



Operační program  
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

B.1 Souhrnná technická zpráva  
B.2 Průzkumy a podklady  
B.3 Ochranná pásma  
B.4 Koncepce stavby  
B.5 Údaje o splnění stanovených podmínek  
B.6 Příprava pro výstavbu  
B.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí  
B.8 Výjimky z předpisů

B.12 Energetické výpočty  
B.13 Protikoroze ochrana  
B.15 Dopravní opatření  
B.16 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského  
půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa  
B.17 Úspora energie a ochrana tepla  
B.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí  
B.19 Ochrana obyvatelstva  
B.20 Bezbariérové užívání

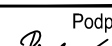
## Čistopis dokumentace se zpracovanými připomínkami

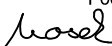

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:  Správa železniční dopravní cesty	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> <b>Dlážděná 1003/7</b> <b>110 00 Praha 1</b> kontaktní adresa: <b>Správa železniční dopravní cesty, s.o.</b> <b>Stavební správa západ</b> <b>Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9</b>
--	---

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP: <b>Ing. Jan Nosek</b> tel.: +420 296 154 221 dokumentace pro stavební povolení Stupeň: projekt stavby	Podpis: 	Název a účel díla: <b>Revitalizace trati Rokycany - Nezvěstice</b>
--	---	---

Zpracovatelský útvar: <b>S60 dopravních staveb</b> tel.: +420 296 154 209 Vedoucí útvaru: <b>Ing. Zbyněk Pěnka</b>	Podpis: 	Název části díla: <b>Souhrnná část</b>	<b>B. B.1 - 20</b>
--	---	---	------------------------

Odpovědný projektant: <b>Ing. Jan Nosek</b>	Podpis: 	Název přílohy: <b>Souhrnná technická zpráva</b> <b>B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.12</b> <b>B.13, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, B.20</b>	Změna: -
Vypracoval: <b>Ing. Jan Nosek</b>	Podpis: 		Číslo příl.: <b>001</b>
Skart. znak: <b>V20/2035</b>	Datum: <b>10/2014</b>	IČD: <b>14 6444 02 00 00 00</b>	
Počet formátů: <b>97 x A4</b>	Měřítko:		

Obsah:

<b>1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>3</b>
1.1 zhodnocení staveniště .....	3
<b>2. PRŮZKUMY A PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
2.1 Údaje o provedených průzkumech a závěry z nich vyplývající .....	3
2.1.1 Geotechnický průzkum.....	3
2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území .....	7
2.2.1 Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita .....	7
2.2.2 Geomorfologické poměry .....	8
2.2.3 Hydrogeologické poměry .....	8
2.3 použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě .....	9
2.3.1 Geodetické zaměření: .....	9
2.3.2 Mapové podklady: .....	9
2.3.3 Podmínky založení vytyčovací sítě: .....	9
<b>3. OCHRANNÁ PÁSMA .....</b>	<b>10</b>
3.1 údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech.....	10
3.2 Stanovení nových ochranných pásem .....	13
3.2.1 Ochranné pásmo dráhy.....	13
3.2.2 Ochranné pásmo komunikace.....	13
3.2.3 Ochranné pásmo vedení elektrické energie .....	14
3.2.4 Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací.....	15
3.2.5 Ochranné pásmo sdělovacích kabelů .....	16
3.2.6 Ochranné pásmo lesních pozemků .....	16
3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování.....	16
3.4 Údaje o zeleni.....	17
3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu .....	17
<b>4. KONCEPCE STAVBY .....</b>	<b>18</b>
4.1 účel stavby .....	18
4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby .....	19
4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení .....	22
4.4 Stručný popis jednotlivých PS, SO.....	22
4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění do provozu a předpokládané lhůty výstavby .....	72
4.6 Požadavky stavby na zdroje .....	73
4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	74
4.8 Napojení na dopravní systém .....	75
4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	75
4.10 Bezpečnost práce .....	75
4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, bezbariérové řešení stavby.....	78
4.12 Podmiňující, vyvolané a související investice .....	78
4.13 Statické výpočty.....	80
<b>5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK .....</b>	<b>81</b>

5.1 podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	81
5.2 podmínky zjišťovacího řízení .....	81
5.3 Zdůvodnění změn oproti předchozímu stupni dokumentace .....	84
<b>6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....</b>	<b>87</b>
6.1 Uvolnění staveniště .....	87
6.2 Dočasné využití stávajících nebo budovaných objektů .....	87
6.3 Způsob provedení demolice .....	87
6.4 Likvidace porostů .....	87
6.5 Likvidace škodlivých odpadů .....	88
6.6 Přeložky podzemních a nadzemních vedení .....	88
6.7 omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby .....	88
6.8 výluky dopravy a jiná omezení dopravy .....	88
6.9 Omezení v dodávce energií .....	91
<b>7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ .....</b>	<b>91</b>
<b>8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ .....</b>	<b>91</b>
<b>9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>91</b>
<b>10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>91</b>
<b>11. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY .....</b>	<b>92</b>
<b>12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....</b>	<b>92</b>
<b>13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....</b>	<b>92</b>
<b>14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ .....</b>	<b>92</b>
<b>15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>92</b>
<b>16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL .....</b>	<b>93</b>
<b>17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....</b>	<b>93</b>
<b>18. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>93</b>
18.1 Radon .....	93
18.2 Povodně .....	94
18.3 Sesuvy půdy .....	94
18.4 Poddolování .....	94
18.5 Seismická .....	95
18.6 Hluk .....	95
<b>19. OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>95</b>
19.1 Zóny havarijního plánování .....	95
19.2 Řešení zásad prevence závažných havárií .....	95
19.3 Zařízení civilní ochrany .....	95
<b>20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ .....</b>	<b>95</b>
20.1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	95
20.2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením .....	96
20.3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením .....	96

# 1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Staveniště je situováno v jižní části Rokycanského okresu. V úseku Rokycany – Mirošov se jedná o široké ploché údolí řeky Klabavy. Od Mirošova dále do Příkonic se reliéf krajiny výrazně mění a krajina přechází v pahorkatinu až vrchovinu. Mezi Rokycany a Příkonicemi trať překonává výškový rozdíl 150m. V celém úseku mezi Rokycany a Mirošovem je trasa vedena spíše v odřezech, nebo na náspech.

Staveniště je přístupné po stávajících komunikacích II. a III. třídy a po místních komunikacích. Využití provizorních komunikací bude možné jen na pozemku ve vlastnictví SŽDC. Na ostatních pozemcích jsou projednány trvalé a dočasné zábory jen v nezbytném rozsahu pro umístění nových konstrukcí.

Napojení staveniště na energetické rozvody a vodu se nepředpokládá, Uvažuje se nezávislé zásobování elektřinou z centrály, voda bude dovážena, splaškové vody budou jímány a odváženy.

Stavba samotná je napojena na splaškovou kanalizaci a vodovod

Přístup na stavební pozemek bude umožněn po stávajících komunikacích a nevyžádá si žádné přeložky inženýrských sítí.

## 2. PRŮZKUMY A PODKLADY

### 2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A ZÁVĚRY Z NICH VYPLÝVAJÍCÍ

#### 2.1.1 Geotechnický průzkum

Pro zpracování projektu stavby byla provedena II. etapa podrobného geotechnického průzkumu společností GeoTec GS v srpnu 2014.

Při návrhu pražcového podloží byly též zohledněny výsledky geotechnického průzkumu provedeného v rámci akce „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Rokycany – Nezvěstice“ z ledna 2013 a také výsledky I. etapy geotechnického průzkumu z února 2014 provedeného společností GeoTec GS jako podklad pro zpracování přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“.

#### **Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, II. etapa, Geotec GS, srpen 2014**

Geotechnický průzkum byl rozdělen do několika ucelených částí. Konkrétně se jedná o tyto oblasti:

- Průzkum pražcového podloží
- Chemické analýzy zemin pražcového podloží
- Průzkum inženýrských objektů
- Průzkum tělesa stávajícího železničního náspu v úseku km 12,050 – 12,260
- Předběžné geotechnické posouzení sklaních svahů v úseku km 10,680 – 10,880
- Průzkum pro rozšíření stezky podél trati v koruně náspu

Rozsah průzkumných prací byl specifikován na základě požadavků jednotlivých odpovědných projektantů. Obsah jednotlivých částí průzkumu je následující:

- **Průzkum pražcového podloží**

Průzkum pražcového podloží byl realizován ve dvou etapách. První etapa probíhala v červnu 2013 ve dvou mezistaničních úsecích a v obvodu stanice Mirošov. Účelem druhé etapy, realizované v červenci 2014, bylo zpřesnění poznatků o stavu a o geotechnických vlastnostech zemin tvořících pražcové podloží získaných v první etapě provedením dalších průzkumných prací v příslušných úsecích trati, rozšířených o dopravu D3 Příkosice.

Závěry průzkumu:

Mezistaniční úsek Rokycany – Mirošov, kolej č. 1

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 m - 0,60 m
- materiál zemní pláně tvoří jemnozrnné zeminy třídy F2, F4, F5 a F6 tuhé až pevné konzistence, v menší míře pak středně uhlé až uhlé písčité zeminy tříd S5
- zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou v převážné míře nebezpečně namrzavé, vodní režim je v daném úseku v převážné míře příznivý

Železniční stanice Mirošov – kolej č. 1

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 - 0,50 m
- zeminy v úrovni zemní pláně mají charakter jemnozrnných zemin třídy F4 a F6 tuhé až pevné konzistence a uhlých štěrkovitých zemin třídy G4
- zastižené zeminy v úrovni zemní pláně jsou nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku převážně příznivý
- v sondě km 7,310 byly v úrovni zemní pláně zastiženy kamenito balvanité zeminy - štět

Železniční stanice Mirošov – kolej č. 2

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,25 - 0,40 m
- zeminy v úrovni zemní pláně mají charakter jemnozrnných zemin třídy F5 pevné konzistence a uhlých štěrkovitých zemin třídy G3
- zastižené zeminy v úrovni zemní pláně jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý

Železniční stanice Mirošov – kolej č. 4

- mocnost štěrkového lože v provedené kopané sondě má hodnotu 0,40 m
- v úrovni zemní pláně byla zastižena uhlá štěrkovitá zemina třídy G4
- v místě sondy je klasifikován vodní režim jako příznivý, zastižená zemina je namrzavá

Železniční stanice Mirošov – kolej č. 5

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 - 0,40 m
- zeminy v úrovni zemní pláně mají charakter jemnozrnných zemin třídy F1, F5 a F6 tuhé až pevné konzistence
- zastižené zeminy jsou nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku převážně příznivý

Mezistaniční úsek Mirošov – Příkosice, kolej č. 1

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 - 0,60 m
- materiál zemní pláně tvoří převážně jemnozrnné zeminy třídy F2, F3, F4 a F6 převážně pevné konzistence, v menší míře pak středně uhlé až uhlé písčité a štěrkovité zeminy tříd S5, G3 a G4
- v sondě km 8,650 byly v úrovni zemní pláně zastiženy kamenito balvanité zeminy - štět
- v sondách km 10,650 a km 10,850 bylo v úrovni zemní pláně zastiženo skalní podloží – navětralé až mírně zvětralé horniny třídy R3-R4
- zastižené zeminy jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku převážně příznivý

Dopravna D3 Příkosice – kolej č. 1

- mocnost štěrkového lože má hodnotu 0,50 m
- zemina v úrovni zemní pláně má charakter jemnozrnné zeminy třídy F4 pevné konzistence
- zastižená zemina je nebezpečně namrzavá, vodní režim je příznivý

Dopravna D3 Příkosice – kolej č. 2

- mocnost štěrkového lože má hodnotu 0,50 m
- zemina v úrovni zemní pláně má charakter jemnozrnné zeminy třídy F3 pevné konzistence
- zastižená zemina je nebezpečně namrzavá, vodní režim je příznivý

Dopravna D3 Příkosice – kolej č. 3

- mocnost štěrkového lože, ověřená kopanou sondou, má hodnotu 0,50 m
- zemina v úrovni zemní pláně má charakter jemnozrnné zeminy třídy F6 tuhé konzistence
- zastižená zemina je nebezpečně namrzavá, vodní režim je nepříznivý

- **Chemické analýzy zemin pražcového podloží**

Průzkum byl proveden v období 19. – 20.6.2014. Celkem bylo odebráno 12 reprezentativních vzorků a 3 směsné vzorky v úseku km 0,043 – 13,107. V příslušné části zprávy jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin štěrkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží, na jejichž základě byla stanovena míra znečištění štěrkového lože.

**Závěry průzkumu:**

Vzorky vyhověly požadavkům třídy vyluhovatelnosti I (12 vzorků), resp. IIa (3 vzorky) dle vyhlášky 294/2005. Požadavkům tab. 4.1 této vyhlášky vyhovělo 8 vzorků. Všechny vzorky jsou nevyhovující vzhledem k limitům tab. 10.1 uvedené vyhlášky. Na základě těchto výsledků není možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky používat na terénu ve smyslu vyhlášky 294/2005, přičemž s největší pravděpodobností bude možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky ukládat na skládku ostatního odpadu skupiny S-OO1.

Vzhledem k možné nehomogenosti distribuce znečištění je doporučeno provést kontrolní vzorkování odtěženého materiálu v počtu min. 4 vzorků a poté provést finální zařazení dle vyhlášky 294/2005.

- **Chemické analýzy zemin pražcového podloží**

V rámci průzkumu je popsán stavebnětechnický stav jednotlivých inženýrských objektů ve sledovaném úseku, především mostů a propustků. Detailní informace k jednotlivým objektům jsou uvedeny ve stavebnětechnických pasportech, jedná se o tyto objekty:

- mosty (km 3.689, km 9.116, km 9.296)
- propustky (km 1.106, km 1.528, km 1.761, km 1.819, km 2.092, km 2.350, km 3.113, km 3.405, km 4.265, km 4.705, km 5.010, km 5.174, km 5.335, km 5.641, km 6.238, km 6.860, km 7.301, km 8.036, km 8.220, km 8.910, km 9.689, km 9.697, km 10.074, km 10.378, km 10.625, km 10.987, km 11.063, km 11.141, km 11.324, km 11.572, km 11.727, km 12.124, km 12.716)
- zárubní zdi (km 6.50, km 9.42, km 11.16)
- opěrná zeď (km 8.70)

- **Průzkum tělesa stávajícího železničního náspu v úseku km 12,050 – 12,260**

Předmětem průzkumu bylo zhodnocení tělesa stávajícího železničního náspu v místech jeho uvažovaného rozšíření. Průzkumné práce byly proto prováděny nejen přes těleso náspu



až do jeho podloží, ale také mimo stávající těleso, a to z důvodu zjištění základových poměrů v místech jeho rozšíření. Pro kvalitativní zhodnocení stávajícího podloží bylo využito kopaných sond, inženýrskogeologických vrtů, dynamických penetračních zkoušek a laboratorních rozborů zemin.

Závěry průzkumu:

- stávající svahy tělesa náspu jsou překryty 15 – 30 cm vrstvou zeminy nepoužitelné do konstrukcí. Tato zemina bude odstraněna.
- těleso náspu je tvořeno soudržnými zeminami charakteru jílu a hlín střední plasticity (typ N). Zeminy jsou převážně tuhé konzistence. Z výsledků dynamických penetračních zkoušek lze předpokládat, že na bázi násypu se v některých místech nachází zlepšující konsolidační kamenitá nebo šterkovitá vrstva.
- v podloží tělesa náspu se shora vyskytují soudržné zeminy kvartéru, charakteru jílu a hlín s proměnlivým obsahem hrubší frakce, převážně pevné, místy až tuhé konzistence (především GT typy Q1, Q2). Jejich mocnost na lokalitě kolísá od 3,7 m až po více než 5,0 m.
- dále do hloubky jsou horniny předkvartérního podkladu, při povrchu zcela zvětralé. Proterozoické pískovce a droby jsou rozloženy na zeminu charakteru jílu písčitého geotechnického typu P.
- při provádění průzkumných prací hladina podzemní vody nebyla zastižena. Lze však předpokládat, že se sezónně můžou vyskytnout lokální průsaky na rozhraní kvartérních zemin a předkvartérního podkladu, nebo v propustnějších polohách kvartérního pokryvu.

#### • **Předběžné geotechnické posouzení sklaních svahů v úseku km 10,680 – 10,880**

Předmětem průzkumu bylo geotechnické posouzení stavu sklaních svahů v úseku km 10,680 – 10,880. Zhodnocení bylo provedeno na základě účelové klasifikace RSR-PR.

Závěry průzkumu:

- v případě reprofilace svahů ve sklonu 3 : 1, tedy ve sklonu cca 70 stupňů bude nutné zajištění svahů ocelovými dvouzákrutovými sítěmi a tyčovými kotevními prvky délky 2 m, v rastru 1,5 x 1,5 vzhledem k rozpukání a počtu puklinových systémů. Sítě musí být instalovány od paty nového svahu až 2 m za hranu nového (reprofilovaného) svahu. Za hranou svahu by délka kotevních prvků měla být 2,5 m a samozávrtné tyče.
- v případě sklonu reprofilovaného (nového) svahu do 50 stupňů by měl postačit plot u paty nového svahu z ocelových dvouzákrutových sítí s ocelovými sloupky ze silnostěnných trubek, výšky cca do 1,5 m vzhledem k výšce svahu.
- pokud by svah zůstal ve stávajícím stavu, pak postačí pravidelné revize

#### • **Průzkum pro rozšíření stezky podél trati v koruně náspu**

Předmětem průzkumu bylo ověření geotechnických poměrů v tělese náspu v místech budoucího rozšíření stezky pomocí krabicového dílu opěrných zdí U3. Průzkum byl proveden v 11 profilech, kde je uvažováno s rozšířením koruny náspu. V každé dílčí lokalitě byla použita kombinace kopané sondy, zarážené geologické sondy a lehké dynamické penetrační zkoušky. Sondy byly v příčném řezu situovány do míst předpokládaných úprav rozšíření a penetrační zkoušky byly prováděny z úrovně dna kopané sondy.

Závěry průzkumu a doporučení:

- násep trati je tvořen materiálem charakteru jemnozrnných i hrubozrnných zemin. Zastiženy byly jílovité a hlinité zeminy s různým podílem hrubší frakce, ale i

šterkovité navážky charakteru šterku hlinitého až šterku s příměsí jemnozrné zeminy.

- materiál náspu je značně heterogenní a může se velmi rychle měnit jak plošně, tak i v zastižených mocnostech
- nesoudržné zeminy jsou při povrchu náspu kypré, směrem do hloubky pak převážně středně uhlé. Soudržné zeminy mají tuhou až pevnou konzistenci.
- podzemní voda nebyla zastižena v žádné provedené sondě
- materiály G typů N1 a N2 jsou nevhodné jako základová půda navrhovaných konstrukcí. Je doporučeno odtěžit stávající materiál mocnosti cca 0,3 - 0,5 m pod úroveň základové spáry, zeminy ponechané v podzákladí přehutnit a konstrukční prvky založit na hutněném šterkovém polštáři.
- materiály G typů N3 a N4 jsou vhodné pro základovou půdu navrhovaných konstrukcí. Je však nutné provést jejich dostatečné zhutnění do větších hloubek pod úroveň projektovaných úprav.

## 2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ

### 2.2.1 Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita

#### Předkvartérní podklad

Z regionálního hlediska se zájmové území železniční trati Rokycany - Příkosice nachází v tepelsko-barrandienské oblasti (část Českého masívu).

Předkvartérní podklad je tvořen kambrickými a karbonskými sedimentárními horninami a dále horninami kralupsko-zbraslavské skupiny svrchnoproterozoického stáří.

