavce obecné tabulky. Výpočet konkrétních hodnot kubatur je součástí přílohy SO č. 3.101. Rozdělení bylo provedeno na základě provedeného průzkumu a provedených rozborů kontaminace a využitelnosti zpět do kolejového lože.

2.2.5.15. Ostatní práce

Po dokončení stavby bude zhotovitelem zajištěno měření fotogrammetrickým strojem FS-3 dle TKP, Kapitola 8 Konstrukce koleje a výhybek, článek 8.6.5 Hodnocení prostorové průchodnosti a výsledná data budou předána do databáze Překážek prostorové průchodnosti tratí.

2.2.6. Železniční spodek SO 12-11-01

2.2.6.1. Zemní práce a nakládání s materiálem

Zemní práce jsou prováděny za vyloučení provozu rekonstruované koleje. Většina přesunů materiálu bude probíhat po stávajícím tělese. Je tedy nutné dbát zvýšené bezpečnosti zvláště při pohybu mechanizace v kolejišti, ale hlavně ochránit zemní pláš ponecháním části štěrkového lože. Největším zásahem, co se týče zemních prací na spodku, bude budování odvodnění. Při budování hlavního sběrače bude nutno pažit výkop a zabránit možnému sesunutí materiálu na stavebníky. Další úkolem zhotovitele bude zřízení kabelových chráničů a přechodů. Zde je třeba dodržet ustanovení předpisu S4, který je závazný i pro další práce na železničním spodku. Vykopaný materiál bude využit z převážné části na opětovné zasypání výkopu. Odstraněné konstrukční vrstvy ze štěrku budou vytříděny a případně využity na dočasnou úpravu staveniště, podsypy pod odvodnění, nebo kabelové žlaby. Betonové prvky v kolejišti budou zlikvidovány drcením.

Odpady zeminy budou rozděleny následovně:

90% čistá zemina – zpět do stavby nebo na skládku R015111, R015112, R015113

5% biodegradace R015512

5% skládka S-NO R015513

2.2.6.2. Těleso železničního spodku

Stavba se nachází na stávajícím tělese, které je převážně v mírném násypu, a částečně v mírném zářezu (cca 4-5m). Okolní terén se svažuje v převážné části trati zprava ke kolejím a vlevo od koleje. Tomuto stavu bylo přizpůsobeno i odvodnění.

Zemní pláš

Musí splňovat požadavky pro únosnost dle návrhu KPP. Její sklon je navržen 5% vždy na vnější stranu příslušné koleje. V oblasti nástupiště a nadjezdu D5 pak je sklon směrem k trativodu.

Pláš železničního spodku

Musí splňovat požadavky dle návrhu KPP. Její sklon je navržen 5% vždy souhlasně se zemní plání v konstantní tloušťce 0,300m od zemní pláňe a hloubce 0,35m pod úložnou plochou pražce. Materiál ptžs je navržena štěrku fr. 0/32, v ZKPP fr. 0/63.

Násypy a přísypy

Část koleje č. 3 se nachází na rozšířeném násypu, který bude tvořen navázáním na násyp stávající. Ten bude upraven zazuběním a přísypávka bude navržena na základovou spáru, která bude zlepšena hydraulicky v tl. 0,400m. Na tuto vrstvu bude umístěna konsolidační vrstva z kameniva 0-63 v tloušťce 0,300m. Rozšíření násypů bude provedeno, dle konkrétních podmínek, odtěžením části stávajícího tělesa, zazuběním a postupným vrstvením materiálu získaného na stavbě (0,25m). Dle zkušeností z jiných staveb a přítomnosti materiálů vhodných ke zlepšení, je tato přísypávka navržena s postupným zlepšováním každé vrstvy hydraulickými pojivy, tak aby každá vrstva splňovala požadované parametry. Zazubění stávajícího násypu bude zlepšováno vždy s poslední vrstvou v úrovni zubu. Tímto způsobem bude zajištěna rychlá konsolidace, požadovaná únosnost a stabilita tělesa.

V oblasti nástupiště je rozhraní kubatur násypů zvoleno v úrovni základové desky nástupištních prefabrikátů, neboť pro zásypy nástupiště platí odlišné parametry pro zřizování.

V oblasti opěrné zdi u podchodu je zásyp rubu zdi a podchodu součástí jejich SO.

Zářezy

V úseku se nacházejí v km 7,0-7,2 výraznější zářezové svahy cca 4-5m. Ty jsou navrženy ve standardním sklonu 1:1,75. Opatřeny budou zatravněním a ochrannou biodegradační rohoží.

V km 7,200 je vpravo zaústěn stávající příkop podél paty násypu dálnice D5. Tento příkop bude v jeho napojení předlážděn a sveden před lapač splavenin a v místě, kde je to vhodné (cca viz detail) bude přes toto odvodnění zřízena záchytná zídka (hrázka) z gabionu, která by měla filtrovat eventuální přívaly vod směrem k lapači splavenin.

Specifikace veškerých gabionových konstrukcí:

Svařovaná síť z hrubě pozinkovaného drátu bude upravená do požadovaného tvaru a spojovací materiál ve formě spirál a spon ze stejného materiálu.

průměr drátu	min. 4,5 mm
tahová pevnost	min. 500 Mpa
tažnost	min. 8%
pozinkování	min. 280 g/m ²
únosnost svarů ve smyku	min. 75% pevnosti v tahu drátu
oka	100 x 100 mm
tolerance rozestupu drátů	5 mm/1bm
korozivní odolnost	min. 350 hod
Výplň gabionů kamenivem o min. frakci 125mm.	

2.2.6.3. Návrh pražcového podloží

Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z průzkumů provedených jak v přípravných fázích projektu, tak i při doplňkovém průzkumu budoucího prostoru stavby. Průzkum prováděla firma Geotec GS a.s. Při návrhu byly použity parametry požadované pro tento typ trati:

Konkrétně v úseku Nýřany – Heřmanova Huť: $V_{\max.}=80\text{km/h}$, modul přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa, modul přetvárnosti na úrovni pláň tělesa žel. spodku 40 MPa, totéž v přechodových oblastech mostů 70 MPa.