Kambrické sedimenty jsou zastoupené Pavlovským souvrstvím. Z litologického hlediska se jedná o pestré polymiktní slepence, hnědofialové a šedozelené barvy. Slepence jsou tvořené valouny bulžníků, drob a křemene a úlomky ryolitových vulkanitů. Kambrické horniny byly postiženy variskými orogenetickými pohyby (zvrásněním vrstev, příp. zlomy). Slepence pavlovského souvrství jsou pevné a tvrdé, odolné vůči zvětrávání, budují okolní morfologické vyvýšeniny v širším okolí Rokycan (vrch Kotel - 575 m n. m.) i v blízkosti trati - vrch Čihadlo (418 m n. m.).

Karbonské sedimenty jsou zastoupené kladenským souvrstvím (stáří stupně vestfal C, D). Kladenské souvrství je litologicky pestré - tvořené pískovci, arkózami, slepenci, šedými prachovci a jílovci. Vrstvy karbonských sedimentů jsou horizontálně uložené, po uložení již nebyly postiženy žádným vrásněním. Na povrch vycházejí sedimenty kladenského souvrství v okolí Mirošova, v zakleslých tektonických krátech. Ze sedimentů kladenského souvrství se dříve v okolí Mirošova těžilo hlubinným způsobem černé uhlí.

Horniny kralupsko-zbraslavské skupiny jsou zde tvořeny jednak původně sedimentárními a jednak původně vulkanickými horninami svrchnoproterozoického stáří. Po svém vzniku byly postiženy procesy kadomského a později (mladší paleozoikum) i variského vrásnění. Během kadomského vrásnění byly horniny i slabě metamorfovány. Horniny sedimentárního původu jsou tvořené střídajícími se polohami drob, prachovců a břidlic. Horniny vulkanického původu jsou tvořené bazickými výlevnými horninami bazaltového typu, slabě regionálně metamorfovanými (metabazalty) označovanými jako spility. Horniny vycházejí dle mapových podkladů blízko k povrchu terénu mezi Mirošovem a Příkoscemi.

#### Tektonika a seismická aktivita

K prvkům tektonické stavby hornin proterozoika a staršího paleozoika patří vrásové deformace velkých i malých rozměrů.

V zájmovém území převládají zlomové linie směru ZSZ-VJV (paralelní s barrandienským synklinoriem) a na ně kolmé SSZ - JJV směru. V geologické současnosti k měřitelným tektonickým pohybům podél zlomů v zájmové oblasti nedochází, na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie podstatnější vliv.



Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy  $a_gR$  0,00-0,02 g.

### **Kvartérní pokryv**

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku budován navážkami, deluviálními, fluviálními a deluviofluviálními sedimenty.

Navážky se vyskytují v celém úseku trasy v náspech železniční trati, tam kde se kříží trať s místními komunikacemi a v městských zástavbách hlavně na území Rokycan. Převážně jsou tvořeny písčitohlinitými a písčitojílovitými zeminami, s organickými zbytky a s příměsí úlomků hornin, cihel a škváry.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém vázané na nivu řeky Klabavy a Skořického a Příkosického potoka. Svrchu jsou tvořené náplavovými hlínami (písčitymi hlínami až hlinitými písky). V nivě Klabavy lze očekávat v podloží náplavových hlín i štěrkopískové fluviální sedimenty.

Deluviální sedimenty jsou v zájmovém území plošně nejrozsáhlejší, vyskytují se ve svazích a při úpatí svahů údolí Klabavy, Skořického a Příkosického potoka. Deluvia jsou tvořené většinou hlinitopísčitymi, hlinitokamenitými, kamenitohlinitými, písčitohlinitými a hlinitými zeminami. Charakter deluvií závisí na podložních horninách a jejich mocnost na poloze ve svahu. Mocnost deluvií narůstá zpravidla směrem po svahu.

Deluviofluviální sedimenty se nacházejí okrajově ve splachových depresích a v závěrech údolí drobných vodotečí. Tvořené jsou převážně hlínami a písčitohlinitými zeminami.

## **2.2.2 Geomorfologické poměry**

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Zeměpisný lexikon 1987) náleží zájmové území železniční trati Rokycany - Příkosice do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší)

<i>Provincie:</i>	Česká Vysočina
<i>Soustava (subprovincie):</i>	Poberounská soustava
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Plzeňská pahorkatina
<i>Celek:</i>	Švihovská vrchovina

*dále v úseku žst. Rokycany - žst. Mirošov do*

*Podcelek :* Rokycanská pahorkatina

*Okrsky :* Rokycanská kotlina a Klabavská pahorkatina

*dále v úseku žst. Mirošov - žel. zast. Příkosice*

*Podcelek :* Radyňská pahorkatina

*Okrsek :* Bukovohorská vrchovina

Trasa trati je vedena v poměrně členitém terénu při jihozápadním okraji Brd. Krajina má charakter pahorkatiny až vrchoviny.

Železniční trať je vedena údolím Klabavy, dále údolím Skořického a Příkosického potoka. Železniční trať stoupá směrem od Rokycan (370 m n. m.) do Příkosic (520 m n. m.).

## **2.2.3 Hydrogeologické poměry**

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeka Klabava, zájmové území patří z širšího hlediska do povodí řeky Berounky.

V zájmovém území se nacházejí tři základní hydrogeologické celky:

1. hydrogeologický masív - puklinový kolektor proterozoika a kambria
2. střídání průlinovo-puklinových kolektorů a izolátorů karbonu
3. průlinový kolektor kvartéru

Proudění podzemní vody v hydrogeologickém masívu je vázáno na přípovrchovou zónu rozpuštění a rozvolnění, která přejímá funkci hydrogeologického kolektoru. Hladina podzemní vody je převážně volná. Významnější hlubší oběh podzemní vody puklinovými systémy se zde nepředpokládá. Poněkud zvýšené propustnosti v řádu  $10^{-5}$  m/s se vyskytují v určitých územích bez ohledu na druh horniny, např. kambrium (pískovce, slepence) východně od Rokycan.

Karbonské pískovce, jílovce, arkózy a slepence v mnohonásobném střídání představují průlino - puklinové kolektory s převážně napjatou hladinou podzemní vody. Vertikální střídání hornin s kolektorskými a izolačními vlastnostmi umožnilo vznik několika vzvodní na sobě víceméně nezávislými. Propustnosti kolektorských hornin se pohybují v řádech  $10^{-6}$  -  $10^{-5}$  m/s.

Kvartérní fluvialní štěrkopísky a hlinité písky mají mírnou propustnost v řádu  $10^{-4}$  -  $10^{-5}$  m/s. Hladina podzemní vody je převážně volná, hydraulicky spojitá s vodním tokem. Náplavové hlíny při povrchu jsou málo propustné až nepropustné, jako kvartérní izolátor tak mohou způsobovat mírně napjatou hladinu podzemní vody.

Podzemní vody ve všech hydrogeologických celcích jsou poměrně málo mineralizované, výjimkou jsou podzemní vody v prostředí kamenečných břidlic (proterozoikum).

pískovce barrandienského ordovika a nemetamorfovaný střední oddíl proterozoika – břidlice a droby s vložkami bulžníků. Reliéf má charakter ploché pánve s okolními pahorkatinami generálně ukloněnými k jejímu středu.

Ráz brdského regionu udávají křemenné slepence a pískovce kambria, které zcela převládají v centrálních Brdech. K nim se druží ordovické křemence v předhoří centrálních Brd. Významnou úlohu zde mají různé ordovické břidlice včetně diabasových vulkanitů, které z hlediska úživnosti představují protiklad mimořádně chudých křemenců, pískovců a slepenců. V jižní části Brd jsou zastoupeny horniny středního oddílu proterozoika – břidlice a droby s četnými vložkami bulžníků i produkty bazického vulkanismu. Reliéf centrálních Brd má ráz vrchoviny s charakteristickými táhlými hřbety, oddělenými široce rozevřenými úvalovitými údolími, většinou bez typické nivy, jelikož dna jsou zahlcena balvanitými sutěmi.

## 2.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTYČOVACÍ SÍTĚ

### 2.3.1 Geodetické zaměření:

- Geodetické zaměření v km 0,755 – 12,795 trati 0411 Rokycany - Nezvěstice, SŽDC SŽG, 7/2012, měření proběhlo 10-11/2012
- Doměření vlečky Kovohutě Rokycany a vybraných lokalit, SŽDC SŽG, 3/2014
- Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice, bezpilotní sběr dat a doměření vybraných lokalit, CheckTerra s.r.o., 7/2014, 11/2014

### 2.3.2 Mapové podklady:

Základní mapa České republiky 1:10 000 (ZM10), ČÚZK

Mapové listy: 10720804, 10720806, 10720808, 10740802, 10740804, 10740806, 10740808, 10760800, 10760802, 10760804, 10780800, 10780802, 10780804, 10800800, 10800802, 10800804, 10800806, 10820802, 10820804, 10820806

### 2.3.3 Podmínky založení vytyčovací sítě:

Podmínky založení vytyčovací sítě jsou uvedeny v kapitole I.3 Návrh vytyčovací sítě. Pro geodetické zaměření bylo použito bodů železničního bodového pole ve správě SŽG Praha.

- Souřadnicový systém: JTSK
- Výškový systém: Bpv

- Třída přesnosti zaměření: 2

#### **Použité předpisy a normy:**

- Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci (č.j. 3033/2002–O7-hg, ze dne 18.11.2002)
- Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací SŽDC a jinými subjekty (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11. 1998)
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty (č.j. 892/1998-07 ze dne 18.5.1998)
- M20/1 – Předpis pro Jednotnou železniční mapu stanic a tratí
- SR 20/1 – JŽM Metodika mapování
- ČSN 01 3410 Mapy velkých měřítek. Základní a účelové mapy
- ČSN 01 3411 Mapy velkých měřítek. Kreslení a značky
- TNŽ 01 3412 Značky a zkratky v JŽM

### **3. OCHRANNÁ PÁSMA**

#### **3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANNÝCH PÁSMECH**

V prostoru stavby se nacházejí stávající ochranná pásma:

- Ochranné pásmo dráhy – trať č. 170 a 175
- Komunikace II třídy č. 117
- Komunikace III třídy č. 11732, 11733, 11724, 11729, 11725, 11734, 1788
- Ochranné pásmo lesa
- Ochranné pásmo vodních zdrojů podzemních vod - II a a II b pásmo ochrany vodního zdroje podzemní vody Janov
- Inženýrské sítě, které kříží železniční trať v řešeném úseku viz následující tabulka :

Staničení místa křížení [km]	účel	konstrukce	rozměry [mm]	správce/majitel
0,046	kanalizace	beton	1400/1700	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,051	kanalizace	beton	1400/1700	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,077	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,278	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
0,307	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,308	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,317	plynovod NTL	termoplast	160	RWE Supply & Trading CZ a.s.
0,328	kanalizace	kamenina	400	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,339	vodovod	litina	250	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,373	plynovod VTL	ocel	150	RWE Supply & Trading CZ a.s.
0,712	kanalizace			obec Rokycany
0,718	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,721	sdělovací	kabel		ČEZ ICT Services a. s.

0,722	kanalizace	beton	600	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,722	sdělovací	kabel		ČEZ ICT Services a. s.
0,822	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,826	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,900	vodovod	litina	80	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,915	plynovod NTL	ocel	150	RWE Supply & Trading CZ a.s.
0,915	vodovod	litina	150	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,987	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
1,013	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
1,099	kanalizace	termoplast	75	obec Kamenný Újezd
1,228	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
1,590	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
1,818	plynovod STL	termoplast	90	RWE Supply & Trading CZ a.s.
2,328	plynovod STL	termoplast	50	RWE Supply & Trading CZ a.s.
2,643	plynovod STL	termoplast	50	RWE Supply & Trading CZ a.s.
2,650	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,092	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
3,468	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,786	kanalizace	kamenina	300	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,867	plynovod STL	termoplast	110	RWE Supply & Trading CZ a.s.
3,883	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,887	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,888	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,897	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,898	kanalizace	beton	600/900	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,995	plynovod VTL	ocel	150	RWE Supply & Trading CZ a.s.
4,474	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
4,702	kanalizace	kamenina	300	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,008	vodovod	litina	100	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,029	plynovod NTL	termoplast	110	RWE Supply & Trading CZ a.s.
5,175	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,179	kanalizace	beton	800	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,415	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
5,904	telekomunikační	kabel		ČD-Telematika a.s.
6,274	plynovod STL	termoplast	110	RWE Supply & Trading CZ a.s.
6,530	plynovod VTL	ocel	100	RWE Supply & Trading CZ a.s.
6,546	vodovod			
6,549	vodovodní výtlač	litina	250	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.

6,887	vysoké napětí podzemní			ČEZ Distribuce a.s.
6,898	kanalizace			
7,093	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
7,099	vodovod			
7,785	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,344	vysoké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
8,564	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,569	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,592	nízké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
8,670	vodovod			
8,788	kanalizace			
8,955	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,959	kanalizace			
8,962	vodovod			
8,964	plynovod STL	ocel	100	RWE Supply & Trading CZ a.s.
8,966	vodovod			
8,967	kanalizace			
8,971	nízké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
9,346	kanalizace			
9,363	vodovod			
9,474	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
9,482	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
9,954	vodovod			
9,973	vysoké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
11,001	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,012	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,357	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,367	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,712	nízké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
11,723	vysoké napětí nadzemní			ČEZ Distribuce a.s.
12,222	vodovod	ocel	250	obec Příkosice
12,357	vodovod			obec Příkosice
12,368	kanalizace			obec Příkosice
12,376	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
12,944	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
12,949	vodovod			obec Příkosice
12,954	vodovod			obec Příkosice

## 3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSEM

### 3.2.1 Ochranné pásmo dráhy

Trať č. 175 je vedena jako regionální trať. V zákoně č. 266/1994 Sb. §8 odst.1 a je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. U vleček je ochranné pásmo dráhy definováno ve vzdálenosti 30m od osy krajní koleje. Ochranné pásmo dráhy nebude tímto projektem zásadně změněno. Dojde k drobným korekcím v místech směrových posunů osy koleje. Nejvýznamnější změnou s dopadem na ochranné pásmo dráhy bude přetrasování ŽST Mirošov a Příkosice a zrušení vleček Pila Rokycany a Příkosická zemědělská.

### 3.2.2 Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo komunikací II a III třídy je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy, nebo III. třídy a místní komunikace. Ochranné pásmo komunikace bude zasaženo především stavební činností spojenou s realizací objektů přejezdů, propustku, potrubních vedení a rozvodů VN, NN :

#### Přejezdy

SO 01-14-01 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 0,895  
SO 01-14-02 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 1,014  
SO 01-14-03 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 1,824  
SO 01-14-04 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 2,344  
SO 01-14-05 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 2,671  
SO 01-14-06 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 3,107  
SO 01-14-07 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 3,900  
SO 01-14-08 Rokycany - Mirošov, přechod v ev. km 4,370  
SO 01-14-09 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 4,736  
SO 01-14-10 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,010  
SO 01-14-11 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,171  
SO 01-14-12 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,214  
SO 01-14-13 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,418  
SO 01-14-14 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 6,266  
SO 01-14-15 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 6,901  
SO 01-14-16 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 7,104  
SO 03-14-01 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 8,121  
SO 03-14-02 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 8,917  
SO 03-14-03 Mirošov - Příkosice, přechod v ev. km 9,010  
SO 03-14-04 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 9,692  
SO 03-14-05 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 11,398  
SO 03-14-06 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 11,718  
SO 03-14-07 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,060  
SO 03-14-08 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,510  
SO 03-14-09 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,706  
SO 05-14-01 Příkosice - Nezvěstice, přejezd v ev. km 13,278

#### Propustek

SO 03-22-01 Mirošov - Příkosice, silniční propustek v km 12,716

#### Potrubní vedení

SO 01-30-01 Rokycany - Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,900  
SO 01-30-02 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,915



SO 01-30-03 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 3,888  
SO 01-30-04 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 5,008  
SO 01-30-05 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 7,099  
SO 03-30-03 Mirošov - Příkosice, přeložka vodovodu v km 8,670  
SO 03-30-01 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,689  
SO 03-30-02 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,697

### Přípojky NN

SO 01-66-01 Rokycany - Mirošov, napájení přejezdů - přejezd km 3,900  
SO 01-66-02 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 4,736  
SO 01-66-03 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,010  
SO 01-66-04 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,179 a 5,214  
SO 01-66-05 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,418  
SO 01-66-06 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 6,266  
SO 03-66-01 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 8,917  
SO 03-66-02 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 9,692  
SO 03-66-03 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 11,398  
SO 03-66-04 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 12,060

### Přípojka VN

SO 03-67-01 ŽST Mirošov, přípojka VN 22kV  
SO 03-67-02 Mirošov - Příkosice, přípojka NN 0,4 kV zastávky Příkosice

## 3.2.3 Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochranná pásma v energetických odvětvích jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb.. Ochranné pásmo vzdušného vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů. Do napětí 110 kV se mění v závislosti na typu vodiče izolace vodiče:

• nad 1kV do 35 kV	7 m
• nad 35 kV do 110 kV	12 m
• nad 110 kV do 220kV	15 m
• nad 220 kV do 440 kV	20 m
• nad 440 kV	30 m

u podzemních vedení jsou ochranná pásma následující :

podzemní vedení →	≤ 110 kV	1 m
	> 110 kV	3 m
trafostanice		20 m

Nové ochranné pásmo bude zřízeno pro:

### Trafostanice

PS 02-03-02 ŽST Mirošov - TS 22/0,4 kV

### Osvětlení

SO 01-65-01 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Rokycany předměstí  
SO 01-65-02 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Kam. Újezd u Rokycan  
SO 01-65-03 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Nová Huť  
SO 01-65-04 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Hrádek u Rokycan  
SO 02-65-01 ŽST Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení  
SO 03-65-01 Mirošov - Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Mirošov Město  
SO 03-65-02 Mirošov - Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Příkosice zastávka  
SO 04-65-01 ŽST Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení

### Přípojky NN

SO 01-66-01 Rokycany - Mirošov, napájení přejezdů - přejezd km 3,900  
SO 01-66-02 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 4,736  
SO 01-66-03 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,010  
SO 01-66-04 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,179 a 5,214  
SO 01-66-05 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,418  
SO 01-66-06 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 6,266  
SO 03-66-01 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 8,917  
SO 03-66-02 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 9,692  
SO 03-66-03 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 11,398  
SO 03-66-04 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 12,060

### Přípojka VN

SO 03-67-01 ŽST Mirošov, přípojka VN 22kV  
SO 03-67-02 Mirošov - Příkosice , přípojka NN 0,4 kV zastávky Příkosice

## 3.2.4 Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou podle zákona č.274/2001 Sb. vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu :

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

### Vodovody

staničení [km]	účel	konstrukce	průměr [mm]	správce/majitel
0,339	vodovod	litina	250	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,900	vodovod	litina	80	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,915	vodovod	litina	150	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,887	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,888	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,008	vodovod	litina	100	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,175	vodovod	litina	125	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
6,546	vodovod			
6,549	vodovodní výtlak	litina	250	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
7,099	vodovod			
8,670	vodovod			
8,962	vodovod			
8,966	vodovod			
9,363	vodovod			
9,954	vodovod			
12,222	vodovod	ocel	250	obec Příkosice
12,357	vodovod			obec Příkosice
12,949	vodovod			obec Příkosice
12,954	vodovod			obec Příkosice

## Kanalizace

staničení [km]	účel	konstrukce	průměr [mm]	správce/majitel
0,046	kanalizace	beton	1400/1700	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,051	kanalizace	beton	1400/1700	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,328	kanalizace	kamenina	400	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
0,712	kanalizace			obec Rokycany
0,722	kanalizace	beton	600	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
1,099	kanalizace	termoplast	75	obec Kamenný Újezd
3,786	kanalizace	kamenina	300	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
3,898	kanalizace	beton	600/900	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
4,702	kanalizace	kamenina	300	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
5,179	kanalizace	beton	800	Vodohospodářská společnost Sokolov s.r.o.
6,898	kanalizace			
8,788	kanalizace			
8,959	kanalizace			
8,967	kanalizace			
9,346	kanalizace			
12,368	kanalizace			obec Příkosice

### 3.2.5 Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Dle zákona o elektronických komunikacích č. 127/2005 Sb. činí ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení 1,5 m po stranách krajního vedení.