Z uvedeného průzkumu vzešel návrh na zřízení konstrukcí pražcového podloží (KPP):

Obecně:

Pro návrh konstrukce pražcového podloží jsou voleny materiály uvedené v příslušných kapitolách předpisu SŽ S4 Železniční spodek. Nižší uváděné materiály musí splňovat technické požadavky uvedené v předpisu S4, v příslušných kapitolách TKP staveb státních drah, popř. relevantních technických normách.

Konstrukční vrstva je navrhována ze štěrkodrti frakce 0-32 mm, v ZKPP ze štěrkodrti frakce 0-63 mm. Podkladní vrstva je ze zlepšených zemín, případně štěrkodrti stabilizované cementem.

Při návrhu je volen index mrazu 424°C.den odpovídající nadmořské výšce 345 -379 m n. m. s ohledem na max. nadmořskou výšku, v níž se trať nachází.

Délka přechodové oblasti mostů je provedena v souladu s ustanovením přílohy 24 předpisu SŽ S4 (2H0 min. však 7 m s výběhem 5 m).

Z uvedeného průzkumu vzešel návrh na zřízení konstrukcí pražcového podloží (**KPP výtah viz. příloha TZ, jinak samostatná příloha dokumentace B.1.f část G**). V uvedené části dokumentace jsou obsaženy i výpočty a posouzení KPP na únosnost a promrzání

2.2.6.4. Odvodnění

Odvodnění bylo navrženo s ohledem na sklonění zemní pláň. Téměř v celé délce úseku je ve dvojkolejnému úseku pláň střechovitá ve sklonu 5%. Pod kolejí č. 1 v oblouku $R=400\text{m}$ v převýšení 100mm je z důvodu velké tloušťky ŠL nutno zřídit pláň ve sklonu 3%. V úseku za výhybkou č. 2 pak je pláň skloněna vpravo až do km 7,740.

Popis odvodnění

V Žst. Přehýšov jsou navrženy dvě koleje, odvodnění je střechovitými způsobem na terén, případně do zpevněných příkopů. Část příkopů tekoucí směrem kilometráže od km 7,054 (k.č.1) a km 7,094 (k.č.3) bude ukončena lapači splavenin dle Vzorového listu SŽ Ž 3.14 a převedena DN300 do hlavního sběrače DN400 v ose os kolejí pod nadezdem D5 a vyústěna do pravostranného příkopu TZZ5 a následně odvedena do vodoteče v km ev. 7,717. Do téhož příkopu bude sveden i trativod v ose os kolejí mezi nástupiště, který je vyústěn v km 7,372. Trativod pod nadezdem je umístěn ve stejné rýze nad DN400. Příkop TZZ5 bude křížen novým přístupovým chodníkem k novému technologickému objektu v km 7,383. Pod tímto chodníkem bude zatrubněn DN600 s odlážděným vtokem a výtokem a zkosenými čely.

Materiál trativodů je uvažován HDPE DN150, příčné svody DN200, šachty DN400. Potrubí kanalizačního sběrače DN 400 HDPE s šachtami DN800.

Sklony svahů jsou navrženy 1:1,5 a 1:1,75 (příkopy). V místech přechodu potrubí DN400 a DN600 do příkopu je navrženo odláždění svahů kamenem do bet. lože. V místech trakčních podpěr jsou uvažovány obtoky příkopů. Svahy drážního tělesa v místech větší výšky než 0,40m jsou mezi příkopovou žlabovkou a konstrukční vrstvou odlážděny polovegetační tvárnici (více v příčných řezech).

Popis jednotlivých prvků odvození:

Trativody

Trativody jsou navrženy ve sklonu min. 5‰. Konstrukčně jsou trativody tvořeny HDPE potrubím, šachty převážně HDPE DN400. Zásyp trativodů je ze štěrku 16-32, rýha vystlaná separační geotextilií 250 g/m².

Hlavní sběrač DN400

Hlavní sběrač je navržen ve sklonu 13,34‰ profilu DN400 materiál HDPE. Trouba je podbetonována a obetonována betonem C16/20 X0. Na kanalizačním sběrači jsou navrženy plastové šachty profilu DN800 se zúženým průřezným nástavcem.

Příčné svody DN200

Tyto svody jsou navrženy v min. sklonu 10‰. Profil DN200 materiál HDPE. Jsou obetonovány.

Potrubí DN600

Potrubí je navrženo ve sklonu příkopu profilu DN600 materiál HDPE.

Příkopy

Jsou zřízeny z prefabrikátů TZZ5 do betonového lože C12/15 X0.

2.2.6.5. Chráničky kabelových podchodů

Chráničky zahrnuté do tohoto SO spodku budou zřízeny překopem. V případě nutnosti zřídit chráničku ještě před vyloučením koleje, je tato chránička zřízena v příslušném SO protlakem. Detaily jsou v tabulce v příloze TZ.

Trouby budou obetonovány betonem C16/20 X0 a zásyp nad nimi řádně zhutněn. Vše podstatné je v tabulce kabelových podchodů. Chráničky především musí respektovat hloubku odvodnění a polohu trativodních šachet. Chráničky jsou po realizaci obvykle vyvedeny 0,5 m nad terén a zavičkovány.

2.2.6.6. Kabelové žlaby

Hlavní kabelová trasa (samostatný PS) je v tomto úseku podél koleje č. 3 řešena částečně pomocí pochozích kabelových žlabů, částečně v kynetě a v místě nástupišť i v kabelovodu. V úseku jsou použity žlaby o min. rozměrech 0,480x0,275m. Pod žlaby musí být zhutněný podsyp z propustného materiálu, v tomto případě kamenivem 16/63.

Rozsah použití kabelových žlabů:	od km	do km
	6,616 -	7,196 vlevo
	7,198 -	7,270 vpravo
	7,365 -	7,455 vpravo

2.2.6.7. Demolice a rušení

Bude zrušen stávající betonový příkop. Příkop vedoucí podél násypu D5 bude napojen do lapače splavenin v km 7,199. Další demolice betonu bude stanovena odborným odhadem. Odstranění stávajících vrstev spodku bude, vzhledem k jejich stavu, součástí odkopávek.

2.2.6.8. Ostatní

Při křížení sítí pod kolejemi je nutné řádné provedení a zhutnění zásypu rýhy. V případě křížení s kabelovodem (náchylné na hutnění) je nutno zásyp prolít dostatečným množstvím vody tak, aby bylo zajištěno dosednutí zásypu, popřípadě zásyp provést z materiálu – například kamenivo stmelené cementem, který dlouhodobě zajistí svou objemovou stálost.