Nové ochranné pásmo bude zřízeno pro provozní soubory částí D.1 železniční zabezpečovací zařízení, D.2 železniční sdělovací zařízení a SO 90-27-01 Rokycany -Nezvěstice, přeložky kabelových sítí ostatních správců.

### 3.2.6 Ochranné pásmo lesních pozemků

Dle zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon - § 14 odst. 2 zasahuje ochranné pásmo lesních pozemků 50 m od hranice lesa. Soupis lesních pozemků do vzdálenosti 50 m od obvodu stavby, pro jednotlivá katastrální území, je uveden v majetkoprávní části dokumentace I.2. Ochranné pásmo lesních pozemků se touto stavbou nijak nemění.

## 3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE NÁVRHU ZAJIŠTĚNÍ STAVBY PROTI ÚČINKŮM PODDOLOVÁNÍ

### Chráněná ložisková území

V zájmovém území není v České geologické službě - Geofondu ČR evidováno žádné chráněné ložiskové území. Zájmová lokalita ani její okolí se nenachází ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území či v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

### Poddolovaná území

Železniční trať prochází dvěma na sebe navazujícími poddolovanými územími, které se nacházejí mezi severním okrajem obce Janov a jižním okrajem Mirošova. Obě poddolovaná území souvisí s dřívější hlubinnou těžbou černého uhlí. Poddolovaná území jsou v České geologické službě - Geofondu ČR evidována pod názvy Mirošov 4 ID 4698 a Mirošov 1 ID 1238.

K poddolovanému území Mirošov 4 se vztahují posudky Geofondu P107892 a P104402. K poddolovanému území Mirošov 1 se vztahují posudky Geofondu P036465, P107892, P108788, P119391 a P122465. V poddolovaných územích se nacházejí těžební a větrací jámy a šachty. Důlní činnost probíhala v okolí železniční tratě, trať samotná nebyla poddolována.

#### **Geodynamické jevy**

V zájmovém území není v České geologické službě - Geofondu ČR evidována žádná svahová deformace.

### **3.4 ÚDAJE O ZELENÍ**

Zájmová lokalita se nachází v Plzeňském bioregionu, jižně od Mirošova zasahuje do Brdského regionu.

#### **Poloha a základní údaje**

Plzeňský bioregion se nachází v centru západních Čech, zahrnuje centrální sníženinu tvořenou geomorfologickými celky Švihovskou vrchovinou a Plaskou pahorkatinou. Brdský bioregion se rozkládá na hranici středních a západních Čech. Zabírá téměř celý geomorfologický celek Brdská vrchovina, jižní výběžek Křivoklátské vrchoviny, Hořovické pahorkatiny a východní okraj Švihovské vrchoviny.

#### **Horniny a reliéf**

Plzeňský bioregion je tvořen pahorkatinou na převážně kyselých břidlicích s bulizníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. Do jihovýchodního okolí Plzně zasahují břidlice a pískovce barrandienského ordovíka a nemetamorfovaný střední oddíl proterozoika – břidlice a droby s vložkami bulizníků. Reliéf má charakter ploché pánve s okolními pahorkatinami generelně ukloněnými k jejímu středu.

Brdský bioregion je tvořen ostrovem ploché hornatiny na břidlicích

#### **Půdy**

Z hlediska půdních poměrů zde převažují typické kambizemě, na břidlicích a kyselém permokarbonu dominují kyselé typické kambizemě. V jihovýchodní části jsou hojnější ostrovy pseudoglejů.

#### **Klima**

Posuzované území spadá, podle klimaticko-geografického členění dle Quitta (1971), do čtyř klimatických oblastí MT5, MT7, MT10 a MT11. Mírně teplá oblast je charakteristická krátkým, mírně suchým a chladným létem, zimou s normálním až krátkým trváním sněhové pokrývky. Bioregion leží ve srážkovém stínu.

#### **Biota**

V Plzeňském bioregionu je biota ochuzená o většinu teplomilných i troficky náročných druhů. Jsou zde zastoupeny 3. dubovo-bukový a 4. bukový lesní vegetační stupeň, potencionálně acidofilní a borové doubravy, ostrůvky dubohabřin, v kaňonech řek s reliktními bory a bikovými bučinami. Bioregion se rozprostírá v mezofytiku. Potenciální vegetaci tvoří v území železniční trati bikové a/nebo jedlové doubravy. V okolí Rokycan tvoří potenciální vegetaci černýšové dubohabřiny. Jádrem Brdského bioregionu leží oreofytiku, nicméně jeho okraje, kam zasahuje železniční trať leží v mezofytiku. Potenciální přirozenou vegetací jsou v dotčeném území bikové a/nebo jedlové doubravy.

### **3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU**

Zábory zemědělského fondu jsou uvedeny v části dokumentace I.2 Majetkoprávní část. Balance potřebných záborů ZPF a PUPFL je uvedena v následujícím přehledu:

**BILANCE PLOCH PODLE OKRESŮ A KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ:**

Bilance ploch bude doplněna po definitivním uzavření seznamu dotčených pozemků.

## 4. KONCEPCE STAVBY

### 4.1 ÚČEL STAVBY

Železniční trať č. 175 je významnou regionální tratí v jihovýchodní části Plzeňského kraje. Stávající infrastruktura neodpovídá významu tratě, limituje její konkurenceschopnost a další rozvoj z hlediska nabízených přepravních služeb. Trať je zařazena do systému Integrované dopravy Plzeňska.

Stávající železniční trať je z hlediska směrového vedení v úseku Rokycany – Mirošov navržena velkoryse, přesto je max. traťová rychlost omezena na 50 km/h. Tento stav je ještě zhoršen přejezdy zabezpečenými jen výstražnými kříži, kde je lokálně traťová rychlost snížena až na 10 km/h.

V úseku Mirošov – Příkosice je směrové vedení tratě výrazně odlišné od úseku Rokycany – Mirošov. Trasa prochází územím, které má charakter pahorkatiny, začíná poměrně razantně stoupat a směrové oblouky mají menší poloměry. Max traťová rychlost v tomto úseku je 45 km/h. Rychlost je opět lokálně snížena až na 10 km/h na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži.

Konstrukce železničního svršku v úseku Rokycany – Mirošov byly vloženy do tratě v roce 1989 - 1990. Tyto konstrukce se dají po regeneraci dále využít. V úseku Mirošov – Příkosice je situace odlišná konstrukce železničního svršku byly do trasy vloženy v roce 1977 a 1990. Starší konstrukce jsou za hranou životnosti a vyžadují obměnu novými konstrukcemi.

Konstrukce železničního spodku vyžadují časté opravy. Správce SŽDC OŘ Plzeň eviduje souvislé úseky, kde se dlouhodobě problematicky udržuje GPK. Odvodňovací zařízení odpovídají svým stavem stáří tratě, jejich funkčnost je často omezená.

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Rokycany – Mirošov bylo nově realizováno v rámci stavby III. tranzitního koridoru. Stanice Mirošov je zabezpečena původním mechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie se světelnými návěstidly s vazbou na elektromagnetické zámky z roku 1971. Výhybky jsou zabezpečeny mechanickými výměnovými zámky. Staniční zabezpečovací zařízení je na hraně životnosti. Traťový úsek ŽST Mirošov – ŽST Nezvěstice není vybaven zabezpečovacím zařízením a je provozován dle předpisu D1( D3). Trať není vybavena systémem dálkové diagnostiky a dálkového řízení.

Trať kříží v řešeném úseku Rokycany – Příkosice 19 komunikací, jejichž přejezdy jsou zabezpečeny jen výstražnými kříži. Některé z těchto komunikací jsou silně dopravně zatíženy, a proto riziko střetu drážního vozidla se silničním vozidlem je poměrně vysoké.

Z hlediska komfortu a bezpečnosti cestujících neodpovídají stávající nástupiště dnešním standardům. Nástupiště s výškou nástupní hrany 200 -300 mm nad T.K. se dnes již opouštějí a jsou nahrazována nástupišti o výšce 550 mm nad. T.K. Na trati jsou navíc provozována nízkopodlažní vozidla jejichž optimální využití je limitováno právě nedostatečnou infrastrukturou. Stejně tak neexistující informační systém pro cestující snižuje komfort cestování.

Z hlediska provozu je omezující stávající délka nástupišť, která neumožňuje nasazení moderních vlakových souprav, v řazení dle požadavků objednavatele dopravy.

Účelem stavby je pomocí souhrnu technických návrhů a opatření zajistit následující vylepšení, která odstraní nevyhovující současný stav:

- Zvýšení traťové rychlosti.
- Zkrácení cestovní doby
- Zvýšení propustné výkonnosti trati.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících.
- Zvýšení kultury cestování.



- Zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku.
- Náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.
- Odstranění zbytné dopravní infrastruktury.

## 4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBEČNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Základní právní normou v oblasti železnice je **zákon č. 266/1994** o drahách. Na tento zákon navazuje, požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje **vyhláška č. 177/1995 Sb.** kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Z hlediska obecných technických požadavků je základní právní normou vyhláška č. **268/2009 Sb.** o technických požadavcích na stavby.

Z hlediska bezbariérového užívání staveb je základní právní normou vyhláška č. **398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

### **Zákon č. 266/1994 Sb.**

#### Ochranné pásmo

V zákoně je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. U vleček je ochranné pásmo dráhy definováno ve vzdálenosti 30m od osy krajní koleje. Ochranné pásmo dráhy nebude tímto projektem zásadně změněno. Dojde k drobným korekcím v místech směrových posunů osy koleje. Nejvýznamnější změnou s dopadem na ochranné pásmo dráhy bude přetrasování ŽST Mirošov a Příkosice a zrušení vleček Pila Rokycany a Příkosická zemědělská.

### **Vyhláška č. 177/1995 Sb.**

#### Průjezdny průřez

Pro návrh stavby je standardně použit průjezdny průřez Z-GC.

#### Osové vzdálenosti kolejí

Osové vzdálenosti kolejí ve stanici jsou v přímé a obloucích o poloměru  $R=300\text{m}$  a větším min 4,75m. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. při rekonstrukcích kolejíšť železničních stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, je nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 750 mm.

#### Volný schůdný a manipulační prostor

Volný schůdný a manipulační prostor je zajištěn ve všech kolejích, v souladu s vyhláškou 177/1995 sb. tj. min 3,000 m, nebo střed další koleje musí být vzdálen nejméně 4 750 mm.

#### Směrové řešení

Na dráze regionální nesmí být poloměr oblouku na trati menší než 190 m při traťové rychlosti do 50km/h včetně. V traťových kolejích při traťové rychlosti nad 50 km/h nesmí být poloměr oblouku menší než 300 m. Toto ustanovení se uplatňuje vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li tyto parametry dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

V traťové koleji je vzhledem ke složitosti místních podmínek ve dvou případech navržen min poloměr směrového oblouku 175 m. Toto řešení bylo kladně projednáno s odbornými složkami SŽDC.



V železničních stanicích a železničních zastávkách smí být nejmenší poloměr oblouku 600 m s výjimkou oblouků v kolejových rozvětveních, kde je povolen nejmenší poloměr oblouku 150 m. ŽST Mirošov je navržena ve směrovém oblouku o poloměru min 760m. ŽST Příkosice je navržena v oblouku o poloměru min. 600m.

#### Výškové řešení

Maximální sklon trati je 26,09 promile. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. tato hodnota nemá bez dalších opatření přesáhnout hodnotu 40 promile.

#### Uspořádání žel. spodku

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 15 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 30 MPa (kolej č. 1).
- ostatní koleje ve stanicích dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 15 Mpa a na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 20 Mpa

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

#### Zatížitelnost mostů

Pro projekt Revitalizace trati Rokycany - Nezvěstice bude postupováno podle Zásad rekonstrukce regionálních drah - směrnice č.32/2008 (SŽDC, s. o.). Podle přílohy 2 této směrnice je traťový úsek Rokycany - Nezvěstice (REG053) zařazen do systému regionálních drah ČR.

Zatížení železniční dopravou bude určeno pro kategorie tratí 3. třídy podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů - předpis č.18/86-PMR (SŽDC, s.o.). Model zatížení bude uvažován LM71 s národním klasifikačním součinitelem zatížení  $\alpha=1,10$ , dynamický součinitel bude použit  $\phi_3$  - pro standardně udržovanou kolej, vše podle ČSN EN 1991-2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu bude stanovení zatížitelnosti zuic podle SR 5: Služební rukověť - Určování zatížitelnosti železničních mostů (SŽDC, s.o.) s uvažováním součinitelů spolehlivosti zatížení podle souboru norem ČSN EN. Podle tohoto principu je pak u tratí 3. třídy min. hodnota zatížitelnosti pro novostavby zuic  $\geq 1,25$ . Pokud bude u stávající konstrukce zuic  $\leq 1,0$ , bude posouzena přechodnost provozního železničního zatížení. Traťová třída železničního zatížení bude určena pověřeným orgánem ředitelství SŽDC, s. o. jako C3 a D3.

#### Uspořádání dopravních ploch

V zastávkách a stanicích jsou navržena boční, jednostranná poloostrovní a poloostrovní nástupiště s úrovňovým přístupem. Přístupy na všechna nástupiště jsou bezbariérové.

Délka nástupní hrany je volena s ohledem na nejdelší vlak, který by se mohl na trati vyskytnout a mohl by u nástupiště zastavit. Jednotná délka nástupní hrany v celém řešeném úseku je 90m s výjimkou nástupiště v ŽST Příkosice, kde je pro dopravní rameno Příkosice – Nezvěstice navržena nástupištění hrana délky 45m, která odpovídá předpokládanému nejdelšímu vlaku v této relaci.

Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb. Výjimku tvoří nástupiště v Zast. Příkosice zastávka, kde je vlivem poloměru oblouku R200m výška nástupní hrany 380mm nad T.K. Dle ČSN 734959 Nástupiště a nástupištění přístřešky na drahách celostátních, regionálních a

vlečkách na nástupištích u tratí mimo evropskou železniční síť u koleje o poloměru oblouku menšího než 300 m mohou být se souhlasem vlastníka dráhy zřízena ostrovní, poloostrovní nebo vnější nástupiště výšky 380 mm nad spojnici temen kolejnic. Snížená výška nástupištní hrany byla projednána s odbornými složkami SŽDC.

#### Železniční svršek

V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej.

#### Intenzita osvětlení

Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy je navrženo na základě výsledků světelně technického výpočtu intenzit osvětlení v jednotlivých Zast. a ŽST.

#### Zabezpečovací zařízení

Elektronické zab. zař. 3. kategorie má zajištěnu plynulou dodávku el. energie. Napájení bude provedeno z el. distribuční soustavy. Náhradní napájení bude zajištěno pomocí baterií s výdrží min 8 hod. Stavědlové ústředny budou vybaveny zásuvkou pro mobilní dieselařegát.

### **Vyhláška č. 268/2009 Sb.**

#### Připojení staveb na sítě technického vybavení

Stavby, z nichž odtékají povrchové vody, vzniklé dopadem atmosférických srážek (dále jen "srážkové vody"), musí mít zajištěno jejich odvádění. Součástí objektů železničního spodku je návrh systému otevřených příkopů, trativodů a svodných potrubí, která odvádějí srážkovou vodu do vodotečí.

#### Požadavky na bezpečnost a vlastnosti staveb

Stavba je navržena tak aby splnila základní požadavky, kterými jsou mechanická odolnost a stabilita, požární bezpečnost, ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, ochrana proti hluku, bezpečnost při užívání.

Mechanická odolnost a stabilita je zaručena návrhem dle platných norem. U vybraných objektů (mosty, propustky, zdi) je odolnost a stabilita doložena statickým výpočtem. Požární bezpečnost je řešena v samostatné části dokumentace B.11.

Ochrana životního prostředí a ochrana proti hluku je řešena v samostatné části dokumentace B.10. Z provedeného zjišťovacího řízení podle §7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a není třeba ho posuzovat podle zákona.

Z hlediska ochrany proti hluku dojde stavbou, díky použití bezстыkové koleje a nových a regenerovaných konstrukcí žel. svršku a spodku ke zmírnění hlukové zátěže z provozu na železnici.

Bezpečnost při užívání je zvýšena pomocí nových konstrukcí nástupišť, přístupových komunikací a zabezpečených přejezdů. Bezpečnost drážní dopravy je zvýšena použitím nového elektronického zabezpečovacího zařízení.

### **Vyhláška č. 398/2009 Sb.**

#### Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Konstrukce nástupišť a přístupových komunikací k nim jsou vybaveny vodícími liniemi a varovnými a signálními pásy. Přístupové chodníky mají podélný sklon nejvýše v poměru 1:12. Nástupiště mají výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků tzn. 550 /380 mm nad T.K.

### 4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Z urbanistického a architektonického hlediska stavba nevnaší do krajiny nové prvky a zachovává stávající poměry v území. Hmotově přibývají pouze nová nástupiště, která jsou oproti stávajícímu stavu zvýšena a prodloužena a dále technologické objekty v Kamenném Újezdu, Příkosicích a objekt trafostanice v ŽST Mirošov. V kontextu celé stavby a jejího začlenění do území jde o nevýznamné změny.

Objekty nástupišť jsou pojaty jako čistě účelové konstrukce bez větších nároků na architektonické ztvárnění. Vzhledem k výšce nástupiště 550 mm nad T.K. nepůjde o vizuální bariéru v území. Nástupiště nebudou vybavena zastřešením.

Objekt technologického objektu v Kamenném Újezdu vychází tvarově ze stávajícího objektu přístřešku na zastávce. Barevně bude odpovídat stávajícímu objektu.

Objekty trafostanice a technologického objektu v Kamenném Újezdu jsou pojaty jako účelová prefabrikovaná konstrukce. Pro lepší začlenění do prostoru ŽST mohou být objekty barevně pojednány tak, aby odpovídaly okolní zástavbě.

### 4.4 STRUČNÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH PS, SO

#### D. Technologická část

#### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

##### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

###### Stávající stav zabezpečovacího zařízení:

Stavba je umístěna v traťovém úseku ŽST Rokycany – ŽST Mirošov na železniční trati Rokycany - Nezvěstice, která je jednokolejnou regionální tratí ve smyslu Usnesení vlády ČR č. 766/95. Trať není elektrizována, traťová rychlost 50 km/hod. (projektovaná 80 km/hod.), zábrzdna vzdálenost je 400 m (projektovaná 700 m). Traťové zabezpečovací zařízení je III. kategorie, automatické hradlo. Jízdy vlaků jsou řízeny dle předpisu D1.

ŽST Rokycany byla ve stavbě Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Traťový úsek Rokycany – Mirošov byl vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo. V obvodu ŽST Rokycany odbočuje vlečka Kovohutě, v mezistaničním úseku pak vlečky Pila Rokycany, vlečka AGRO Blatná a na zastávce Nová Huť vl. Železářny Hrádek. Na této zastávce navíc dochází k obracení jízdy vlaků.

V ŽST Mirošov byla provedena úvazka do původního staničního zabezpečovacího zařízení. Stanice je nadále zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením s ústředním zámekem a s kolejovou deskou, návěstidla jsou závislá na výhybkách (SZZ 2. Kategorie dle TNŽ 34 2620).

V traťovém úseku Mirošov – Příkosice – Nezvěstice je drážní doprava organizována a provozována podle předpisu SŽDC D3. Žst Nezvěstice je zabezpečena SZZ typu TEST B 14 s počítači náprav (SZZ 2. kategorie dle TNŽ 34 2620).

Při zpracování PSŘ stavby „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“, která byla vedena jako základní, se řešil požadavek na doplnění o výstavbu PZS. Bylo proto nutné pro PS týkající se zabezpečovacího zařízení základní stavby vypracovat nejprve koncepční řešení a zásady pro úpravy a doplnění nových SZZ a návrh na technické a věcné začlenění do PS stavby. V souladu se schválenou PD stavby je zachován počet a název PS a příslušejících PZS, které z části byly řešeny ve stavbě „OPD“ a z části ve stavbě „Revitalizace“. V tomto stupni jsou řešeny společně jako jeden celek ve čtyřech provozních souborech:

### PS 01-01-01 ŽST Rokycany, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

PS obsahuje úpravu, rekonstrukci a rozšíření SZZ ES Rokycany rekonstrukci určených PZS v obvodu žst : „R2“, „R3“, „R4“, „R5“, „R6“, „R7“, „R8“ a odpovídající část TZZ Rokycany – Mirošov (ITZZ).

### PS 02-01-01 ŽST Mirošov, staniční zabezpečovací zařízení

Rozsah PS tvoří SZZ ES typu traťové stavědlo (jako řídicí část s JOP bude využita stávající ESA v žst Rokycany a v žst Mirošov bude umístěna pouze prováděcí úroveň s deskou nouzových obsluh umístěnou v dopravní kanceláři v žst Mirošov), dále PZS v traťovém úseku Rokycany – Mirošov a v obvodu žst, konkrétně PZS „RM1“, „RM2“, „RM3“, „RM4“, „RM5“, „RM6“ + PZS „M1“, „M2“, „M4“, „M6“ a odpovídající části TZZ do žst Rokycany a do žst Příkosice (ITZZ).

### PS-04-01-01 ŽST Příkosice, staniční zabezpečovací zařízení

Rozsah PS tvoří úprava SZZ ES typu traťové stavědlo (jako řídicí část s JOP bude využita stávající ESA v žst Rokycany a v žst Příkosice bude umístěna pouze prováděcí úroveň s deskou nouzových obsluh umístěnou v dopravní kanceláři žst Příkosice), dále PZS v traťovém úseku Mirošov - Příkosice, PZS a v obvodu žst, konkrétně „MP2“, „MP3“, „MP4“ a PZS „P1“, „P2“, „P3“ a odpovídající části TZZ do žst Mirošov (typ ITZZ) a do žst Nezvěstice (typ AH s počítačem náprav).

### PS 05-01-01 ŽST Nezvěstice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Rozsah PS tvoří úprava a doplnění SZZ v žst Nezvěstice (SZZ 2. kategorie) pro činnost TZZ (typ AH s počítačem náprav) do žst Příkosice. Dále zabezpečení dvou výhybek v nz. Lipnice.

Protože se uvedené PS prolínají a vzájemně na sebe navazují je nutno s nimi z hlediska zab.zař. uvažovat jako s jedním nedílným celkem.

Protože bylo použito pracovní označení rekonstruovaných přejezdů a současně došlo ke změně kilometráže, je uvedena přehledová tabulka přejezdů:

Označení přejezdu	Nový žkm	Stávající žkm	Označení přejezdu	Nový žkm	Stávající žkm
R2	0,884	0,895	RM6	6,261	6,266
R3	0,999	1,014	M1	6,896	6,901
R4	1,810	1,824	M2	7,101	7,104
R5	2,332	2,344	M4	8,583	8,917
R6	2,656	2,671	M6	9,353	9,692
R7	3,097	3,107	MP2	11,053	11,398
R8	3,891	3,900	MP3	11,373	11,718
RM1	4,731	4,736	MP4	11,713	12,060
RM2	5,004	5,010	P1	12,159	12,510
RM3	5,168	5,179	P2	12,355	12,706
RM4	5,205	5,214	P3	12,928	13,278
RM5	5,411	5,418			

### Základní požadavky a podmínky pro PZS

Všechna PZS budou mít místní ovládání a VTO s místním okruhem pro PZS v obvodu žst nebo traťový spoj pro PZS na trati. Uvedené náležitosti budou umístěny v samostatném plastovém pilířku v blízkosti přejezdu nebo v blízkosti PSt-EZ v rozšířeném obvodu žst Rokycany, v žst Mirošov a v žst Příkosice. Z hlediska technologického vybavení budou PZS důsledně členěna na PZS v obvodu žst (staniční) a PZS traťová. Všechna PZS bude možné nouzově z pracoviště JOP v žst Rokycany, které bude doplněno o příslušné náležitosti. Vnitřní náležitosti PZS budou umístěny v reléovém domku u přejezdu. Bude použitý typ PZS a jeho náležitosti, které nevyžadují klimatizace.

Všechna PZS z hlediska počtu a umístění výstražníků budou respektovat výnos GŘ SŽDC s.o. pod č.j. 14599/2014-O14 ze dne 4.4.2014. Výstražné kříže výstražníků budou v provedení se žlutým retroreflexním zvýrazněním.

PZS v zastavěných oblastech a v oblastech s pohybem pěších směrem k přejezdu budou vybavena zařízením pro signalizaci nevidomým (jedná se o většinu PZS). PZS v zastavěných oblastech budou využívat výstražné zvonce typu ZV02 s možností regulace hlasitosti.

Návěstidla (hlavní i seř.), která zajišťují krycí funkce pro PZS, musí být pokud možno situovaná před přejezdem na vzdálenost min. 60 m; důvodem je požadavek na vytvoření podmínek pro činnost pozitivní signalizace PZS v maximálním rozsahu v souladu s ust. ČSN 34 2650 ed.2. Zařízení PZS budou vybavena diagnostickým systémem dle TS 2/2007-Z. Reléové domky budou mít elektrickou napájecí přípojku 230 V AC 50 Hz.

### **Základní požadavky a podmínky pro SZZ a TZZ**

V celém traťovém úseku ze žst Rokycany (včetně nově rozšířeného obvodu žst) až do žst Příkosice bude nově zábrzdna vzdálenost 700 m. Traťová rychlost ze žst Rokycany až do žst Mirošov, tj. až k návěstidlu S, je 80 km/h. V traťovém úseku Mirošov – Příkosice včetně žst Příkosice bude traťová rychlost 65 km/h.

Součástí SZZ v žst Rokycany a SZZ v žst Mirošov bude TZZ mezi těmito žst (typ ITZZ). Součástí SZZ v žst Mirošov a SZZ v žst Příkosice bude TZZ mezi těmito žst (typ ITZZ). Součástí SZZ v žst Příkosice a žst Nezvěstice bude TZZ 3. kategorie mezi těmito žst (typ AH s počítačem náprav).

V žst Mirošov a v žst Příkosice budou nová elektronická stavědla typu traťové stavědlo; jako řídicí část s JOP bude využité stávající ES v žst Rokycany. V žst Mirošov a v žst Příkosice bude v SÚ umístěna pouze prováděcí úroveň s deskou nouzových obsluh umístěnou v dopravních kancelářích žst. SZZ v žst Mirošov a Příkosice budou obsahovat systém VNPN s vazbou do systému TRS v trati.

Na základě požadavku zástupců GŘ SŽDC a investora stavby bude realizovaná možnost kompletního řízení provozu na trati Rokycany - Nezvěstice samostatně s doplněním náležitostí v rámci JOP v žst Rokycany.

Pro kabelizaci v obvodu žst Rokycany a v traťovém úseku Rokycany – Mirošov budou použité párové kabely s průměrem žil 1 mm v provedení „ZE“. Pro kabelizaci v obvodu žst Mirošov, v traťovém úseku Mirošov – Příkosice a v obvodu žst Příkosice budou použité párové kabely s průměrem žil 1 mm v provedení „EE“.

SZZ v žst Mirošov a Příkosice budou po realizaci stavby DOZ a po zapojení žst Rokycany do CDP Praha vždy dálkově ovládané.

SZZ v žst Mirošov a v žst Příkosice a dislokovaná část SZZ Rokycany ve SÚ na zastávce Kamenný Újezd u Rokycan, TZZ v traťovém úseku Rokycany – Mirošov, Mirošov – Příkosice a Příkosice – Nezvěstice budou vybavené diagnostickými systémy dle TS 2/2007-Z.

V rámci zpracování DPSŘ a v návaznosti na postup realizace kolejových úprav bude realizováno definitivní staničení všech návěstidel (hlavních, předvěstí a seřadovacích) komisí OŘ Plzeň.

### **Další podmínky pro zajištění činnosti zabezpečovacího zařízení**

Mimo stavbu (v souladu se schválenou dokumentací ve stupni PD) pro zajištění činnosti zabezpečovacích systémů realizovaných v rámci stavby musí být řešena i obchozí spojovací cesta po optickém kabelu pro TZZ Příkosice – Nezvěstice (3. Kategorie dle TNŽ34 2620).

Pro zachování nz. Lipnice (traťový úsek Příkosice – Nezvěstice) bude nutné, dle požadavku OŘ, zabezpečit v.č. 1 a 2 doplněním dvou EZ umístěnými v DK žst. Nezvěstice, s výslednými klíči od výhybek č.1/Vk1 a č.2/Vk2.

## **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

### **D.2.1 Místní kabelizace**

#### **PS 00-02-01 Rokycany – Příkosice, DOK, TK, HDPE**

Pro přenos informací systému sdělovací a zabezpečovací techniky (a i ostatních technologií) v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách se v rámci výše uvedené stavby navrhuje následující úpravy optické a metalické kabelizace.



V rámci této stavby a vzhledem k značným úpravám železničního spodku, svršku a dalších umělých staveb navrhujeme položit v úseku Rokycany (mimo) – Mirošov novou HDPE trubku až do žkm 0,100. V zastávce Rokycany předměstí dojde k napojení na stávající HDPE trubku směrem do žst. Rokycany (se zafouknutým POK 12vl.) pomocí mikrotrubičky. Do ní bude zafouknut nový mikrokabel DOK 36 vláken a bude ukončen plným profilem v žst. Rokycany. Kabel DOK bude ukončen plným profilem v žst. Mirošov dle zásad a směrnic SŽDC. V žst. Rokycany–zast. Kamenný Újezd bude oboustranně ukončeno 24 vláken nového kabelu a zbylých 12 vláken zůstane průběžných. Stávající HDPE ochranná trubka se zafouknutým přípojným OK12 vláken (POK) bude v tomto úseku v rámci PS-00-02-05 ochráněna a případně přeložena na základě stavebních úprav železničního spodku a svršku. Dále je zde navržena pokládka metalického kabelu TCEPKPFLEY 5XN0,8, který bude zároveň sloužit jako vyhledávací vodič pro nově položený DOK 36 vláken. Na TK budou zřízeny nové výpichy k nově instalovaným venkovním telefonním objektům (VTO). Stávající MK TCEPKPFLEY 5XN0,8 bude stejně jako POK 12 vláken ochraňován a překládán v závislosti na stavebních úpravách.

V úseku Mirošov – Příkosice bude položen nový traťový kabel TCEPKPFLEY 10XN0,8, který bude vyváděn dle potřeby u VTO a reléových domků v trati. V železničních stanicích bude vyveden vždy plným profilem na hlavním rozvodu. Ukončení TK bude provedeno zářezovou technologií. V tomto úseku budou položeny dvě nové HDPE ochranné trubky Ø 40/33mm (provozní a záložní. Do provozní trubky bude následně v rámci této stavby zafouknut nový diagnostický optický kabel 36 vláken SM v celém úseku Mirošov – Příkosice a ukončen v jednotlivých žst. dle zásad a směrnice SŽDC v optických rozvaděčích.

Trasa kabelů bude vedena na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o. společně se zabezpečovacími kabely.

### **PS 00-02-02 Rokycany – Příkosice, přenosový systém**

V návaznosti na nově položené optické kabely, je navržen a doplněn stávající přenosový systém a technologická datová síť.

Přenosový systém nám zajistí:

- Propojení telefonních zapojovačů pro dálkové řízení trati;
- Propojení nových digitálních spojovacích zařízení s ATÚ;
- Možnost vybudovat datovou přenosovou síť typu LAN pro technologická zařízení:

EZS, DŘT, DDTS, Kamery, Inf. systémy, Osvětlení, EOv, IP-telefony, MRS

Navrhuje se v úseku Rokycany-Mirošov zachovat stávající přenosový systém o přenosové kapacitě STM-1.

Přenosový systém bude propojen pomocí optických kabelů, které budou položeny v rámci této stavby. Přenosový systém musí být kompatibilní se stávajícím systémem v síti SŽDC a musí umožnit integraci do dálkového dohledu SŽDC. Navržené přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě CTM (Cisco Transport Manager) nebo musí být s tímto nástrojem kompatibilní.

Dále je v úseku Rokycany – Příkosice navrženo vybudování IP technologické datové sítě (TDS), která umožní propojení v podstatě všech sdělovacích systémů a případně dalších technologií (EOv, osvětlení atd.), budovaných touto stavbou, které jsou situovány v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách. Všechny tyto body se navrhuje vybavit L2 (L3) datovým přepínačem.

V rámci řešené stavby budou vybudovány následující body technologické datové sítě:

- Žst. Rokycany - Kamenný Újezd, Žst. Mirošov, Žst. Příkosice
- Zast. Rokycany předměstí, Kamenný Újezd u Rokycan, Nová Huť, Hradek u Rokycan, Mirošov město, Příkosice



## **PS 00-02-05 Rokycany - Nezvěstice, úprava stávající kabelizace SŽDC**

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje ochránit stávající POK, HDPE a TK, při stavebních pracích (železniční svršek, spodek, mosty, propustky, nástupiště atd.). V úseku Rokycany – Mirošov je položen stávající přípojný optický kabel 12 vláken (POK) zafouknutý v HDPE 40/33 a traťový kabel TCEPKPFLEZE 5XN0,8 a TCEPKPFLEY 5X0,8.

Navrhuje se zrušit případné výpichy k jednotlivým venkovním telefonním objektům, RD a do stávajících výpravních budov a technologických objektů.. Ochrany stávajících metalických kabelů budou řešeny přeložkami stávajících kabelů do nové trasy, zvětšením krytí stávajících kabelů, novými kabelovými vložkami v nových trasách, uložení stávajících kabelů do chrániček nebo kombinací výše uvedeného.

Ochrana kabelů bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby. Stávající kabely zůstanou i po realizaci stavby zcela funkční. Proto kabelové vložky na těchto kabelech budou realizovány stejnými profily a provedením jako stávající kabely.

Navržené práce není možné provádět bez krátkodobé výluky na kabelech. Předpokládá se úzká spolupráce se složkami udržujícími upravované kabely.

### **PS 01-02-01 ŽST Rokycany, zast. Kamenný Újezd, místní kabelizace**

### **PS 02-02-01 ŽST Mirošov, místní kabelizace**

### **PS 04-02-01 ŽST Příkosice, místní kabelizace**

V jednotlivých železničních stanicích se navrhuje vybudovat novou místní kabelizaci. Jednak jsou stávající místní kabely již na konci své životnosti a navíc je nutné provést i nová kabelová propojení do dalších objektů (např. propojení výpravní budovy a technologických objektů) a dále k nově budovaným VTO. V rámci místní kabelizace bude řešeno rozmístění a propojení venkovních telefonních objektů umístěných u vjezdových návěstidel, RD, EZ, PSt., atd.

Navrhuje se použít místní kabely v provedení TCEPKPFLEY ...XN0,8. Místní metalické kabely budou ukončeny na zářezových svorkovnicích umístěných v 19" skříni ve sdělovací místnosti. Místní kabelizace bude převážně uložena do společné trasy s traťovými kabely (DOK, TK) a kabely zabezpečovacími.

V rámci místní kabelizace budou osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel a VTO u RD u železničních přejezdů. Použité VTO budou jednookruhové, stažené do telefonního zapojovače v železničních stanicích. Napájení bude řešeno po jednom páru v kabelu ze zdroje 24V (měniče napětí) umístěného v místnosti sdělovacích zařízení. Venkovní telefonní objekty budou vybaveny měničem. Ukončení místního kabelu bude na zářezových rozpojovacích svorkovnicích. Místní sdělovací kabely pro napojení VTO, které budou umístěny u RD se navrhuje ukončit v kombinovaném rozvaděči NN a místního ovládání (případně ve venkovním nástěnném rozvaděči upevněném na objektech RD).

## **D.2.2 Rozhlasové zařízení**

### **PS 01-02-03 Rokycany – Mirošov, rozhlasové zařízení**

### **PS 02-02-03 ŽST Mirošov, rozhlasové zařízení**

### **PS 03-02-01 Mirošov - Příkosice, rozhlasové zařízení**

### **PS 04-02-03 ŽST Příkosice, rozhlasové zařízení**

V železničních stanicích a zastávkách bude vybudováno kompletní nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících včetně staničních rozvodů a nových reproduktorů.

Zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Rozhlas bude ovládán z PC nebo mikropočítače (v zastávkách) pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit ovládací pult telefonního zapojovače. Reprodukory pro ozvučení se navrhuje umístit na zastřešení nástupiště, stožárky venkovního osvětlení případně na samostatné sklopné stožárky, které budou součástí jednotlivých provozních souborů, stavebních objektů. Pro ozvučení nástupiště se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W.

Zemní kabelové rozvody budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu, kabelových roštích nebo v kabelovodu. Reprodukory budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK zářezovou technikou. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou popř. ucpávkou.

Umístění rozhlasového zařízení v železničních stanicích bude ve sdělovací místnosti, v zastávkách bude rozhlasové zařízení umístěno ve venkovních klimatizovaných skříních v antivandalním provedení vyjma zast. Kamenný Újezd, kde bude rozhlasové zařízení umístěno v objektu zastávky ve sdělovací místnosti.

### **D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení**

**PS 01-02-02 ŽST Rokycany, zast. Kamenný Újezd, telefonní zapojovač**

**PS 02-02-02 ŽST Mirošov, telefonní zapojovač**

**PS 04-02-02 ŽST Příkosice, telefonní zapojovač**

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nových telefonních zapojovačů, do kterých budou zaústěny nové i stávající MB okruhy.

Navrhujeme telefonní zapojovač v IP provedení. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ a zjednoduší perspektivní přesun dispečerského centra do alternativních lokalit při přechodu na bezobslužné řízení traťového provozu. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu. V této variantě jsou v jednotlivých železničních stanicích převodníky MB/IP realizované pomocí směrovačů (routerů) a příslušných interních převodníků analogových rozhraní.

Nové IP telefonní zapojovače se navrhuje vybudovat v Žst. Rokycany – zast. Kamenný Újezd, Žst. Mirošov a v Žst. Příkosice.

Telefonní zapojovač v žst. Rokycany – zast. Kamenný Újezd budou tvořit převodníky MB/IP a okruhy od jednotlivých VTO v blízkosti zastávky a u vjezdu budou staženy po technologické datové síti do stávajícího ovládacího pracoviště IPTC v žst. Rokycany. Důvodem je vynesení vjezdového návěstidla od Mirošova až za zastávku Nová Huť a omezený počet čtyřek v traťovém kabelu. Vychází se z předpokladu, že této stavbě bude předcházet stavba DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně), v rámci které bude žst. Rokycany dovybavena IP telefonním zapojovačem.

V případě železniční stanice Mirošov, která je vybavena ITZ TTC 2000C, se navrhuje stávající zařízení TTC 2000C, jehož výroba není výrobcem nadále podporována ponechat ve funkci telefonní ústředny a doplnit ji IP zapojovačem pro MB okruhy. Toto řešení usnadní ovládání telefonních zapojovačů stejného typu z místa dispečera na dálkově řízené trati.