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

Jedinou úlevou ze standardních hodnot je sklon plání v oblouku s převýšením na 3% (km 6,858-7,074). Další projednanou úlevou je absence zapuštěného kolejového lože podél části koleje č. 1.

4. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

Při realizaci stavebních objektů je potřeba velmi úzce koordinovat stavební činnosti zejména s těmito staveními objekty a provozními soubory:

- SO 11-10-01 Nýřany - Přehýšov, železniční svršek
- SO 11-11-01 Nýřany - Přehýšov, železniční spodek
- SO mostních objektů a nástupišť
- SO 11-50-06 Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655
- SO 00-81-01 Nýřany - Heřmanova Huť, trakční vedení
- SO potrubních vedení
- SO 12-01-12 ŽST Přehýšov SZZ

5. Stavebně montážní postupy výstavby

Jsou součástí samostatné části dokumentace - B. 8 *Zásady organizace výstavby*. Tento úsek bude realizován v roce 2027. Stavba bude probíhat v úzké součinnosti se stavbou Žst. Nýřany.

6. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Nebylo nutno posuzovat.

7. 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 a projektu DSP (Sudop Brno spol. s r.o. 2024).

8. Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Kolejové řešení musí po ukončení stavby splňovat požadavky základních norem:

ČSN 73 6301, ČSN 73 6360-1 a 2, a ČSN 73 4959, předpisů Správy železnic s.o. Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP).

9. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů

Technické řešení je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o:

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah,
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic,
- ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu,
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 1: Projektování,
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody,
- SŽ S3 Železniční svršek,

- SŽ S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku,
- SŽ S3/2 Bezstyková kolej,
- SŽ S3/9 Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav železničního svršku UIC 60 a S 49 2. generace
- SŽ S4 Železniční spodek,
- SŽ S4/4 Železniční přejezdy,
- SŽ S3/5 Svářečské práce na součástech železničního svršku,
- SŽDC Ž1-Ž10 Vzorové listy železničního spodku,
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP), Kapitola č. 1 až 33,
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic,
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah,
TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních,
- TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek,
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic,
- SŽDC M21 Topologie sítě a staničení železničních drah,
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah,
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- Zákon 266/1994 Sb., o drahách,

a jiné.

10. Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Realizací funkčního kolejiště dojde ke zlepšení života v okolí trati, dostupnosti logistického areálu pro zaměstnance a samozřejmě i vzhledem k uvažovanému navýšení dopravy v úseku k možnosti využití křižování pro minimalizaci dopadů mimořádností na stabilitu grafikonu. Zvýšením rychlosti, elektrifikací a použitím kvalitních materiálů a práce dojde k lepšímu spojení lokality s krajským městem. Během výstavby však je třeba počítat se zvýšenou hlučností a prašností, kterou je třeba eliminovat pravidelným čištěním komunikací a efektivní dopravou materiálu. Zřízením odvodnění by mělo být eliminováno zaplavování okolí splachem z kolejí a možnému zanášení odvodnění veřejných komunikací.

11. Požadavky na BOZP

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu BOZP se uvádí potřebná opatření z hlediska způsobu provedení prací a při zahájení stavby je nutno doplnit plán BOZP i z hlediska časové potřeby pro zpracování detailního zpracování harmonogramu prací.

Plán BOZP pro tuto stavbu byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 *Zákona č. 309/2006 Sb.*

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje *Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.*

Plán BOZP je závazný pro všechny zhotovitele a jiné osoby podílející se na realizaci stavby. Plán BOZP musí být odsouhlasen a podepsán všemi zhotoviteli. Odpovědné zástupce zhotovitelů seznámí s plánem BOZP koordinátor BOZP a tito odpovědní zástupci zhotovitelů s plánem BOZP seznámí všechny pracovníky, kteří se budou na staveništi nacházet.

Plán BOZP musí být přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby. Plán BOZP je řízený dokument. V rámci jeho aktualizace musí být zajištěny základní požadavky na řízení dokumentace (například dle normy ČSN EN ISO 9001:2001). Neplatná vydání budou jednoznačně identifikována. S jednotlivými změnami budou dotčení zhotovitelé a jiné osoby prokazatelně seznamováni bez zbytečného prodlení.

Bezpečnost práce řeší část dokumentace *B. 8. 5 B O Z P*.

12. Závěr, přílohy

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků a specifikací vzorových listů. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s *Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah*. Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována *TNŽ* nebo *ČSN*, musí být v souladu s *Obecnými technickými podmínkami (OTP)*. Příslušný výrobce na základě *OTP* si následně zpracovává *Technické podmínky dodací (TPD)*, které Správa železnic, státní organizace odsouhlasují.

Technické řešení stavebních objektů *SO 12-10-01 ŽST Přehýšov, železniční svršek* a *SO 12-11-01 ŽST Přehýšov, železniční spodek* bylo projednáno s investorem a jeho odbornými složkami na poradách 30.8.2023, 19.1.2024 a 11.3.2024 (DSP) a 7.1.2025 (PDPS). Záznamy z porad jsou v části dokumentace *D o k l a d o v á č á s t*.

V Brně 28. 7. 2025

Ing. Miroslav Vala

Seznam příloh:

1. Návrh KPP
2. Tabulka výhybek
3. Tabulka šachet
4. Tabulka kabelových chrániček
5. Předkategorizace svršku

2. VSTUPNÍ PARAMETRY A PODKLADY

Řešený TÚ a žel. stanice úsek leží na regionální železniční trati č. 181 (dle jízdního řádu) Nýřany - Heřmanova Huť.

Předmětný úsek je v novém staničení vymezen km 0,462 - 9,689.

Jedná se o stavbu převážně ve stávající stopě, trať je navrhována pro traťovou třídu zatížení D4, max. traťová rychlost $v = 80 \text{ kmh}^{-1}$, předpokládané provozní zatížení činí 2,85 mil. hrt/rok. KPP ve staničních kolejích v žst. Heřmanova Huť je navrhována podle $V_{\max} = 50 \text{ kmh}^{-1}$ a předpokládané provozní zatížení dle účelu kolejí.