Na stole pohotovostních výpravčích v dopravních kancelářích bude umístěno ovládací pracoviště v provedení IP telefonu. Součástí výstavby TZ bude i výstavba nových náhradních telefonních zapojovačů (NTZ).

**PS 02-02-07 ŽST Mirošov, sdělovací zařízení**

**PS 04-02-07 ŽST Příkosice, sdělovací zařízení**

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

- Vnitřní slaboproudé rozvody (datové, telefonní, hodinové) v nových a stávajících objektech;
- Přemístění stávajícího zařízení do nových sdělovacích místností;
- Přemístění, zajištění připojení na Intranet pro dopravní deník;
- Centrální napájecí zdroj 24V/10A pro napájení VTO;
- Provizorní stavy při prováděné rekonstrukci;
- Demontáž stávajících sdělovacích zařízení.

Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42.

#### **D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace**

**PS 01-02-04 ŽST Rokycany, zast. Kamenný Újezd, EZS**

**PS 02-02-05 ŽST Mirošov, EZS**

**PS 04-02-05 ŽST Příkosice, EZS**

Zajištění objektů bude provedeno jako dvoustupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana).

Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Provozní stavy ústředny budou přenášeny pomocí přenosového systému a technologické datové sítě do dohledového pracoviště DDTS ŽDC.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Na ústřednu EZS bude připojen ovládací panel, který se navrhuje umístit v dopravní kanceláři a u vchodu do objektů (VB, technologický objekt) a propouštěcí zařízení umístěné u vchodových dveří vně objektu. Ústředny je navrženo připojit pomocí datové sítě LAN a přenosového systému na dohledové pracoviště vybavené příslušným softwarem.

Přenos informací z ústředny bude směřován do centrálního dohledového pracoviště EZS, které je součástí systému dálkové diagnostiky DDTS ŽDC. Klientské pracoviště systému DDTS vybavené příslušným dohledovým softwarem bude umístěno v dopravní kanceláři v žst. Rokycany (terminál s dotykovou obrazovkou). Dále budou informace směřovány na dohledové pracoviště DDTS ŽDC do CDP Praha k dispečerovi ŽDC.

#### **D.2.7 Informační systém pro cestující**

**PS 02-02-04 ŽST Mirošov, informační systém**

**PS 04-02-04 ŽST Příkosice, informační systém**

V železničních stanicích Mirošov a Příkosice bude vybudován nový informační systém pro cestující. Pomocí PC a jednotlivých prvků systému s vazbou na rozhlasové zařízení v železniční stanici a zařízení pro informování cestujících v zastávkách dojde k automatickému a vizuálnímu informování cestujících. Nástupištní panely budou vybaveny hodinovým zařízením a možností zobrazovat řádek aktuálních „běžících“ informací. Na každém nástupišti budou panely doplněny moduly umožňujícími funkce a hlasový výstup pro zrakově postižené občany.

Pomocí centrálního počítače je možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění), které poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (GTN). Jednotlivé změny grafikonu, případně servisní zásahy do systému musí být možné provádět dálkově (dálková správa dat) po datové síti. Řídící SW informačního systému musí umožňovat zasílání aktuálních informací zobrazovaných na

odjezdových panelech na internetové stránky SŽDC s.o. Komunikace jednotlivých prvků IS v rámci této stavby je prováděna pomocí technologické datové sítě.

Ovládání celého systému bude prováděno dálkově z řídicího serveru v žst. Rokycany (v budoucnu z CDP Praha), případně – při obsazení stanice výpravčím – místně z pracoviště v dopravní kanceláři. Dálkové ovládání bude realizováno pomocí technologické datové sítě a přenosového systému v jednotlivých železničních stanicích.

### **PS 02-02-06 ŽST Mirošov, kamerový systém**

### **PS 04-02-06 ŽST Příkosice, kamerový systém**

Účelem této části projektu je návrh na vybudování kamerového systému z důvodů vizuální kontroly, ochrany majetku před poškozením či odcizením a sledování dopravní situace. Kamerový systém bude vybudován na technologii IP s kompresí H.264. Pro komplexní řešení monitorování celého prostoru železničních stanic bylo navrženo potřebné množství IP kamer, které monitorují situaci na nástupišťích.

Kamerový systém je navržen pomocí optických kabelů, které zajistí lepší kvalitu přenosu a vyloučí rušivé vlivy. V prostoru stanice bude použita metoda mikrotrubičkování pro snadnější manipulaci s optickými kabely v nástupišťích.

IP kamery na nově budovaných nástupišťích budou umístěny na stožárech informačního systému, případně na samostatných stožárech. Stožáry informačního systému jsou součástí jednotlivých PS Informačního systému v jednotlivých stanicích. IP kamery budou umístěny na závěsu pomocí konzol (držáků kamery). Pohled IP kamery by měl být zaměřen nejvíce na část nástupiště, kde zastavuje vlaková souprava.

Celý systém je budován a koncipován tak, aby byl umožněn přístup ke kamerám i vybraným zaměstnancům pomocí standardních počítačových programů jako jsou např. internetové prohlížeče.

Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využit stávající kamerový server (záznamové zařízení) v žst. Rokycany, kde je také vybudováno klientské pracoviště kamerového systému. Obě tato zařízení budou doplněna o potřebný HW, SW a licence. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému SDH, technologické datové sítě TDS a dálkové optické kabelizace.

## **D.2.8 Traťové radiové spojení**

### **PS 00-02-03 Rokycany - Příkosice, úpravy TRS, MRS**

#### Místní rádiové sítě MRS

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje vybudovat nové místní rádiové sítě MRS v pásmu 150 MHz v jednotlivých železničních stanicích na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Na straně ovládané základnové radiostanice jsou umístěna dvě zařízení. VoIP hlasová brána, která tvoří rozhraní mezi běžnou telefonní linkou a počítačovou sítí, umožňuje kódovat a dekódovat hlas v několika standardních formátech a přenášet ho protokolem pro VoIP komunikaci H.323 nebo SIP. Druhé zařízení (Interface) je speciální zařízení, které umožňuje ovládání radiostanice přes počítačovou síť TCP/IP a upravuje signál mezi VoIP bránou a radiostanicí. Pro spolehlivý přenos hlasu je třeba mít k dispozici přenosovou kapacitu o šířce přibližně 128 kb/s.

V žst. Mirošov byl vybudován IP-radioblok vybavený jednou radiostanicí v rámci stavby „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“. Zde dojde pouze k přemístění do nových prostor, k výstavbě nového anténního nosiče včetně anténního systému, koaxiálního svodu a přepětových ochran.

V žst. Příkosice bude vybudován nový rádiový bod, tvořený IP-radioblokem s jednou radiostanicí. Bude dodána anténní jednotka včetně koaxiálního svodu a přepěťové ochrany. Anténní jednotky budou umístěny dle místních podmínek na samostatných stožárech, případně na stávajících stožárech, na kterých bude provedena repase.

Ovládání systému MRS v jednotlivých železničních stanicích bude možné z IP-TouchScreenového ovládacího terminálu dispečera v žst. Rokycany, případně z lokálního ovládacího analogového pultu radiostanice v jednotlivých žst – v případě obsazení železniční stanice. Řídicí server MRS bude umístěn ve sdělovací místnosti v 19" skříni v žst. Rokycany. Záznam hovorů bude prováděn na záznamové zařízení ReDat 3, které je umístěno v žst. Rokycany (záznamové zařízení bude doplněno o potřebné analogové, digitální karty, licence atd.).

#### Traťový rádiový systém TRS

V úseku Rokycany – Nezvěstice je v současné době provozován stávající traťový rádiový systém TRS, který má základnové radiostanice ZR 47 v žst. Příkosice a v napájecí stanici Nezvěstice. V žst. Mirošov je umístěn pouze ovládací blok ZL 47 a dispečerská sada je v žst. Rokycany. Propojení jednotlivých bloků TRS v úseku Mirošov – Příkosice – Nezvěstice je řešeno radioreleovým spojem VAM, kdy radiostanice a směrové antény VAM jsou umístěny v žst. Mirošov, Příkosice a NS Nezvěstice.

V rámci této stavby se navrhuje v úseku, kde bude vybudován nový traťový kabel, nahradit radioreleové spojení, propojením okruhy v novém traťovém kabelu. Vybrané čtyřky je nutné opatřit translatory. Jedná se o propojení ZR 47 Příkosice – ZL 47 Mirošov a ZR 47 Příkosice – dispečerská ZL Rokycany (v úseku Příkosice – Mirošov). Radiostanice VAM 85 stávajícího radioreleového spoje budou demontovány k dalšímu použití včetně směrových antén.

Veškerý rádiový provoz (TRS, MRS) bude nahráván na stávající záznamové zařízení ReDat 3 v žst. Rokycany, které bude v rámci této stavby doplněno o příslušené analogové a digitální karty a licence.

### **D.2.9 Jiné sdělovací zařízení**

#### **PS 00-02-04 Doplnění Ins a klientů DDTS ŽDC**

Předmětem této části dokumentace je integrace dat z InK v žst. Mirošov do InS na ED Plzeň (realizovaných v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“), doplnění klientských aplikací a aktualizace klientských pracovišť připojených k těmto serverům, včetně klienta na SŽE Hradec Králové. Dále budou dodáni dva mobilní klienti systému DDTS ŽDC a řešeno zasílání SMS vybraných událostí ze systému DDTS ŽDC na mobilní zařízení udržujícím zaměstnancům SSZT přes centrální SMS-Gateway v majetku SŽDC.

#### **Celkové vyčíslení - komponenty systému DDTS ŽDC**

Mobilní klient

2 ks



## D.3 Silnoproudá technologie

### D.3.1 Dispečerská řídicí technika

**PS 02-03-01 Mirošov, DDTS ŽDC**

**PS 04-03-01 Příkosice, DDTS ŽDC**

**PS 00-03-01 ED SŽDC Plzeň, doplnění DŘT**

Předmětem této části dokumentace je realizace dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro TLS realizované v rámci této stavby. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

Ve stanici Mirošov bude realizován integrační koncentrátor systému DDTS ŽDC, přes který budou do technologické datové sítě připojeny technologické systémy realizované s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet z vlastní stanice a ze stanice Příkosice. Jedná se o EOVS, OSV, EZS, ZPDP, ISC a rozhlas. Ostatní připojované systémy (měření spotřeb elektrické energie podružnými elektroměry, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě, monitoring NZZ) pak budou do lokální technologické datové sítě připojeny pomocí PLC v rozvaděčích dálkové diagnostiky RDD. Do LTDS bude také napojeno osvětlení, rozhlas a podružná měření el. energie ze zastávek Rokycany, Kamenný Újezd u Rokycan, Nová Huť, Hrádek u Rokycan, Mirošov Město a Příkosice přes přenosový systém budovaný v rámci sděl. zař. Monitoring NZZ mimo-staničních přejezdů bude realizován pouze u těch přejezdů, které budou napájeny ze společné přípojky s osvětlením zastávek.

Vybraná data z InS (realizovaných v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“) budou protokolem ČSN EN 60870-5-104 komunikována na servery DŘT na ED Plzeň a zaintegrována do serverových a klientských aplikací.

#### **Celkové vyčíslení - komponenty systému DDTS ŽDC**

InK	1 ks
RDD	1 ks

### **PS 02-03-04 Mirošov, DŘT**

V rámci této části dokumentace budou v nově realizované TS 22/0,4 kV a v upravované Rnn ve VB v žst. Mirošov realizovány rozvaděče DŘT se systémy kontroly a řízení (SKŘ) umožňující monitoring a ovládání silnoproudých zařízení s možností ústředního ovládání z ED Plzeň. Na ED SŽDC Plzeň bude doplněn aplikační SW serverů ASDŘ a jejich klientů.

### D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

#### **PS 02-03-02 ŽST Mirošov - TS 22/0,4 kV**

Tento provozní soubor řeší novou trafostanici 22/0,4 kV, 250 kVA v železniční stanici Mirošov. Trafostanice je navržena jako typová betonová pochozí a bude umístěna do prostoru vedle stávající výpravní budovy s odstupem cca 8 m od VB a cca 5 m od přístřešku u nového nástupiště. Nová trafostanice bude sloužit pro napájení elektrickou energií nových zařízení instalovaných v žst. Mirošov a dále pro napájení stávajících i nových zařízení ve VB. Předpokládaný celkový nový el. příkon je 200 kW. Nová trafostanice bude napájena ze sítě 22 kV ČEZ distribuce pomocí nově vybudované kabelové přípojky 22 kV. Nová přípojka 22 kV je řešena v samostatném stavebním objektu. Měření spotřeby el. energie je navrženo na straně NN. Dálkový odečet spotřeby el. energie pro dodavatele el. energie bude navržen (dle požadavku dodavatele el. energie) pomocí systému GSM, dálkový odečet pro odběratele bude řešen pomocí systému RAMEZ. Vlastní technologie trafostanice obsahuje rozváděč VN, transformátor 22/0,4 kV, hlavní rozváděč NN (vč. kompenzace účinníku), rozváděč vlastní spotřeby včetně bezvýpadkového zdroje pro potřeby energetiky. V trafostanici budou umístěna i zařízení jiných SO a PS (rozdávěče pro osvětlení a ohřev výhybek, DŘT, DD, sděl.).

Oproti přípravě dokumentaci se náplň tohoto provozního souboru nemění.



## **E. Stavební část**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### **E.1.1. Železniční svršek a spodek**

Tato část přípravné dokumentace řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku traťového úseku Rokycany – Nezvěstice v km 0,027 -12,988 včetně ŽST Mirošov a ŽST Příkosice. Tento úsek je rozdělen na stavební objekty železničního svršku a spodku:

**SO 01-10-01 Rokycany - Mirošov, železniční svršek**

**SO 02-10-01 ŽST Mirošov, železniční svršek**

**SO 03-10-01 Mirošov - Příkosice, železniční svršek**

**SO 04-10-01 ŽST Příkosice, železniční svršek**

**SO 05-10-01 Příkosice - Nezvěstice, železniční svršek**

**SO 01-11-01 Rokycany - Mirošov, železniční spodek**

**SO 02-11-01 ŽST Mirošov, železniční spodek**

**SO 03-11-01 Mirošov - Příkosice, železniční spodek**

**SO 04-11-01 ŽST Příkosice, železniční spodek**

**SO 05-11-01 Příkosice - Nezvěstice, železniční spodek**

**SO 01-10-01.1 Rokycany - Mirošov, vlečka Kovohutě Rokycany**

**SO 01-10-01.2 Rokycany - Mirošov, vlečka Pila Rokycany**

**SO 01-10-01.3 Rokycany - Mirošov, vlečka Agro Blatná**

**SO 01-10-01.4 Rokycany - Mirošov, vlečka Železářny Hrádek**

**SO 02-10-01.1 ŽST Mirošov, kolejiště DKV**

**SO 03-10-01.1 Mirošov - Příkosice, vlečka Rosso Steel**

**SO 04-10-01.1 ŽST Příkosice, vlečka Příkosická zemědělská**

#### **Železniční svršek**

##### **Staničení**

Počátek staničení je stanoven do výměnového styku výhybky č.1 v ŽST Rokycany (respektuje stávající stav). Ve stávajícím stavu je v ŽST Mirošov v km 7,6 umístěn skok ve staničení, novým přetrasováním trati je tento skok ve staničení přesunut do konce upravovaného úseku za ŽST Příkosice. Konec rekonstrukce je tak umístěn v km 12,987.247, kde navazuje na stávající km 13,329.209.

## Rychlost a směrové poměry

V úseku dochází ke zvýšení traťové rychlosti na 70-80 km/hod, zřízení nástupišť na zastávkách i dopravních s výškou nástupištní hrany 550 (380) mm nad TK a délkou 90 metrů v úseku Rokycany – Příkosice.

Ve stanici Mirošov je snesena stávající kolej č.3 a v jejím prostoru je nově umístěno boční nástupiště mezi koleje č.1 a 3 (dle nového číslování) délky 90 m a výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Další nové boční nástupiště dl. 90m s nástupištní hranou 550mm nad TK je navrženo u kol.č.3 v prostoru před výpravní budovou. Z nové koleje č.3, která půjde z části ve stopě stávající koleje č.3 je na rokycanské straně vyvedena nová kusá manipulační kolej č.3a ukončená před přejezdem zarážedlem s určením pro ložné manipulace. Boční rampa u stávající koleje č.5 bude odstraněna. Sudá skupina kolejí je zachována v rozsahu kolejí č.2, 4. Kolej č. 4 je pak zapojena pouze směrem od Příkosic, na Rokycanském zhlaví je ukončena rovněž zarážedlem v prostoru před přejezdem. U koleje č. 4 je navržena obnova hrany stávající boční rampy. V navrhovaném stavu zůstávají ve stanici tři dopravní koleje č.1,3,2 a dvě manipulační koleje č.4,5. Areál DKV Plzeň je nově napojen kolejemi č. 5 a 7 – jeho počátek je stanoven výměnovým stykem výhybky č.6.

Stávající dopravní Příkosice je změněna na stanici se dvěma dopravními kolejemi č.1 a 3. Kolej č.1 je odsunuta do pozice stávající koleje č.2, na vzniklém prostoru je pak umístěno oboustranné nástupiště s nást. hranami 550 mm nad TK. U koleje č.1 je navržena nástupištní hrana dl. 90m, u koleje č.3 pak nástupištní hrana dl. 45m.

V úseku je rekonstruováno napojení vleček Kovohutě Rokycany, AGRO Blatná a.s., Železářny Hrádek a Rosso Steel Mirošov. Zrušeno bylo napojení vlečky Pila Rokycany a vlečky Příkosická zemědělská. Napojení vleček včetně výhybek je vyčleněno do samostatného stavebního objektu každé vlečky.

## Sklonové poměry

Výškové řešení je co nejvíce přizpůsobeno sklonovým poměrům na stávající trati. Výjimkou jsou úseky, kde je niveleta koleje navýšena ve vztahu k jiným objektům (propustky a mosty).

Ke navýšení nivelety dochází v místě propustky v km 2,079 o 0,32 m, v místě mostu v km 8,964 o 0,26 m a dále v místech, kde jsou místní nerovnosti zarovnávány do jednotného sklonu (např. km 6,3, km 6,8).. Maximální sklon v rekonstruovaném úseku dosahuje 26,1 ‰ v délce 216 m v úseku mostu v km 8,964.

Maximálním sklonem ve stanici Mirošov je sklon 4,1 ‰ v rokycanském zhlaví a sklon 4,5 ‰ v koleji č.4 v km 7,300 – 7,400. Tento sklon zajišťuje výškový přechod koleje ke hraně upravované nákladové rampy tak, aby rozsah úprav této hrany byl minimalizován.

Ve stanici Příkosice je pak použit maximální sklon 1,6 ‰.

## Prostorová průchodnost

Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat následujícím parametrům UIC:

- třída zatížení D 4
- prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC-GC, tj. dle CSN 73 6320 základní průřez Z-GC

## Konstrukce železničního svršku

V ŽST Rokycany bylo v rámci stavby "Optimalizace trati Zbiroh - Rokycany" vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. V návaznosti na tuto stavbu byla realizována stavba „Výstavba PZS v km 0,348 trati Rokycany – Nezvěstice“, kde byl přejezd v ev. km 0,348 začleněn do stanice ŽST Rokycany. V rámci těchto staveb byl v prostoru přejezdu zřízen nový svršek z kolejnic S49 na dřevěných pražcích a provedena byla sanace pražcového podloží, včetně jeho odvodnění - trativod pod přejezdem je sveden do vsakovací jímky. Na přejezdu byla vložena nová celopryžová přejezdová konstrukce. Úsek km 0,316 – 0,344 (již realizovaná rekonstrukce přejezdu včetně zřízení ZKPP a jeho odvodnění) je ze stavby vyjmut.