Projektovaná trasa se nachází v nadmořské výšce 345-379 m n. m. a klimatické podmínky jsou charakterizovány indexem mrazu $I_{mn} = 424^\circ\text{C.den}$ (tab. 1 přílohy 7 předpisu SŽ S4) s hloubkou promrzání 0,93 m.

Tabulka č. 1: Hodnoty modulu přetvárnosti a dovolené hloubky promrzání dle předpisu S4

přepisu 04

SO		k.č.	V_{\max}	TTZ	Prov. zat.	E _{ZP}	E _{PL}	hz, dov
			kmh ⁻¹		mil. hrt/rok	MPa	MPa	m
11-11-01	Nýřany - Přehýšov	1	80	D4	2–8	20	40	0,50 ¹⁾ 0,20 ²⁾
12-11-01	žst. Přehýšov	1, 3	80	D4	2–8	20	40	0,50 ¹⁾ 0,20 ²⁾
13-11-01	Přehýšov - H. Huť	1	80	D4	2–8	20	40	0,50 ¹⁾ 0,20 ²⁾
14-11-01	žst. Heřmanova Huť	1, 2	50	D4	>2	20	40	0,50 ¹⁾ 0,20 ²⁾

Poznámky: ¹⁾zeminy namrzavé a mírně namrzavé při příznivém vodním režimu

²⁾zeminy nebezpečně namrzavé při nepříznivém vodním režimu

Pro materiál konstrukční vrstvy je navržena štěrkodrt' frakce 0/63 mm a 0/32 mm, pro materiál podkladních vrstev drcené kamenivo frakce 0/90 mm, pro zesilující vrstvu v přechodové oblasti cementová stabilizace.

Materiál pro konstrukční vrstvy musí splňovat technické požadavky uvedené v příloze 14 předpisu SŽ S4 a OTP Štěrkopísek, štěrkodrt' a recyklovaná štěrkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku č.j. 25 640/06-OP. HDK pro podkladní vrstvy musí splňovat podmínky stanovené v příloze 15 předpisu SŽ S4.

Použité geosyntetické materiály musí splňovat technické požadavky ve smyslu OTP Geotechnické výrobky v tělese železničního spodku č.j. S 54 316/2014-O13

Návrhové parametry pro materiál konstrukční a zesilující vrstvy je převzat z tabulky 2, přílohy 6 předpisu SŽ S4 - Železniční spodek pro:

- štěrkodrt' frakce 0/32 mm - $E_{sd} = 70 \text{ MPa}$ při $I_D = 1,00$
- štěrkodrt' frakce 0/63 mm - $E_{sd} = 100 \text{ MPa}$ při $I_D = 1,00$
- drcené kamenivo frakce 0/90 a 0/125 mm - $E_{sd} = 110 \text{ MPa}$ při $I_D = 1,00$
- zeminy zlepšené silničním pojivem - $E_{zlep} = 110$ při $D = 100\% \text{ PS}$
- cementová stabilizace - $E_{stab} = 140 \text{ MPa}$

K návrhu konstrukce pražcového podloží byly použity výsledky provedených průzkumů pražcového podloží.

3. NÁVRH A SKLADBA KPP

3.1 ROZDĚLENÍ NA KVAZIHOMOGENNÍ BLOKY

V následující tabulce jsou uvedeny základní parametry zastížených zemin a navržené typy konstrukcí pražcového podloží vycházející z typů uvedených v příslušných člancích a příloze 6 předpisu SŽ S4 Železniční spodek. Staničení uváděné v tabulce kvazihomogenních celků je vztaženo k **novému** staničení.

Při rozdělení na kvazihomogenní bloky bylo přihlíženo k charakteru zeminy tvořící zemní pláň, lze předpokládat, že lokální propady únosnosti u písčitých zemin budou při hutnění odstraněny (např. místo sondy km 0,500). Lokální nehomogenity ve složení zemní pláně doporučujeme řešit výměnou zemin (např. sonda v km 5,000).

Níže uvedené rozdělení úseku na kvazihomogenní bloky je orientační, definitivní hranice musí být určeny geotechnickým dozorem po odkrytí zemní pláně.

Tabulka č. 2: Charakteristiky kvazihomogenních bloků

Číslo bloku	Staničení (km) od - do	Délka (m)	Vodní režim	Namrzavost	E _r (MPa)	Typ KPP	Poznámka
SO 11-11-01 Nýřany - žst. Přehýšov, železniční spodek - km 0,522 - 6,616							
1	0,522 - 1,650	1 128	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
2	1,650 - 1,850	200	nepříznivý	neb. namrzavá	10	C.2.1	
3	1,850 - 2,000	150	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
4	2,000 - 2,200	200	nepříznivý	neb. namrzavá	10	C.2.1	
5	2,200 - 2,550	350	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
6	2,550 - 2,750	200	nepříznivý	neb. namrzavá	10	C.2.1	
7	2,750 - 3,550	800	příznivý	namrzavá	30	A.2.1	
8	3,550 - 4,030	480	nepříznivý	neb. namrzavá	10	C.2.1	
9	4,030 - 4,127	97	ZKPP obou přejezdů vč. úseku mezi			Z-C.2.1	
	4,127 - 5,400	1 273	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
10	5,400 - 5,525	125	nepříznivý	neb. namrzavá	10	C.2.1	
11	5,525 - 6,616	1 091	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
SO 12-11-01 žst. Přehýšov, železniční spodek - km 6,616 - 7,740							
žst. Přehýšov, k.č. 1							
1	6,616 - 7,740	1 124	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
žst. Přehýšov, k.č. 3							
2	6,661 - 7,420	759	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
SO 13-11-01 Přehýšov - Heřmanova Huť, železniční spodek - km 7,740 - 9,471							
1	7,740 - 8,850	3 325	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
2	8,850 - 9,230	380	nepříznivý	neb. namrzavá	5	B.3.1	
3	9,230 - 9,471	241	příznivý	namrzavá	30	A.3.1	
SO 14-11-01 žst. Heřmanova Huť, železniční spodek - km 9,471 - 9,689							
žst. Heřmanova Huť, k.č. 1							
1	9,471 - 9,689	218	příznivý	namrzavá	20	A.2.1	viz poznámka pod tabulkou

Číslo bloku	Staničení (km) od - do	Délka (m)	Vodní režim	Namrzavost	E _r (MPa)	Typ KPP	Poznámka
žst. Heřmanova Huť, k.č. 2							
2	9,471 - 9,689	218	příznivý	namrzavá	20	A.2.1	

Poznámka: ve staničních kolejích v žst. Heřmanova Huť byla v některých sondách zastižena škvára. V případě plošného výskytu bude navržená konstrukce typu A.2.2 nahrazena konstrukcí PP typu C.2.1 Zlepšování zemin bude provedeno ve dvou krocích. V prvním kroku bude do zeminy zapracováno vápno (pro úpravu pH) a druhým krokem cement. Při realizaci je nezbytné přísně dodržovat technologickou kázeň.