Železniční svršek v bude v SO 01 a ve vlečkových napojeních a části stanice Příkosice z vyzískaného materiálu - kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB8P s podkladnicovým tuhým upevněním, zčásti budou regenerované kolejnice položeny na nové betonové pražce s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolej č.1 bude svařena do bezстыkové koleje.

V SO 02, 03, 04 a 05 bude v dopravních kolejích železniční svršek nový tvaru 49E1 z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. V manipulačních kolejích bude použit nový svršek ve stykované koleji.

Pod celopryžovými konstrukcemi úroňových přejezdů budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií ochranou.

Rozdělení materiálu bylo stanoveno na základě předkategorizace stávajícího materiálu. Na jejím základě je uvažován výzisk 14 997 m kolejnic S49 a 7260 ks betonových pražců SB8P.

Výhybky vkládané do hlavní koleje budou tvaru S49, 2.generace, uložené na betonových pražcích s pružným upevněním. Použití regenerovaných výhybek na dřevěných pražcích je možné a je navrženo v napojení vlečky Agro Blatná.

Výhybky v manipulačních kolejích budou uloženy na dřevěných pražcích s tuhým upevněním, s přednostním využitím regenerovaného materiálu.

Floušťka štěrkového lože pod pražcem bude v dopravních kolejích min. 0,350 m pod ložnou plochou pražce, u ostatních kolejí bude kolejové lože floušťky 0,300 m od ložné plochy betonového pražce. Ve vlečkových kolejích bude uplatněna floušťka kolejového lože 0.25 m.. Štěrk musí být z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 32-63 mm.

V traťových úsecích leží v koleji výhybky zapojující do trati vlečky Kovohutě, Agro, vlečka Hrádek a vlečku Roso Steel. V okolí těchto vleček a v obvodu stanic Mirošov a Příkosice a dále v úseku km 0,0 – 0,391 je navrženo zapuštěné štěrkové lože. Rozsah je patrný v přílohách č. 101-108 Situace. Tento rozsah zapuštěného ŠL bylo odsouhlaseno OŘ Plzeň.

Dle předpisu SŽDC S3/2 Bezстыková kolej tab.č.1 budou v koleji osazeny v návaznosti na parametry směrových oblouků pražcové kotvy.

Z rozsahu rekonstrukce vyplývá i rozsah demoličních prací. Původní kolejový rošt (i v opuštěných úsecích) a výhybky budou sneseny a odvezeny na mezideponii. O dalším využití tohoto materiálu musí rozhodnout odborná komise - kategorizátor na základě skutečného stavu.

Při provádění prací na železničním svršku se předpokládá, že po odtěžení stávajícího štěrkového lože a jeho následné recyklaci bude materiál využit z 40% do podkladních vrstev a 60% materiálu bude určeno do odpadu.

## **Železniční spodek**

### **Konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku**

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum pražcového podloží „Revitalizace trati Rokycany - Nezvěstice“ z prosince 2013. Průzkumy provedla firma GeoTec – GS. a.s. Praha. K návrhu byly dále využity i archivní kopané sondy z akce Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Rokycany – Nezvěstice z ledna 2013 předané projektantovi investorem.

Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7.

Návrhová rychlost v dotčeném úseku Rokycany – Mirošov-město pro klasické soupravy je 80km.h-1 , v úseku Mirošov-město – Příkosice pro klasické soupravy je až 65km.h-1 .

Předpis S4 stanoví pro hlavní traťové a hlavní staniční koleje na tratích regionálních minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 15 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 30 MPa.

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží na mostech, propustech a přejezdech stanoví předpis SŽDC S4 na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 50MPa při modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku 30MPa v okolní trase.

Index mrazu (dle SŽDC S4, příloha 7, obr.1)  $I_{mn} = 450^{\circ}\text{C}.\text{den}$ .

Hloubka promrzání  $H_{pr} = 0,045\sqrt{I_{mn}} = 0,96\text{m}$

Třída zatížená D4

Konstrukční uspořádání pražcového podloží je provedeno dle předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek.

V celém úseku jsou navrženy konstrukce předpokládající snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože v potřebném rozsahu.

Konstrukce vyhovují i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu.

### Plán tělesa železničního spodku

V celém úseku je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 4%. Pláň ve sklonu 5% je navržena na nově budovaném přísypu přeložky v km 11,730 – 11,890. Vodorovná pláň tělesa železničního spodku je navržena výjimečně v úsecích trati z důvodu splnění podmínky maximální tloušťky štěrkového lože 900mm. Základní šířka ukloněné pláně tělesa železničního spodku jednokolejné trati je 6,20m, vodorovné pláně pak 6,00m.

Základní šířka pláně tělesa železničního spodku v kolejích v širé trati je v oblouku s převýšením rozšiřována podle zásad vzorového listu Ž1.11 N, čl.21, první odstavec: V oblouku s převýšením se skloněná pláň tělesa žel. spodku nepřevyšuje, rozšíření je navrženo pouze v místech pochozí stezky užší než 0,40m. V místech s vodorovnou zemní plání se na vnější straně oblouku pláň rozšíří o hodnotu „a“ přičemž  $a = 0,10\text{m}$  při převýšení koleje  $D=30$  až  $79\text{mm}$ ,  $a=0,20\text{m}$  při převýšení koleje  $D = 80$  až  $150\text{mm}$ .

V odůvodněných případech (nutnost zmenšení záboru nebo možnost provedení rekonstrukce bez záboru) je zemní pláň zmenšena až na minimální šířku pochozí stezky 0,40m, případně použito zapuštěné kolejového lože s použitím traťového profilu šířky 2,5 m v širé trati.

Zajištění předepsané šířky pláně tělesa železničního spodku je zajištěno v násypech rozšířením drážní stezky drobnými přísypy a zídkami U3, v zářezu zřízením pražcovými rovinami a gabionovými zdmi.

### Úpravy svahů

V rekonstruovaném úseku zůstávají koleje přes nové dispoziční řešení kolejíště železničních stanic na stávajícím drážním tělese. Úpravy geometrické polohy koleje vyvolávají příčné posuny koleje a tím i potřebu úpravy přilehlých svahů.

U upravovaných svahů do 1m je navržena jejich vegetační ochrana a to vrstvou ornice tl. 0,15m s osetím. U delších svahů pak vegetační ochrana a to vrstvou ornice tl. 0,15-0,20m s osetím a kokosová (biodegradační) rohoží uchycena ocelovými skobami.

U zářezů, ke kterým směřuje dlouhý mírný svažité terén budou svahy pokryty drátokamennými matracemi tl. 0,30m, které budou na horním okraji osazeny gabionem s přesahem 0,5 – 1,0 m nad stávající terén. Gabion bude zabraňovat splavování zeminy směrem k tělesu železničního spodku, v intervalech daným terénem bude přerušován skluzy k protečení vody k odvodňovacímu příkopu.

V zářezovém skalním svahu v km 10,355 – 10,550 je navrženo zajištění svahu tyčovými kotevními prvky s ocelovými síti s povlakem.

### Odvodnění

Odvodnění sedlané zemní pláně je zajištěna buď prostým vyvedením na kraj násypu, nebo k podélným odvodňovacím zařízením (trativod, otevřený příkop, příkopový žlab TZZ3, TZZ4, příkopová zídka UCB a UCH). Vyústění odvodňovacích zařízení je navrženo buď na otevřený terén, zpevněných příkopů, propustků, nebo do stávající kanalizace.

V km 1,820 – 1,920 je z kapacitních důvodů navržen rozšířený příkop zpevněný lomovým kamenem.

V km 11,730 – 11,900 je navržen z důvodu zvýšení traťové rychlosti směrový posun osy koleje až 2,3m. Z tohoto důvodu je navrženo rozšíření násypového tělesa přísypem, jehož základová spára je odvodněna otevřeným zpevněným příkopem až k ke stávajícímu kanalizačnímu svodu..

### Násypy

V km 11,730 – 11,900 je navržen z důvodu zvýšení traťové rychlosti směrový posun osy koleje až 2,3m. Z tohoto důvodu je navrženo rozšíření násypového tělesa přísypem.

## SO 90-10-01 Rokycany – Nezvěstice, vstrojení trati

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje a opětovné osazení vybraných stávajících prvků výstroje trati po přechodnou dobu do zprovoznění nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na vybraných přejezdech.

Stavební objekt zahrnuje úplnou výměnu prvků vystrojení trati v úseku Rokycany (mimo) – Mirošov – Příkosice mezi km 0,027 a 12,987 vč. úpravy dotčených návěstidel v navazujících úsecích trati. Staničení bude plynule navázáno na stávající soustavu staničení a v místě konce úprav (km 12,987) bude umístěn skok ve staničení, který bude evidován dle M21.

Výstroj trati bude zřízena pro návěstění rychlostí V a  $V_{130}$ .

Tabule s názvem stanic (zastávek) nejsou součástí tohoto SO, ale orientačního systému.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

## E.1.2 Nástupiště

### SO 01-12-01- Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Rokycany předměstí

V současnosti je v zastávce Rokycany předměstí původní, úrovněvé nástupiště, které bude odstraněno a nově zřízeno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a šířkou 3,0 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1680 mm. Podélný sklon nástupiště bude vždy totožný se sklonem koleje a příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Nástupiště je typu H bez konzolových desek.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm o rozměru 200x200mm bez sražených hran s max. šířkou spar 3mm a kladená na spáru. ( nebo z nástupištních dlažebních desek) , ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H 130 na jedné straně a obrubníkem v betonovém loži na straně druhé.

Čela nástupišť budou ukončena L prefabrikáty. Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb. a dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“.



Na koncích nástupišť bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

Součástí SO nástupiště bude i mobiliář sestávající se s odpadkového koše a nádoby na posypový materiál.

### **SO 01-12-02 - Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Kamenný Újezd u Rokycan**

V zastávce je nyní původní úroňové nástupiště, které bude odstraněno a nově zřízeno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a šířkou 2,5 m.

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1670 mm. Podélný sklon nástupiště bude vždy totožný se sklonem koleje a příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Nástupiště je typu H bez konzolových desek.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm o rozměru 200x200mm bez sražených hran s max. šířkou spar 3mm a kladená na spáru. (nebo z nástupištních dlažebních desek), ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H 130 na jedné straně a monolitickou vyztuženou zdí na straně druhé. Čela nástupišť budou ukončena L prefabrikáty. Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb. a dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištční přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“.

Na nástupišti a přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

Součástí SO nástupiště bude i mobiliář sestávající se s odpadkového koše a nádoby na posypový materiál.

### **SO 01-12-03 - Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Nová Huť**

V současnosti je v zastávce Nová Huť umístěna dvojice vnějších úroňových nástupišť délky 68m a 58 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK. Stávající nástupiště budou odstraněna. Nástupiště délky 58,0m je plně zrušeno i se stávajícím přístřeškem a pro oba směry bude sloužit protější, nově zřízené nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a šířkou 3,0 m (v délce cca 20 m) před stávající výpravní budovou a 2,5m na konci nástupiště délky (cca 70 m). Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje 1680 mm, Podélný sklon nástupiště bude vždy totožný se sklonem koleje a příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Nástupiště je typu H bez konzolových desek.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm o rozměru 200x200mm bez sražených hran s max. šířkou spar 3mm a kladená na spáru. (nebo z nástupištních dlažebních desek), ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H 130 na jedné straně a obrubníkem v betonovém loži na straně druhé.

Čela nástupišť budou ukončena L prefabrikáty. Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb. a dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“.

Na konci nástupiště a přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

### SO 01-12-04 Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Hrádek u Rokycan

V zast. Hrádek u Rokycan bude nově zřízeno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a šířkou 2,5 m. Délka nástupní hrany je 90 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1680 mm. Podélný sklon nástupiště bude totožný se sklonem koleje (7,17 a 11,56 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Nástupiště leží z půlky v přímém úseku a z půlky v přechodnici a oblouku o poloměru 565 m s převýšením 60 mm. Nástupiště je typu H bez konzolových desek. Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm o rozměru 200x200mm.

Jako přístřešek bude použit stávající zděný.

Pro přístup na nástupiště bude zřízen krátký šikmý chodník celkové délky 19 m a šířky 1,86 a 2,12 m. Delší část chodníku stoupá od stávající pěší komunikace ve sklonu 8,33 % podél stávajícího přístřešku, následuje vodorovná část chodníku před vchodem do přístřešku ve výškové úrovni podlahy přístřešku a chodník končí krátkou šikmou částí ve sklonu 1%, kterou ústí na nástupiště. Na konci nástupiště a přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m.

### SO 02-12-01- Žst. Mirošov, nástupiště

V ŽST Mirošov budou nově zřízena 2 nástupiště. Zřízeny budou dvě jednostranná nástupiště u kolejí č. 1 a 3 s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran u koleje č. 1 je 90 m, u koleje č. 3 je také 90 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je u nástupiště 2. L = 1,67m, u nástupiště 1. L = 1,68m. Podélný sklon přilehlých kolejí je +2,5 ‰ ve směru staničení.

Nástupiště je typu H bez konzolových desek. Nově navržená výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Nástupištní prefabrikát typu H je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z beton cementové malty tloušťky 0,010 m.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby na zhutnělém zásypu nástupištního prefabrikátu. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H nebo monolitickou zídou ze ŽB, popř. obrubníkem. Povrch nástupišť je řešen jako nepojízdný vozíky.

V určených místech bude nástupiště ohraničené monolitickou zídou ze ŽB C25/30, na které bude seshora přikotvené ocelové zábradlí výšky 0,9 m.

Nástupiště budou ukončena monolitickými železobetonovými zídkami. Služební schodiště, či přejezdy pro vozíky nebudou v rámci této stavby zřizovány.

Přístup na nástupiště (nástupiště č. 1 a 2) je zajištěn šikmými přístupovými chodníky (rampami) a úrovnovou komunikací.

Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Veškerá použitá zámková dlažba bude tl. 80 mm a bude mít protiskluzný povrch.

Odvodnění nástupišť pro odvedení povrchové vody se provede příčným sklonem směrem od koleje spádem 2‰.

Podélný sklon nástupiště je shodný s podélným sklonem přilehlých kolejí a má hodnotu +2,5 ‰ ve směru staničení.

Součástí tohoto objektu je zřízení přístupů na nástupiště a úprava plochy kolem výpravní budovy. Přístup na nástupiště 1 bude zřízen přístupovým chodníkem o šířce 2m a délce 10,88m. chodník navazuje na stávající komunikaci. Na chodníku jsou zřízeny hmatové úpravy pro nevidomé. Odvodnění je zajištěno příčnými a podélnými sklony do okolního terénu. Okolo výpravní budovy je

zřízena plocha, která je vedena po terénu a je navázána na vstupy do výpravní budovy. Od komunikace je plocha široká 5,6m a před výpravní budovou je šířka chodníku 2m, zbytek úpravy u výpravní budovy bude dosypán štěrkem. Plocha je spádována v základním příčném sklonu 2%, který se mění dle návazností. Z plochy vycházejí dva přístupy na nástupiště a to jeden na nástupiště 1 o šířce 1,8m a druhý na nástupiště 2 o šířce 1,8m který přechází na šířku 1,9m. Na příslušných místech jsou zřízeny hmatové úpravy pro nevidomé. U chodníků směrem ke koleji bude zřízeno zábradlí se svislou výplní. Odvodnění je zajištěno příčnými a podélnými sklony do okolního terénu. Pro odtok vody se u výpravní budovy počítá s úpravou stávajícího terénu. Dále bude upravena asfaltová plocha, kde bude obnoven asfaltový kryt a spádována bude k nové vpusti (viz. situace). Plocha mezi nástupištěm a stávající komunikací bude v tl. 20cm ohumusována a zatravněna.

Mezi nástupišti 1 a 2 je zhotovena celopryžová konstrukce šířky 2,7m. Panely jsou vkládány na podložky bez jakýchkoliv šroubových spojů, což umožňuje vyjmutí jednotlivých panelů.

### SO 03-12-01 - Zast. Mirošov Město, nástupiště

V současnosti je v zastávce Mirošov Město umístěno vnější úroňové nástupiště a stávající zděný přístřešek. Nástupiště s pevnou nástupní hranou délky 84 m a s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK, které bude odstraněno.

Nově zřízené vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a šířkou 3,0 m, délka nástupní hrany je 90 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1680 mm. Podélný sklon nástupiště bude totožný se sklonem koleje, příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje.

Nástupiště je typu H bez konzolových desek.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm o rozměru 200x200mm bez sražených hran s max. šířkou spar 3mm a kladená na spáru (nebo z nástupištních dlažebních desek), ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H 130 na jedné straně a obrubníkem v betonovém loži na straně druhé.

Čela nástupiště budou ukončena L prefabrikáty. Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb. a dle normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“.

Na koncích nástupiště a na přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

Nástupiště bude odvodněno vyspádováním směrem od koleje, dosvahováno ke stávajícímu terénu, voda z pochozí plochy bude stékat přes vnější hranu mimo nástupiště a bude odvedena příkopovými tvárnicemi do šachty pro dešťovou vodu v blízkosti přejezdu.

Součástí SO nástupiště bude i mobiliář sestávající se s odpadkového koše a nádoby na posypový materiál.

### SO 03-12-02 Mirošov – Příkosice, nástupiště zast. Příkosice zastávka

V zast. Příkosice zastávka bude nově zřízeno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 380 mm nad TK a šířkou 3,0 a 2,5 m. Délka nástupní hrany je 90 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1650 mm. Podélný sklon nástupiště bude totožný se sklonem koleje (19,86 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Začátek nástupiště leží v přímém úseku, následuje přechodnice a oblouk o poloměru 200 m s převýšením 87 mm. Jako přístřešek bude použit stávající zděný.

Pro přístup na nástupiště bude zřízen krátký šikmý chodník celkové délky 9 m a šířky 2,0 m ve sklonu cca 4 %, jež bude ústít na stávající silniční komunikaci. Příčný sklon bude 2 % ve směru ke koleji, kromě části, kde se chodník napojuje na nástupiště – zde bude sklon opačný. Na koncích

nástupišť a na přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

### SO 04-12-01 ŽST Příkosice, nástupiště

V Žst. Příkosice bude nově zřízeno jedno poloostrovní nástupiště. Zřízeno bude u koleje č. 1 s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran u koleje č. 1 je 90 m, u koleje č. 3 je 45 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje č.1 je  $L = 1,67\text{m}$ , u koleje č.3 je  $1,68\text{ m}$ , protože je zde oblouk  $R=300\text{ m}$ . Podélný sklon přilehlých kolejí je  $+1,68\text{ ‰}$  ve směru staničení.

Nástupiště je typu H bez konzolových desek. Nově navržená výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Nástupištní prefabrikát typu H je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z beton cementové malty tloušťky 0,010 m. Nástupištní prefabrikáty typu H je nutno zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou a vrstvou šterkodrti minimální tloušťky 0,800 m pod horní plochou nástupiště.

Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou ze zámkové dlažby na zhutnělém zásypu nástupištního prefabrikátu typu H. Zámková dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu H nebo monolitickou zídou ze ŽB. Povrch nástupišť je řešen jako nepojízdný vozíky.

V určených místech bude nástupiště ohraničené monolitickou zídou ze ŽB C25/30, na které bude seshora přikotvené ocelové zábradlí výšky 0,9 m.

Nástupiště budou ukončena monolitickými železobetonovými zídkami. Služební schodiště, či přejezdy pro vozíky nebudou v rámci této stavby zřizovány.

Linie podél nástupištních hran a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem (odstín RAL 1003) šířky 150 mm.

Veškerá použitá zámková dlažba bude tl. 60 mm a musí mít protiskluzný povrch.

Součástí tohoto objektu je zřízení napojení nástupiště a přilehlé komunikace. Bude zhotoven chodník šířky 1,8m a délky 21,05m. Na chodník budou u nástupiště navazovat dva zvýšené chodníky šířky 1,8m. U chodníku bude zřízena plocha, kde bude umístěn přístřešek. Chodník je veden částečně po terénu a částečně v násypu. Na chodníku jsou zřízeny hmatové úpravy pro nevidomé. Odvodnění je zajištěno příčnými a podélnými sklony do okolního terénu.

Na přístupovém chodníku mezi nástupištěm a stávající komunikací je zhotovena celopryžová konstrukce šířky 2,7m. Panely jsou vkládány na podložky bez jakýchkoliv šroubových spojů, což umožňuje vyjmutí jednotlivých panelů.

Na koncích nástupišť a na přístupové cestě bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m. Zábradlí je navrženo ocelové z otevřených profilů UPN a z ploché oceli S235 JRH, plechy S235 JR se zarážkou pro slepeckou hůl.

## E.1.3 Železniční přejezdy a přechody

### SO 01-14-01 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev.km 0,895

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v km 0,895, který leží na silnici III.třídy SIII/11732. Šířka přejezdu je 29m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 7,37m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Upraveny budou i přilehlé asfaltové plochy, které budou napojeny na stávající stav. Odvodnění bude zajištěno do okolního terénu a do trativodu.

### SO 01-14-02 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 1,014

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v km 1,014, který leží na silnici III.třídy SIII/11732. Šířka přejezdu je 20,4m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace



je 5,56m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Odvodnění bude zajištěno do okolního terénu a do odvodňovací šachty.

#### **SO 01-14-03 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 1,824**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na místní komunikaci za nový přejezd ze zádlahových panelů v délce 6,15m. Dále dojde k úpravě šířkových a výškových poměrů přilehlé komunikace, která bude v prostoru nebezpečného pásma žel. přejezdu rozšířena na 5 m. V rámci odvodnění bude doplněn odvodňovací žlab DN 200 š. 0,26 m pro odvedení srážkové vody z povrchu komunikace. Svah pod vyústěním žlabu bude zpevněn lomovým kamenem. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 18 m.

#### **SO 01-14-04 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 2,344**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd ze zádlahových panelů v km 2,344, který leží na místní komunikaci. Šířka přejezdu je 8,61m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 5,00m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Odvodnění bude zajištěno do okolního terénu.

#### **SO 01-14-05 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 2,671**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z asfaltových betonových vrstev za nový komplet z pryžové přejezdové konstrukce v délce 12,00 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 10,00 m a úhel křížení 70° - 90°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 410 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 13,668 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na jižní straně přejezdu dojde k odsunu přilehlé stykové křižovatky pomocí vysazených zelených ploch a k osazení dopravních značek. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

#### **SO 01-14-06 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 3,107**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu ze středového silničního panelu za nový betonový komplet ze zádlahových panelů v závěrných zídkách v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 4,00 m a úhel křížení 85°. Stávající konstrukce nebezpečné vozovky je odstraněna v tloušťce 390 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 16,073 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

#### **SO 01-14-07 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 3,900**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v ev. km 3,900, ve staničení nové koleje v km 3,892 ležící na silnici III. třídy SIII/11724. Šířka přejezdu je 8,40m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 7,25m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Upraveny budou i přilehlé chodníky, které budou napojeny na stávající stav. V rámci odvodnění dojde k vytvoření příčného odvodňovacího žlabu. Odvodňovací žlab bude napojen do šachty RŠ na přípojce odvodnění nástupiště. Trasa potrubí je navržena v souběhu s železniční tratí s dodržení minimální vzdálenosti pro souběh kanalizace a kolejí. Přípojka odvodňovacího žlabu bude z plastové potrubí PVC DN 200 délky 11m, potrubí bude uloženo ve spádu 2%. Napojení do šachty bude řešeno spádištěm.

#### **SO 01-14-08 Rokycany – Mirošov, přechod v ev. km 4,370**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přechodu pro chodce ze středového silničního panelu za nový betonový komplet ze zádlahových panelů v závěrných zídkách v délce 3,69 m. Rekonstruovaný přechod má šířku 3,69 m a úhel křížení 90°. Stávající nebezpečné plochy, plochy z betonových panelů a část ocelové lávky jsou odstraněny v tloušťce 240 mm, nahrazeny chodníky z asfaltových vrstev v délce 8,689 m a směrově a výškově napojeny na stávající stav. Rozhledové poměry na přechodu jsou vyhovující.



**SO 01-14-09 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 4,736**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu ze středového silničního panelu za nový betonový komplet ze základových panelů v závěrných zídkách v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 4,00 m a úhel křížení 65°. Stávající konstrukce nezpevněné vozovky je odstraněna v tloušťce 390 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 12,500 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

**SO 01-14-10 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,010**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na místní komunikaci za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 13,20 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Také dojde k úpravě sjezdu podél železniční tratě. Stávající sjezd bude z důvodu zvýšení bezpečnosti posunut cca o 15 m směrem od přejezdu. Kvůli posunu sjezdu bude také přeložen stávající plot z betonových dílců. V rámci odvodnění bude instalován odvodňovací žlab DN200 pro odvedení srážkové vody z povrchu. Povrchová úprava komunikace a sjezdu bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav komunikace je 33,98 m, délka navržených úprav sjezdu činí 39,78 m.

**SO 01-14-10.1 Rokycany - Mirošov, úprava oplocení areálu Železářny Hrádek**

Vlivem úpravy přejezdu č. P1217 v km 5,010 a rekonstrukce sjezdu vlevo od koleje musí dojít k úpravě oplocení přilehlého areálu. Stávající betonové oplocení se v nezbytné délce cca 47,5 m zdemoluje a v souladu se zákonem zlikviduje. Nové betonové, prefabrikované oplocení, které se napojí na stávající oplocení areálu, povede v nové trase v délce cca 55,0 m. Oplocení konstrukčně vychází ze stávajícího, tzn. systém prefabrikovaných betonových sloupků a výplňových betonových desek, doplněný na koruně zdi zábranou z ostnatého drátu.

**SO 01-14-11 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,171**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na místní komunikaci Hutnická za nový celopryžový přejezd délky 7,2m. Dále dojde k úpravě výškových poměrů přilehlé komunikace. V rámci odvodnění bude doplněn odvodňovací žlab DN 200 š. 0,26 m pro odvedení srážkové vody z povrchu komunikace. Svah pod vyústěním žlabu bude zpevněn lomovým kamenem. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 16,2 m. V rámci stavebního objektu bude odstraněn stávající chodník, který vede souběžně s tratí mezi SO 01-14-11 a SO 01-14-12 a bude vybudován chodník nový ve vzdálenosti 6,1m od osy navrhované koleje. Povrch chodníku bude z betonové dlažby při základní šířce 2,0m.

**SO 01-14-12 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,214**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na místní komunikaci Polní za nový celopryžový přejezd délky 8,4m. Dále dojde k úpravě šířkových a výškových poměrů přilehlé komunikace, která bude v prostoru nebezpečného pásma žel. přejezdu rozšířena na 5 m. V rámci odvodnění bude doplněn odvodňovací žlab DN 200 š. 0,26 m pro odvedení srážkové vody z povrchu komunikace. Žlab bude zaústěn do propustku SO 01-21-13. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Na vedlejší komunikaci bude zrušena stávající uliční vpust' ve zpevněném příkopu. Bude osazena uliční vpust' v nové poloze a zároveň bude provedena nová kanalizační přípojka PVC DN 200 délky 19m, která bude zaústěna do šachty propustku. Délka navržených úprav je 25,8 m + 17,5 m odbočení. Na komunikaci Polní bude doplněno svislé dopravní značení P2 – Hlavní pozemní komunikace a B24a – Zákaz odbočení vpravo.

**SO 01-14-13 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 5,411**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových základových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Celková délka navržených úprav komunikace je 6,9+18,1= 25m.

**SO 01-14-14 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 6,266**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu ze středového a vnějšího silničního panelu za nové vnitřní betonové zádlahové panely v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 4,00 m a úhel křížení 75°. Stávající konstrukce nezpevněné vozovky je odstraněna v tloušťce 390 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 18,602 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

**SO 01-14-15 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 6,901**

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z asfaltových betonových vrstev a středového silničního panelu za nový betonový komplet ze zádlahových panelů v závěrných zídkách v délce 7,38 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 65°. Stávající konstrukce asfaltové a nezpevněné vozovky je odstraněna v tloušťce 390 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 19,105 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na západní straně přejezdu je umístěn monolitický odvodňovací žlab délky 3,32 m zaústěný do stávající kanalizace. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

**SO 01-14-16 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 7,104**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v ev. km 7,104, ve staničení nové koleje v km 7,101 ležící na místní komunikaci. Šířka přejezdu je 9,60m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 7,50m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. V rámci odvodnění dojde k vytvoření příčného odvodňovacího žlabu.

**SO 03-14-01 Mirošov – Příkosice, přejezd v ev. km 8,121**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd ze zádlahových panelů v ev. km 8,121, ve staničení nové koleje v km 7,787 ležící na účelové komunikaci. Šířka přejezdu je 6,15m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 3,46m. Komunikace bude šterková. Přejezd je trvale uzavřen.

**SO 03-14-02 Mirošov – Příkosice, přejezd v ev. km 8,917**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v ev. km 8,917, ve staničení nové koleje v km 8,583 ležící na silnici II. Třídy SII/117. Šířka přejezdu je 8,40m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 5,05m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Upraven bude i přilehlý chodník, který bude napojen na stávající stav. Dojde také k úpravě nezpevněného vjezdu u přejezdu. V rámci odvodnění dojde k vytvoření příčného odvodňovacího žlabu.

**SO 03-14-03 Mirošov – Příkosice, přechod v ev. km 9,010**

Součástí tohoto objektu je zřízení nového přechodu přes trať v ev. km 9,010, ve staničení nové koleje v km 8,716. Přechod bude zřízen jako bezbariérový. Po obou stranách přechodu budou zhotoveny zdi. Na zdech bude namontováno zábradlí. Šířka přechodu bude 2m, na druhé straně bude přechod zúžen na 1,6m. Konstrukce na přechodu bude zřízena jako celopryžová. Šířka přejezdu je 2,70m. Odvodnění bude zajištěno do okolního terénu.

**SO 03-14-04 Mirošov – Příkosice, přejezd v ev. km 9,692**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v ev. km 9,692, ve staničení nové koleje v km 9,354 ležící na silnici III. Třídy SIII/1783. Šířka přejezdu je 8,40m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 6,00m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. V rámci odvodnění dojde k vytvoření příčného odvodňovacího žlabu.

**SO 03-14-05 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 11,398**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na silnici III/1783 za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 10,80 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace a zřízení vjezdu na pozemek za zastávkou. V rámci odvodnění bude rekonstruován také odvodňovací žlab, bude instalován nový žlab DN200 a srážková voda odvedena pomocí betonových žlabovek do drážního příkopu. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 25,21 m.

**SO 03-14-06 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 11,718**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových zádlážbových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace ve stávající šířce cca 6,0m a délce 4,89+3,14=8,03m. Pro odvedení srážkové vody z povrchu bude obnoven stávající žlab š.400mm, který je zaústěn do přilehlého příkopu. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu.

**SO 03-14-07 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,060**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na účelové komunikaci za nový přejezd z betonových zádlážbových panelů. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 7,38 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 13,84 m.

**SO 03-14-08 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,510**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na účelové komunikaci za nový přejezd z betonových zádlážbových panelů. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 7,38 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav komunikace je 16,24 m.

**SO 03-14-09 Mirošov - Příkosice, přejezd v ev. km 12,706**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu na silnici III/11740 za nový celopryžový přejezd délky 12,0m. Dále dojde k úpravě výškových poměrů přilehlé komunikace a k úpravě směrových a výškových poměrů na účelové komunikaci. V rámci odvodnění bude doplněn odvodňovací žlab DN 200 š. 0,26 m pro odvedení srážkové vody z povrchu komunikace. Svah pod vyústěním žlabu bude zpevněn lomovým kamenem. Povrchová úprava obou komunikací bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 33,1 m + 12,5 m na účelové komunikaci. Na silnici III/11740 bude doplněno svislé dopravní značení P2 – Hlavní pozemní komunikace a B24b – Zákaz odbočení vlevo a na účelové komunikaci svislé dopravní značení P4 – dej přednost v jízdě a B24a – Zákaz odbočení vpravo.

**SO 05-14-01 Příkosice – Nezvěstice, přejezd v ev. km 13,278**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd v ev. km 13,278, ve staničení nové koleje v km 12,933 ležící na silnici III.třídy SIII/11734. Šířka přejezdu je 9,60m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 5,80m. Povrchová úprava obou komunikací bude z asfaltového betonu. Odvodnění bude zajištěno do okolního terénu.

## E.1.4 Mosty, propustky, zdi

### Mosty a propustky:

V řešeném úseku jsou tři mosty - 1x ocelový, 2x klenbový + 34 železničních propustků (19x trubní, 1x klenba, 13x ŽB deska, 1x sanace trouby) + jeden trubní silniční.

Prostorové uspořádání na mostních objektech je u nových mostních objektů, kde je výměna nosné konstrukce řešeno dle ČSN 73 6201, u stávajících mostních objektů je řešeno s přihlédnutím ke směrnici SŽDC č. 32/2007 a dále dle zvýšení návrhové rychlosti v daném traťovém úseku.

Na všech nových objektech je dodržena šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv - na stávajících mostních objektech je řešeno individuálně.

Minimální profil nových trubních propustků je navrhován DN 800 mm a ve výjimečných případech menší.

Stávající železniční nenalezené, zrušené v MESu a nefunkční propustky v ev. km 0,335 - 0,758 - 0,868 - 2,796 - 5,943 - 7,859 - 8,92012,065 - 12,426, budou v případě jejich nalezení v rámci objektu železničního spodku zrušeny. Řešení shodné s přípravnou dokumentací.

### Opěrné a zárubní zdi:

V řešeném úseku je jedna opěrná zeď. Zárubní zdi jsou nově ze stavby vypuštěny a budou v rámci SO ŽSS nahrazeny opevněným svahem s valem.

### Zatížení umělých staveb:

Pro projekt **Revitalizace trati Rokycany - Nezvěstice** bude postupováno podle Zásad rekonstrukce regionálních drah - směrnice č.32/2008 (SŽDC, s. o.). Podle přílohy 2 této směrnice je traťový úsek Rokycany - Nezvěstice (REG053) zařazen do systému regionálních drah ČR.

Zatížení železniční dopravou bude určeno pro kategorie tratí 3. třídy podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů - předpis č.18/86-PMR (SŽDC, s.o.). Model zatížení bude uvažován LM71 s národním klasifikačním součinitelem zatížení  $\alpha=1,10$ , dynamický součinitel bude použit  $\phi_3$  - pro standardně udržovanou kolej, vše podle ČSN EN 1991-2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu bude stanovení zatížitelnosti **zuic** podle SR 5: Služební rukověť - Určování zatížitelnosti železničních mostů (SŽDC, s.o.) s uvažováním součinitelů spolehlivosti zatížení podle souboru norem ČSN EN. Podle tohoto principu je pak u tratí 3. třídy min. hodnota zatížitelnosti pro novostavby **zuic  $\geq 1,25$** . Pokud bude u stávající konstrukce **zuic  $\leq 1,0$** , bude posouzena přechodnost provozního železničního zatížení. Traťová třída železničního zatížení bude určena pověřeným orgánem ředitelství SŽDC, s. o. jako C3 a D3.

### Železniční mosty

#### **SO 01-20-01 Rokycany - Mirošov, most v ev. km 3,689**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 3,689 (nový km 3,688.338). Most překračuje trvalou vodoteč - Pekelský potok.

Stávající most je kolmý, jednokolejný, o jednom otvoru a překonává trvalou vodoteč - Pekelský potok. Světlá šířka mostu je 7,55 m a volná výška 5,1 m. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s čely. Zdivo klenby, opěr a poprsní zdi je řádkové z kamene (granit). Šikmá křídla jsou kamenná z

lomového kamene. Objekt je založen na plošných základech. V klenbě nejsou viditelné trhliny ani jiné vážnější poruchy a je ve velmi dobrém stavu.

Bude provedena sanace a přespárování kamenného části zdiva vč. injektáže opěr, základů a spodní části křídel. Části poprsních zdí se ubourají a provedou se nové římsy kotvené na trny do ponechané části konstrukce. Na římsy bude osazeno nové zábradlí. Na klenbu bude proveden vyrovnávací podkladní beton tl. 100 mm s vloženou KARI sítí a doplněna izolace nosné konstrukce proti stékající vodě a zemní vlhkosti. Za křídla bude provedeno odláždění. Stávající kamenná křídla zůstanou bez říms a zábradlí. Koryto pod mostem nebude upravováno. Na mostě bude provedeno ZKPP. Rekonstrukce mostu bude probíhat dle harmonogramu výluk a to v jedné etapě.

### **SO 03-20-01 Mirošov - Příkosice, most v ev. km 9,116**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 9,116 (nový km 8,779.930). Most překračuje trvalou vodoteč - Příkosický potok.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými čely a kolmými kamennými křídly.

Bude provedena sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž klenby, opěr a základů, doplněna izolace nosné konstrukce na podkladní betonové desce tl. 250 mm vyztužení při obou površích KARI sítěmi, nové ŽB římsy se zábradlím (na stávajících křídlech bez zábradlí) a odláždění za křídly. Na mostě bude provedeno ZKPP. Koryto potoka bude v prostoru mezi křídly zrekonstruováno. Rekonstrukce mostu bude probíhat dle harmonogramu výluk a to v jedné etapě.

### **SO 03-20-02 Mirošov - Příkosice, most v ev. km 9,296**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 9,296 (nový km 8,964.478). Most překračuje komunikaci III/11722 s vyznačenou podjezdnou výškou 3,5 m (bez rezervy).

Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovou konstrukcí s přímým upevněním koleje se stlačenou stavební výškou. Je uložena na železobetonovém prahu a kamenné opěře s rovnoběžnými kamennými křídly. Bude provedena výměna nosné konstrukce za ocelovou s extrémně stlačenou stavební výškou. Důvodem je zajištění průběžného kolejového lože při zachování podjezdné výšky komunikace. NK je tvořena ocelovým plechem tl. 80 mm a dvojicí komorových nosníků. Uložena je na hrncových ložiskách a nové ŽB opěře. Šířka kolejového lože je na základě výjimky 1800 mm od osy koleje. Podjezdná výška bude mírně zlepšena (cca 3,53 m bez rezervy 0,15 m). Spodní stavba bude demolována až na základovou spáru a následně provedena jako nová, žb monolitická na mikropilotovém založení. Přechod koleje z opěry do širé trati zajistí přechodové šikmé zídky. Na mostě bude provedeno ZKPP. Rekonstrukce mostu bude probíhat dle harmonogramu výluk a to v jedné etapě.

## **Železniční propustky**

### **SO 01-21-01 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,106**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 1,106 (přesný km 1,094.420). Propustek převádí trvalou vodoteč pod tělesem trati.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou na betonových opěrách. Beton stávající konstrukce je značně zdegradovaný, vyztuž napadena korozí. Nová poloha koleje je výrazně odlišná od původní polohy koleje. Propustek tedy nevyhovuje jak svými technickými parametry, tak



svojí šířkou, dojde tedy k přestavbě propustku. Na levé straně bude propustek rozšířen a bude vybudována nová železobetonová deska. Stávající opěry zůstanou zachovány.

Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace betonu stávajících opěr. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-02 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,528**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 1,528 (přesný km 1,512.470). Propustek převádí trvalou vodoteč pod tělesem trati.