3.2 NÁVRH KONSTRUKCE PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Níže popsané typy konstrukcí pražcového podloží jsou navrženy na základě hodnocení výchozích parametrů zemin a zjištěného vodního režimu.

Skladba konstrukce pražcového podloží od ložné plochy pražce:

a) typ konstrukce A.2.1

Modul přetvárnosti zemní pláň E_{ZP} = 30 MPa

- kolejové lože – štěrť frakce 31,5/63 mm tloušťka 350 mm
- štěrť frakce 0/32 mm, tloušťka 300 mm
- zemní pláň

E_{PL} = 43,5 MPaE_{ZP} = 20,0 MPa

b) typ konstrukce A.3.1

Modul přetvárnosti zemní pláň E_{ZP} = 30 MPa

- kolejové lože – štěrť frakce 31,5/63 mm tloušťka 350 mm
- štěrť frakce 0/32 mm, tloušťka 300 mm
- separační geotextilie GTX-S
- přehutněná zemní pláň

E_{PL} = 51,8 MPaE_{ZP} = 30,0 MPa

c) typ konstrukce B.3.1

Redukovaný modul přetvárnosti subpláň E_r = 10 MPa

- kolejové lože – štěrť frakce 31,5/63 mm tloušťka 350 mm
- štěrť frakce 0/32 mm, tloušťka 300 mm
- geomříž biaxiální, pevnost v tahu min. 40 kNm⁻¹
- drcené kamenivo frakce 0/90 mm, tloušťka 300 mm
- subpláň

E_{PL} = 54,3 MPaE_{ZP} = 33,8 MPaE_r = 5,0 MPa

d) typ konstrukce C.2.1

Redukovaný modul přetvárnosti subpláň E_r = 10 MPa

- kolejové lože - štěrť frakce 31,5/63 mm tloušťka 350 mm
- štěrť frakce 0/32 mm, tloušťka 300 mm
- zlepšená zemina silničním pojivem, tloušťka 400 mm
- subpláň

E_{PL} = 58,0 MPaE_{ZP} = 40,0 MPaE_r = 10,0 MPa

3.3 NÁVRH ZESÍLENÉ KONSTRUKCE PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

ZKPP bude zřízena v oblasti přejezdů a mostních objektů s výjimkou trubních propustků a objektů s přesypávkou vyšší než 1,5 m.

Podle čl. 10 přílohy 24 předpisu SŽ S4 musí hodnota modulu přetvárnosti v úrovni pláň tělesa železničního spodku v přechodové oblasti mostních objektů a přejezdů činit $E_{pl} = 70 \text{ MPa}$.

Navržená cementová stabilizace (cementem stmelená štěrkodrt') musí mít technické vlastnosti v souladu s ustanoveními přílohy 13 předpisu SŽ S4.

Zesílená konstrukce pražcového podloží je navržena v jednom typu se zesilující vrstvou ze stabilizované zeminy vyrobené v mísícím centru. Konstrukční vrstva v oblasti ZKPP je navržena ze štěrkodrti frakce 0/63 mm.

V souladu s ustanovením příslušných článků přílohy 24 předpisu SŽ S4 bude přechodová oblast u mostních objektů zřízena v délce $2H_0$ min. však 7 m s výběhem délky 5 m.

e) typ konstrukce Z-C.2.1

Přechodová oblast mostů

- kolejové lože – štěrk frakce 31,5/63 mm tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' frakce 0/63 mm, tloušťka 300 mm
- stabilizace SC v mocnosti 300 mm
- subplán

$E_{PL} = 81,4 \text{ MPa}$

$E_{ZP} = 54,5 \text{ MPa}$

$E_r = 10,0 \text{ MPa}$

4. TECHNOLOGIE PRACÍ

Při těžbě původních konstrukčních vrstev musí být zvolena taková technologie prací, kterou se zamezí znehodnocení zemin zemní pláň. V každém technologickém kroku musí být zajištěno funkční pracovní odvodnění. Po upravené a zhutněné zemní pláni nesmí být prováděna staveništní doprava.

Zlepšení zemin se provádí míšením na místě. Pro zajištění rovnoměrného promísení pojiva se zeminou se před dávkováním pojiva doporučuje materiál profrézovat nebo rozrušit rozrývači. Dávkování pojiva se provádí pomocí dávkovačů, přesnost dávkování pojiva pro zlepšené zeminy musí být $\pm 10 \%$. Přesnou recepturu musí stanovit zhotovitel na základě počátečních zkoušek provedených před zahájením stavebních prací.

Promísení zeminy s pojivem se provádí zásadně zemními frézami. Při mísení ve více pásech se sousední pásy musí překrývat min. 0,20 m. Vlastnosti vrstvy zlepšené zeminy musí být v souladu s přílohou 13 předpisu SŽ S4 Železniční spodek.

Stabilizace zemin se provádí míšením v centru. Před provedením vrstvy stabilizované zeminy musí být ze zemní pláň odstraněn humus a nežádoucí předměty (drobné kolejivo, hrubé kamenivo apod.) a zemní plán musí být urovňována a odvodněna. Pokládka vrstvy se předpokládá finišerem.

Provedenou stabilizaci je nutné po dobu zrání chránit před odpařováním vody. Stabilizace nesmí být před zakrytím poškozena a smí být pojížděna nutnou staveništní dopravou po dosažení modulu přetvárnosti min 60 MPa, **nejdříve však po 7 dnech**.

Navážení materiálu podkladní vrstvy ze štěrkodrti musí být čelné, stabilizovaná zemní plán nesmí být pojížděna nákladními auty.

Konstrukční vrstva ze štěrkodrti musí být hutněna stejnoměrně, na celou tloušťku v jednom pracovním cyklu. Relativní ulehlost musí dosáhnout hodnoty min. $ID = 0,95$. Při pokládce a hutnění konstrukční vrstvy ze štěrkodrti se doporučuje dodržovat optimální vlhkost v rozmezí $w_{opt} = 4-8 \%$, při vlhkostech mimo uvedený rozsah se zhutnitelnost výrazně snižuje.

Konstrukční vrstvy ze štěrkodrti nesmí být zřizovány při silném dešti a při teplotách nižších než 0°C .

5. PROKÁZÁNÍ VLASTNOSTÍ MATERIÁLŮ A ZKOUŠENÍ

Pro prokázání vhodnosti použitých materiálů musí být provedeny počáteční zkoušky ve smyslu TKP a příslušných článků předpisu SŽ S4, případně předloženo prohlášení o shodě podle příslušných předpisů.

V průběhu provádění stavebních prací se shoda vlastností použitých materiálů s počátečními zkouškami ověřuje kontrolními zkouškami, jejichž četnost stanovují příslušná ustanovení TKP a předpisu SŽ S4. Zhotovitel je povinen předložit zpracovaný „Kontrolní a zkušební plán“.

Při realizaci zemních prací a zřizování konstrukčních vrstev musí být zajištěn trvalý geotechnický dozor.

6. ZÁVĚR

Předkládaná zpráva obsahuje návrh konstrukce pražcového podloží zpracovaného na základě výsledků inženýrskogeologického průzkumu pražcového podloží v traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť a staničních kolejích v žst. Heřmanova Huť.

Tabulka výhybek SO 12-10-01

[illegible]

SO 121101 Žst. Přehýšov, železniční spodek

SOUPIS ŠACHET:

číslo šachty	stanoviště km	X	Y	výška dna trativodu	výška dna DN200	výška dna DN300	výška dna DN400	kóta poklopu	Kalový prostor	Hloubka šachty	krýt šachty se zámkem	Vyústění	průměr šachty	poznámka
Šk2 DN400	7.199000	-841444.343	-1069788.471	377.719		L377.119/P376.944	376.944	379.044	0.300	2.400	1		800	s průřezným zuženým poklopem
Šk3 DN400	7.260000	-841490.247	-1069829.147	376.901			376.126	378.226	0.300	2.400	1	376.000	800	s průřezným zuženým poklopem, vyústění do odtoku
Š17	7.288000	-841511.203	-1069847.716	376.527				377.827		1.300	1		400	
Š18	7.336000	-841547.128	-1069879.550	375.887				377.187		1.300	1		400	
Š19	7.372000	-841574.071	-1069903.426	374.665	374.271			376.698	0.300	2.727	1	373.635	400	Vyústění DN200 do příkopu

Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť

Příloha TZ: Tabulka chráničů

Část stavby: D.1.2 Sdělovací zařízení

Podchod číslo	Žkm	Koleje / komunikace	Nárokováný počet chráničů Novotub 160						Orient. výška horní vrstvy obetonování	Počet vrstev	Zajišťuje PS, SO	Způsob	Poznámka	Přídorysná délka chrán. [m]
			zab	sděl	siln	zab	sděl	siln						
1	0,685-0,695	přelozd	1	2	2	1	2	2	8	3	SO 11-13-01	v rámci přelozdu	HKT	9,9
2	0,698	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
3	0,759	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
4	0,992	1	1	2		1	2		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	7,2
5	1,253	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
6	1,255-1,264	přelozd	3	2	1	1	2	1	10	3	SO 11-13-02	v rámci přelozdu	HKT	8,1
7	1,273	1			2			1	3	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		10,0
8	1,409	pozemní komunikace	2	2	0	1	2	0	7	3	SO 11-50-05	v rámci komunikace	HKT	13,5
9	1,891	odvodnění	1			0			1	2	SO 11-11-01	v rámci spodku		3,0
10	1,891	1/odvodnění	1	2		1	1		5	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	13,2
11	1,903-1,921	přelozd	3	2		1	2		8	2	SO 11-13-04	v rámci přelozdu	HKT	17,7
12	1,921	pozemní komunikace	2	2		1	2		7	2	SO 11-22-02	v rámci komunikace	HKT	4,3
13	1,925	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
14	3,600	1	1	2		1	2		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	9,8
15	3,633	1	1						1	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		3,0
16	3,902-3,920	vodoteč	1	2		1	2		6	2	PS 00-02-50	protlak	HKT	16,2
17	4,027	1	2	2	1	1	2	1	9	3	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	6,6
18	4,029 - 4,037	pozemní komunikace	0	1		0	0	1	2	2	SO 11-13-07	v rámci přelozdu		9,7
19	4,034-4,048	pozemní komunikace	3	2	1	2	2	1	11	3	SO 11-13-07	v rámci přelozdu	HKT	21,2
20	4,052	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
21	4,078	pozemní komunikace	15	2		2	2	1	20	1	SO 11-50-04	v rámci komunikace	HKT	2,7
22	4,097	1	2			1			3	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
23	4,105 - 4,117	pozemní komunikace	4	2		1	2		9	3	SO 11-13-08	v rámci přelozdu	HKT	12,0
24	4,129	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
25	4,434	1	1	2		1	2		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	8,0
26	4,635	1	2			1			3	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
27	4,635-4,640	pozemní komunikace (z vlevo)	1			1			2		SO 11-13-09	v rámci přelozdu		6,0
28	4,638	odvodnění	5	1		1	1		8	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	4,4
29	4,640 - 4,649	pozemní komunikace	3	2		1	2		8	3	SO 11-13-09	v rámci přelozdu	HKT	8,5
30	4,671	odvodnění	3	1		1	1		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	1,4
31	4,778	odvodnění	3	1		1	1		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	1,4
32	4,937	1, odvodnění	1	2		1	2		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	8,8
33	5,296	1			1				372,022	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		17,0
34	5,301 - 5,310	pozemní komunikace	1	1				1	3	1	SO 11-13-01	v rámci přelozdu	HKT	9,1
35	5,310 - 5,319	pozemní komunikace	2	2	1	1	2	1	9	2	SO 11-13-01	v rámci přelozdu	HKT	8,5
36	5,319	1	2	2	1	1	2	1	9	3	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	6,8
37	5,449	1	1	2		1	2		6	2	SO 11-11-01	v rámci spodku	HKT	9,3
38	6,229	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,5
39	6,580	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
40	6,595 - 6,601	pozemní komunikace	3	2		1	2		8	2	SO 11-13-11	v rámci přelozdu	HKT	7,2
41	6,609	1	1			1			2	1	SO 11-11-01	v rámci spodku		6,0
42	6,706	3	1			1			2	1	SO 12-11-01	v rámci spodku		6,0
43	7,197	1,3	2	2	1	1	2	1	9	3	SO 12-11-01	v rámci spodku	HKT	10,2

Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť

Příloha TZ: Tabulka chrániček

Část stavby: D.1.2 Sdělovací zařízení

Podchod číslo	Žkm	Koleje / komunikace	Nárokovaný počet chrániček Novotub 160						Orient. výška horní vrstvy obetonování	Počet vrstev	Zajišťuje PS, SO	Způsob	Poznámka	Přodýrná délka chrán. [m]
			zab	sděl	slin	zab rez	sděl rez	slin rez						
44	7,334	1.3	0	2	1	1	2	1	7	3	SO 12-11-01	v rámci spodku	HKT	13,3
45	7,345	1	1			1			2	1	SO 12-11-01	v rámci spodku		6,0
46	7,373 - 7,383	pozemní komunikace			1			1	2	1	SO 11-50-06	v rámci komunikace		10,3
47	7,455	1	3	2		1	2		8	3	SO 12-11-01	v rámci spodku	HKT	7,5
48	7,775	1	1			1			2	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		6,0
49	7,890	odvodnění	2	2		1	2		7	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	5,8
50	8,072	odvodnění	2	2		1	2		7	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	5,5
51	8,188	1	2	2		1	2		7	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	5,2
52	8,503	odvodnění	1			0			1	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		5,0
53	8,507-8,527	pozemní komunikace	3	2		1	2		8	2	SO 13-50-01	v rámci komunikace	HKT	20,8
54	8,512-8,524	pozemní komunikace (ZZ vlevo)	1			1			2	1	SO 13-50-01	v rámci komunikace		12,0
55	8,526	1	2			1			3	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		6,0
56	8,535	odvodnění	7	2	1	1	2		13	4	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	4,9
57	8,637	1	2	2		1	2		7	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	7,4
58	8,946	1	2	2		1	2		7	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	5,2
59	9,035 - 9,045	pozemní komunikace	4	2		1	2		9	3	SO 13-13-04	v rámci přejezdu	HKT	9,7
60	9,033	1	1			1			2	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		6,0
61	9,048	odvodnění	5	2		1	2		10	3	SO 13-13-04	v rámci přejezdu	HKT	5,3
62	9,117 - 9,125	propustek	4	2		1	2		9	3	SO 13-21-06	v rámci propustku	HKT	8,0
63	9,240	odvodnění	1			0			1	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		3,0
64	9,245	1	1			1			2	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		8,0
65	9,250-9,259	pozemní komunikace	4	2		1	2		9	2	SO 13-13-05	v rámci přejezdu	HKT	8,7
66	9,266	odvodnění	1			0			1	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		3,0
67	9,349	1	1			1			2	1	SO 13-11-01	v rámci spodku		6,0
68	9,497	1	3	2		1	2		8	2	SO 13-11-01	v rámci spodku	HKT	6,8
69	9,507 - 9,513	pozemní komunikace	3	2		1	2		8	2	SO 13-13-06	v rámci přejezdu	HKT	7,1
70	9,509 - 9,514	chodník (ZZ vpravo)	1			1			2	1	SO 13-13-06	v rámci komunikace		6,0
71	9,514 - 9,520	chodník (ZZ vlevo)	3			1			4	1	SO 13-13-06	v rámci komunikace		5,0
72	9,520	1	2			1			5	2	SO 14-11-01	v rámci spodku		6,7
73	9,600	1	1			1			2	2	SO 14-11-01	v rámci spodku		6,0
74	9,702	1.2	1	1				1	3	1	SO 14-11-01	v rámci spodku		10,0
75	9,727	1				1			1	1	SO 14-11-01	v rámci spodku		10,3
76	9,734	1.2				2			2	1	SO 14-11-01	v rámci spodku	Protlak na obou stranách dotáhnout minimálně za monolitickou ztuku do chodníku	15,8

Poznámka: u chrániček, které neprocházejí pod koleje je orientační výška od TK rovna krytí chráničky.

Při spojování chrániček bude spojka provedena s použitím těsnícího kroužku, aby nedocházelo v místě napojení k zatekání vody do chráničky. Oba konce chráničky musí být seříznuty tak, aby dosedly k těsnění.

Všechny chráničky budou vyvedeny v určeném místě 0,5 m nad terén a pracovní zatěsněny. Při předávání pro pokládku kabelů bude doložena průchodnost chrániček.

Všechny chráničky budou vyvedeny v určeném místě 0,5 m nad terén a pracovní zatěsněny. Při předávání pro pokládku kabelů bude doložena průchodnost chrániček.

Údaje z PŽSv o kolejích

Výběrová podmínka																	
Mezistaniční úsek, žst.:		Ze seznamu 031102 Nýřany - Heřmanova Huť															
Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice				Praha						Vady/ lomý [ks]	Správce majetku	
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svaru	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení			Rok obnovy
1	hl.dopravní kol./vyh	0,112	0,116	4,0	S49	1991	0,0	není v PŽSv	U	dub	2017	zebrove/tuha	c - 1520	N	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,116	0,130	14,0	S49	1991	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1991	zebrove/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,130	0,240	110,0	S49	1976	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB5	1982	rozponove/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,240	0,635	395,0	S49	1972	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB5	1969	rozponove/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,635	0,639	4,0	S49	1972	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1959	ostatní/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,639	0,641	2,0	S49	1990	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1959	ostatní/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,641	0,781	140,0	S49	1990	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB5	1979	rozponove/tuha	c - 1520	U	0 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,781	0,786	5,0	S49	2002	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB5	1979	rozponove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,786	0,802	16,0	S49	2002	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,802	0,826	24,0	S49	2007	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,826	0,919	93,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,919	0,943	24,0	S49	2008	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,943	0,967	24,0	S49	1983	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,967	0,990	23,0	S49	1986	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	0,990	1,013	23,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,013	1,036	23,0	S49	2008	0,0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	2019 6	0 0	85499 OŘ Pízeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracoval: Jana Kejvalová

SORUT - so240

2/6

Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice			Praha				Rok obnovy	Řád	Vady/ lomy [ks]	Správce majetku
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svazu	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení	
1	hl.dopravní kol./vyh	1,036	1,059	23.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,059	1,082	23.0	S49	1993	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,082	1,106	24.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,106	1,130	24.0	S49	2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,130	1,177	47.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,177	1,200	23.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,200	1,224	24.0	S49	1992	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,224	1,248	24.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,248	1,270	22.0	S49	2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,270	1,294	24.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,294	1,341	47.0	S49	2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,341	1,553	212.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,553	1,576	23.0	S49	1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,576	1,599	23.0	S49	1989	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,599	1,679	80.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,679	1,701	22.0	S49	2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,701	1,723	22.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,723	1,747	24.0	S49	2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,747	1,849	102.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,849	1,869	20.0	S49	1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracoval: Jana Kejvalová

SORUT - so240

3/6

Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice			Praha				Rok obnovy	Řád	Vady/ lomy [ks]	Správce majetku
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svazu	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení	
1	hl.dopravní kol./vyh	1,869	1,949	80.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,949	1,973	24.0	S49	2005	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,973	1,997	24.0	S49	1993	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	1,997	2,020	23.0	S49	1983	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,020	2,043	23.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,043	2,067	24.0	S49	1976	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,067	2,090	23.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,090	2,161	71.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,161	2,185	24.0	S49	2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,185	2,208	23.0	S49	1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,208	2,256	48.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,256	2,335	79.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,335	2,359	24.0	S49	2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,359	2,383	24.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,383	2,431	48.0	S49	2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,431	2,476	45.0	S49	1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,476	2,570	94.0	S49	1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,570	2,593	23.0	S49	2001	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,593	2,616	23.0	S49	1984	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,616	2,639	23.0	S49	2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracoval: Jana Kejvalová

SORUT - so240

4/6

Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice			Praha				Rok obnovy	Řád	Vady/ lomý [ks]	Správce majetku
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svazu	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení	
1	hl.dopravní kol./vyh	2,639	2,661	22.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,661	2,684	23.0 S49		1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,684	2,707	23.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,707	2,731	24.0 S49		1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,731	2,799	68.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,799	2,821	22.0 S49		1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,821	2,844	23.0 S49		1991	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,844	2,865	21.0 S49		2000	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,865	2,913	48.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,913	2,959	46.0 S49		1990	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	2,959	3,031	72.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,031	3,055	24.0 S49		2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,055	3,079	24.0 S49		2004	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,079	3,102	23.0 S49		2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,102	3,125	23.0 S49		2007	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,125	3,149	24.0 S49		2002	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,149	3,196	47.0 S49		1986	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,196	3,217	21.0 S49		2003	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,217	3,241	24.0 S49		2002	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,241	3,452	211.0 S49		1988	0.0	není v PZSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Pízeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracoval: Jana Kejvalová

SORUT - so240

5/6

Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice			Pražce				Rok obnovy	Řád	Vady/ lomý [ks]	Správce majetku
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svaru	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení	
1	hl.dopravní kol./vyh	3,452	3,476	24.0	S49	1983	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,476	3,546	70.0	S49	1986	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,546	3,569	23.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,569	3,582	13.0	S49	2004	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,582	3,597	15.0	S49	1976	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,597	3,609	12.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,609	3,631	22.0	S49	2004	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,631	3,655	24.0	S49	1986	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,655	3,703	48.0	S49	1978	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,703	3,727	24.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,727	3,751	24.0	S49	1990	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,751	3,795	44.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,795	3,818	23.0	S49	1983	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,818	3,836	18.0	S49	1979	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,836	3,905	69.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,905	3,929	24.0	S49	1986	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,929	3,947	18.0	S49	1983	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,947	3,978	31.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	3,978	4,000	22.0	S49	1993	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	4,000	4,027	27.0	S49	1988	0.0	není v PŽSv	U	betonovy SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracoval: Jana Kejvalová

SORUT - so240

6/6

Kolej	Dopravní specifikace	Od km	Do km	St. délka [m]	Kolejnice			Praha				Rok obnovy	Řád	Vady/lomy [ks]	Správce majetku
					Tvar kol.	Rok výroby	Délka BK [m]	Druh svaru	Stav při vložení	Typ pražců	Rok výroby	Druh Upevnění	Rozdělení [ks/km]	Stav při vložení	
1	hl.dopravní kol./vyh	4,027	4,049	22,0	S49	1989	0,0	není v PŽSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	4,049	4,070	21,0	S49	2007	0,0	není v PŽSv	U	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	4,070	4,071	1,0	XI	1941	0,0	není v PŽSv	N	betonový SB8	1988	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	4,071	8,968	4897,0	XI	1941	0,0	není v PŽSv	N	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	8,968	8,978	10,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	8,978	8,979	1,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	dub	2014	rozponove/tuha	c - 1520	N	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	8,979	8,988	9,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	dub	2014	zebrove/tuha	c - 1520	N	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	8,988	8,990	2,0	S49	1988	0,0	není v PŽSv	U	dub	2014	rozponove/tuha	c - 1520	N	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	8,990	9,130	140,0	XI	1941	0,0	není v PŽSv	N	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,130	9,131	1,0	XI	1941	0,0	není v PŽSv	N	dub	2016	rozponove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,131	9,135	4,0	A	1941	0,0	není v PŽSv	U	dub	2016	rozponove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,135	9,137	2,0	S49	2017	0,0	není v PŽSv	N	dub	2016	rozponove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,137	9,145	8,0	S49	2017	0,0	není v PŽSv	N	dub	2016	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,145	9,147	2,0	S49	2017	0,0	není v PŽSv	N	dub	2016	rozponove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,147	9,154	7,0	A	1941	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,154	9,200	46,0	XI	1941	0,0	není v PŽSv	N	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,200	9,416	216,0	A	1943	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,416	9,441	25,0	S49	2012	0,0	není v PŽSv	N	betonový SB8	2010	zebrove/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň
1	hl.dopravní kol./vyh	9,441	9,470	29,0	A	1943	0,0	není v PŽSv	U	tvrdý ost.	1972	ostatní/tuha	c - 1520	U	85499 OŘ Plzeň

Aktuální stav k: 22.2.2023, 13:21

Zpracovali: Jana Kejvalová