Stávající nosná konstrukce propustku jsou zabetonované kolejnice na kamenných opěrách. Beton stávající konstrukce je plně zdegradován, vydrolený a na římsách odpadává. Stávající propustek nevyhovuje ani šířkově, proto bude propustek přestavěn.

Přestavba spočívá ve vybudování nové železobetonové desky na stávajících kamenných opěrách, kde se pouze provede sanace a přespárování kamenného zdiva. Založení propustku je plošné. Spodní hrana nosné konstrukce je navržena s ohledem na nutnou polohu koleje. Vlastní koryto vodoteče a svahy okolo vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-03 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,761**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 1,761 (přesný km 1,748.037). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou na betonových opěrách s betonovými čely. Propustek má nevyhovující zatížitelnost.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novu ŽB deskou s úložnými prahy a římsami. Rozšíření bude provedeno vykonzolováním za stávající opěry. Rozšíření nosné konstrukce se provede bez rozšíření opěr. Nová NK bude provedena na trny. Světlost propustku bude 1,25 m x 0,825 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace betonových konstrukcí. Stávající koryto bude pročištěno. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-04 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,819**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 1,819 (přesný km 1,805.160). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou na betonových opěrách s betonovými čely. Propustek má nevyhovující zatížitelnost. Vpravo na propustek navazuje kamenná opěrná stěna, která tvoří kolmé křídlo, které drží těleso přilehlé komunikace.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novu ŽB deskou s úložnými prahy, římsami a zábradlím. Rozšíření bude provedeno vykonzolováním za stávající opěry. Rozšíření nosné konstrukce se provede bez rozšíření opěr. Nová NK bude provedena na trny. Světlost propustku bude 1,25 m x 0,92 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace betonových konstrukcí. Stávající koryto bude pročištěno. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou

odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-05 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 2,092**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 2,092 (přesný km 2,079.087). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena troubami ze železobetonu DN 500 a svislými betonovými čely. Čela jsou s římsami, bez zábradlí. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Z důvodu prostorové nedostatečnosti propustku a nedostatečné kapacity z hydrotechnického hlediska se navrhuje přestavba na kapacitní a rozměrově vyhovující trubní propustek.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1000. Propustek bude na vtoku ukončen svislým čelem s římsou bez zábradlí a na výtoku zkoseným trubním prefabrikátem. Na pravé straně trati bude provedeno betonové čelo a odlážděný vtok, do kterého je zaústěn podélný zpevněný příkop v patě svahu železničního spodku. Na levé straně trati je propustek ukončen zkoseným trubním prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-06 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 2,350**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 2,350 (přesný km 2,335.185). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena deskou ze zabetonovaných kolejnic na betonovém úložném prahu a kamenných opěrách. Na vtoku a výtoku jsou opěrné zdi koryta. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, v podhledu nosné konstrukce jsou odhaleny pásnice zabetonovaných kolejnic s hloubkovou korozí. Šířkové uspořádání na propustku nevyhovuje nutnému obrysu šterkového lože.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novou ŽB deskou s římsami. Na stávající opěry budou provedeny nové úložné prahy, rozšíření propustku mezi římsami na nutný obrys kolejového lože bude provedeno vykonzolováním ŽB desky vpravo i vlevo vně stávající opěry. Nová NK bude spojena se stávajícími kamennými opěrami přes trny. Světlost propustku bude 1,8 m x 1,56 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž opěr, základů. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Dlažba koryta propustku bude předlážděna lomovým kamenem do betonového lože s prahy na vtoku a výtoku. Navazující ústí zatrubněné vodoteče bude zakryto ŽB deskou. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-07 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 3,113**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 3,113 (přesný km 3,105.000). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena deskou ze zabetonovaných kolejnic na betonovém úložném prahu a kamenných opěrách s kamennými křídly. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, v podhledu nosné konstrukce jsou odhaleny pásnice zabetonovaných kolejnic s hloubkovou korozí. Šířkové uspořádání na propustku nevyhovuje VMP.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novu ŽB deskou s římsami. Na stávající opěry budou provedeny nové úložné prahy, rozšíření propustku mezi římsami na nutný obrys kolejového lože bude provedeno vykonzolováním ŽB desky vpravo i vlevo vně stávající opěry. Nová NK bude spojena se stávajícími kamennými opěrami přes trny. Světlost propustku bude 1,8 m x 1,12 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž opěr, základů a křídel. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto propustku bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože s prahy na vtoku a výtoku. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

#### **SO 01-21-08 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 3,405**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 3,405 (přesný km 3,392.243). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovou troubou DN 400 s kameními čely. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a zároveň má, dle hydrotechnického výpočtu nedostatečnou kapacitu.

Propustek bude nahrazen novým. Na konstrukci budou použity typové železobetonové trouby pro železniční propustky DN 600. Na vtoku se zřídí vtoková jímka bez překrytí roštem a na výtoku bude umístěna šikmá výtoková trouba s odlážděním. Na pravé straně trati bude provedeno napojení zpevněných příkopů ze žlabovek (odvodnění tratě) a přilehlého propustku do jímky. Na levé straně trati je propustek ukončen zkoseným prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. S napojením na následující propustek v poli. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

#### **SO 01-21-09 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 4,265**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 4,265 (přesný km 4,252.363). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou na betonových opěrách s betonovými čely. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, nevyhovující zatížitelnost nosné konstrukce, šířkové uspořádání.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novu ŽB deskou s římsami. Rozšíření bude provedeno vykonzolováním za stávající opěry. Nová NK bude provedena na trny. Světlost propustku bude 1,0 m x 1,0 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace opěr a křídel. Stávající koryto bude pročištěno. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

#### **SO 01-21-10 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 4,705**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 4,705 (přesný km 4,697 034). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou na betonových opěrách s betonovými čely. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, nevyhovující zatížitelnost nosné konstrukce, šířkové uspořádání.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novou ŽB deskou s římsami. Rozšíření bude provedeno vykonzolováním za stávající opěry. Nová NK bude provedena na trny. Světlost propustku bude 1,25 m x 1,16 m. Založení propustku je plošné. Bude provedena sanace opěr a křídel. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-11 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,010**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 5,010 (přesný km 5,005.805). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena troubami z prostého betonu DN 400, s kamenným čelem na výtoku a čelem z polovegetačních prefabrikátů na vtoku. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a zároveň je jeho rekonstrukce nutná vzhledem k úpravám přilehlého přejezdu (rozšíření komunikace). Tato úprava požaduje prodloužení propustku.

Propustek bude nahrazen novým. Je rozdělen na dvě části - pod železnicí a pod komunikací. Obě části spojuje revizní monolitická jímka, která je zakryta pomocí zákrytových desek. Na konstrukci pod železnicí budou použity typizované železobetonové patkové trouby DN 800 pro železniční propustky, pod silnicí budou použity typizované železobetonové trouby DN 800 uložené do betonového sedla. Na vtoku a výtoku bude umístěna šikmá trouba s odlážděním. Na pravé straně trati bude provedeno napojení zpevněných příkopů ze žlabovek (odvodnění tratě) do prostoru propustku. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu, nové výškové polohy koleje a směrového vedení komunikace přejezdu. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk a silniční část v koordinaci s přejezdem v ev km 5,010.

### **SO 01-21-12 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,174**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 5,174 (přesný km 5,166.623). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi, uloženou na kamenné opěry. Křídla propustku jsou kamenná. Propustek je zaústěn do kanalizační stoky. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a zároveň není na propustku dodržena minimální tloušťka štěrkového lože pod pražcem.

Propustek bude nahrazen novým. Na konstrukci budou použity typové železobetonové patkové trouby pro železniční propustky DN 800. Na vtoku bude zřízeno monolitické betonové čelo s římsou. Na výtoku se provede monolitická jímka, která je ukončena kruhovou zákrytovou deskou s revizním otvorem. Z prostoru jímky bude výtok pokračovat pomocí stávající kanalizační stoky. Založení propustku je plošné. Koryto, svahy kolem vtoku a dno jímky budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu, nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 01-21-13 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,210**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 5,210 (přesný km 5,201.570). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena tlamovou betonovou troubou světlé výšky 0,87 m. Na místě vtoku je horská vpust', do které je zaústěn cestní propustek DN 500. Na pravé straně koleje ústí propustek do kanalizační šachty. Propustek je v nevyhovujícím stavu vzhledem k poloze nové koleje.

Propustek bude nahrazen novými železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 800. Na vtoku bude propust usazena do ŽB šachty, do které budu zároveň zaústěn stávající cestní propustek DN 500 a trativod. Na výtoku bude trouba zaústěna do nové kanalizační šachty (bude součástí objektu). Založení propustku je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

#### **SO 01-21-14 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,335**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 5,335 (přesný km 5,329.885). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennou deskou na kamenných opěrách s kamennými čely. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Z důvodu technického stavu propustku a jeho prostorové nedostatečnosti se navrhuje přestavba na trubní propustek.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1200. Propustek bude na vtoku ukončen svislým čelem s římsou bez zábradlí a na výtoku zkoseným trubním prefabrikátem. Na pravé straně trati bude provedeno betonové čelo a odlážděný vtok, do kterého je zaústěna trvalá vodoteč a podélné příkopy v patě svahů železničního spodku. Na levé straně trati je propustek ukončen zkoseným trubním prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

#### **SO 01-21-15 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,641**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 5,641 (přesný km 5,634.900). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou na betonovém úložném prahu a betonových opěrách s křídly. Propustek je v poměrně dobrém stavu, stávající opěry nevykazují statické poruchy, ale nosná konstrukce je nevyhovující na přechodnost. Dále zde dochází k posunu koleje o 112 mm vlevo, což vyžaduje posun hlavní nosné konstrukce.

Stávající nosná konstrukce bude nahrazena novou ŽB deskou s římsami. Stávající železobetonová deska bude ubourána až po úložné prahy. Úložné prahy se zasanují, úložná plocha se srovná do roviny a budou navrtány ocelové trny. Na takto připravené úložné prahy bude vybetonována nová železobetonová deska tl. 250 mm s římsami a střeovitým sklonem 2,0%. Šířkové uspořádání propustku bude odpovídat VMP 2,5.

Spodní stavbu tvoří stávající betonové opěry a plošné základy. Z hlediska namáhání základové půdy je užití plošného základu velmi výhodné, neboť jej lze použít i pro horší zemní prostředí a lehce vyrovnává lokální odchylky ve smykových parametrech zeminy v základové spáře. Základové konstrukce se nebudou opatřovat proti zemní vlhkosti. Sanace ponechaných betonových opěr: očištění vysoce tlakovou vodou, reprofilace a ochranný nátěr. Spodní hrana NK je navržena s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Koryto propustku bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože s prahy na vtoku a výtoku. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.



**SO 01-21-16 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 6,238**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 6,238 (přesný km 6,232.850). Propustek převádí občasnou vodoteč pod tělesem trati z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce propustku jsou zabetonované kolejnice na kamenných opěrách. Beton stávající konstrukce je plně zdegradován, vydrolený a na římsách odpadává. Nové kolejové řešení počítá se zvýšením stávající nivelety. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující.

Přestavba spočívá ve vybudování nové železobetonové desky na stávajících kamenných opěrách, kde se pouze provede sanace a přespárování kamenného zdiva. Založení propustku je plošné. Spodní hrana nosné konstrukce je navržena s ohledem na nutnou polohu koleje. Vlastní koryto vodoteče a svahy okolo vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Na pravé straně trati u vtoku jsou do odláždění zaústěny žlabovky z odvodnění trati. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 01-21-17 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 6,860**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 6,860 (přesný km 6,849.950). Propustek převádí občasnou vodoteč pod tělesem trati z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce propustku jsou zabetonované kolejnice na kamenných opěrách. Beton stávající konstrukce je plně zdegradován, vydrolený a na římsách odpadává.

Nové kolejové řešení počítá se zvýšením stávající nivelety. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Přestavba spočívá ve vybudování nové železobetonové desky na stávajících kamenných opěrách, kde se pouze provede sanace a přespárování kamenného zdiva. Založení propustku je plošné. Spodní hrana nosné konstrukce je navržena s ohledem na nutnou polohu koleje. Vlastní koryto vodoteče a svahy okolo vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Na pravé straně trati u vtoku jsou do odláždění zaústěny žlabovky z odvodnění trati. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 02-21-01 ŽST Mirošov, propustek v ev. km 7,301**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 7,301 (přesný km 7,294.368). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonu deskou se zabetonovanými kolejnicemi, uloženou na kamenné opěry. Křídla propustku jsou kamenná. Propustek je zaústěn do silničního propustku DN 500. Silniční propustek následně vyústuje do Skořického potoka. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a zároveň není na propustku dodržena minimální tloušťka štěrkového lože pod pražcem.

Propustek bude nahrazen novým. Na konstrukci budou použity typové železobetonové patkové trouby pro železniční propustky DN 1000. Na vtoku bude zřízeno monolitické betonové čelo s římsou. Na výtoku se provede monolitická jímka, která je ukončena pomocí zákrytových desek s revizním otvorem. Z prostoru jímky bude výtok pokračovat pomocí stávající silničního propustku. Založení propustku je plošné. Koryto, svahy kolem vtoku a dno jímky budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu, nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-01 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,036**

Předmětem projektu je rekonstrukce stávajícího železničního propustku v ev. km 8,036 (přesný km 7,701.420). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena žb troubou DN 600 s betonovými čely. Propustek je v zachovalém technickém stavu.

Propustek bude zachován v celém rozsahu. Bude provedena sanace a reprofilace betonové trouby a čel propustku. Dále bude provedeno odláždění svahových kuželů (lomovým kamenem do betonového lože) na obou stranách propustku. Bude provedena oprava dlažby na výtoku (levá strana). Na pravé straně bude provedena sanace vtokové šachty, do které bude sveden nový žlab. Rekonstrukce propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-02 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,220**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 8,220 (přesný km 7,884.703). Propustek převádí trvalou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennými deskami na kamenných opěrách s kolmými kamennými čely s betonovými římsami. Římsy jsou osazeny zábradlím. Propustek nevyhovuje z hlediska prostorového s ohledem na novou zvýšenou polohu koleje a zejména kapacitně z hlediska hydrotechnického posouzení.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro železniční propustky DN 1400. Na obou stranách bude propustek ukončen svislým kolmým čelem s římsou osazenou zábradlím. Výtokové zpevněné koryto bude zaústěno do stávající nátokové jímky pokračující zatrubněné vodoteče. Založení propustku je plošné. Plochy kolem vtoku i výtoku, navazující koryto a svahy vodoteče budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje.

### **SO 03-21-03 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,910**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 8,910 (přesný km 8,576.959). Propustek převádí občasnou vodoteč z pravé strany trati na levou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena troubami ze železobetonu DN 500 resp. DN 400, betonovým čelem na vtoku i výtoku a převádí jednu kolej. Z důvodu kapacitní nedostatečnosti je nutné stávající propustek posunout do nového staničení a přestavět.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro železniční propustky DN 600. Nový propustek bude tvořen dvěma úseky spojenými vstupní prefabrikovanou šachtou DN 1000. Na pravé straně trati na začátku nátokového úseku bude provedena vtoková jímka, do které je zaústěn silniční příkop odvodňující komunikaci a přilehlé plochy. Na levé straně trati je výtokový úsek propustku ukončen šikmou výtokovou troubou. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-04 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 9,689**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 9,689 (přesný km 9,349.576). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena dvojicí monolitických trub DN 500, na kterých je uložena betonová deska. Opěry a křídla jsou kamenná, založená na plošných základech z betonu. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující.

Propustek bude nahrazen novými železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1000 mm. Propust bude na vtoku ukončena čelem s římsou a zábradlím, na výtoku bude ústít do železobetonové monolitické šachty. Na vtoku propustku bude vybetonováno spadiště. Založení

propustku je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-05 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 9,697**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 9,697 (přesný km 9,359.487). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou na kamenných opěrách s kamennými čely a římsami z betonu se zábradlím. Uprostřed délky propustku je zabetonována betonová trouba DN 500. Propustek nevyhovuje z hlediska prostorového s ohledem na novou sníženou polohu koleje a zejména kapacitně z hlediska hydrotechnického posouzení.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro železniční propustky DN 600. Na levé straně trati bude provedena nátokový objekt, tvořený svislým kolmým lomeným čelem a svislým šikmým křídlem lemujícím hranu přilehlé komunikace, do kterého je zaústěn zpevněný podélný příkop z odvodnění trati a silniční příkop komunikace. Na pravé straně trati je propustek ukončen výtokovou jímkou s kalovým prostorem, do které je zaústěn přilehlý příkop železniční trati. Voda z této jímky odtéká přes šikmé česle potrubím kanalizace DN 500 samostatného SO. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem vtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-06 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,074**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 10,074 (přesný km 9,735.379). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena osmibokou troubou DN 600 s kamennými čely. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a hydrotechnicky nevyhovuje.

Propustek bude nahrazen novým železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1200. Propust bude na vtoku ukončen čelem s římsou. Na výtoku bude ukončen zkoseným prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-07 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,378**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 10,378 (přesný km 10,043.540). Propustek převádí občasnou vodoteč pod tělesem trati z levé strany trati na pravou.

Stávající spodní stavbu propustku tvoří kamenné opěry založené na plošných základech z kamene, nosná konstrukce i římsy jsou kamenné desky.

Nové kolejové řešení počítá se zvýšením stávající nivelety. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Přestavba spočívá ve vybudování nové železobetonové desky na stávajících kamenných opěrách, kde se pouze provede sanace a přespárování kamenného zdiva.

Založení propustku je plošné. Spodní hrana nosné konstrukce je navržena s ohledem na nutnou polohu koleje. Vlastní koryto vodoteče a svahy okolo vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Na levé straně trati u vtoku jsou do odláždění zaústěny žlabovky z odvodnění trati. Projektant upozorňuje, že přestavba propustku je prováděna v ochranném pásmu vodovodního řadu, jehož poloha není přesně lokalizována a proto musí být práce na

přestavbě prováděny s mimořádnou opatrností. V případě, že při výstavbě propustku bude naražen vodovodní řad, je nutné okamžitě kontaktovat VOSS. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-08 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,625**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 10,625 (přesný km 10,286.314). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennými deskami na kamenných opěrách s kamennými čely. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, má nevyhovující zatížitelnost a hydrotechnicky nevyhovuje.

Propustek bude nahrazen novým železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 800. Propust bude na vtoku ukončen čelem s římsou. Na výtoku bude ukončen zkoseným prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-09 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,987**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 10,987 (přesný km 10,648.170). Propustek převádí občasnou vodoteč pod tělesem trati z levé strany trati na pravou.

Stávající spodní stavbu propustku tvoří kamenné opěry založené na plošných základech z kamene, nosná konstrukce i římsy jsou kamenné desky.

Nové kolejové řešení počítá se zvýšením stávající nivelety. Stávající stav konstrukce je pro nový návrh kolejí nevyhovující. Přestavba spočívá ve vybudování nové železobetonové desky na stávajících kamenných opěrách, kde se pouze provede sanace a přespárování kamenného zdiva. Založení propustku je plošné. Spodní hrana nosné konstrukce je navržena s ohledem na nutnou polohu koleje. Vlastní koryto vodoteče a svahy okolo vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože s prahy. Na levé straně trati u vtoku jsou do odláždění zaústěny žlabovky z odvodnění trati. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **SO 03-21-10 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,141**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 11,141 (přesný km 10,802.960). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennou deskou na kamenných opěrách s čely s římsami z betonu. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, nevyhovuje ani z hlediska prostorového a statického pro novou polohu koleje.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 800. Na levé straně trati bude provedena vtoková jímka, do které je zaústěn zpevněný podélný příkop z odvodnění trati. Na pravé straně trati je propustek ukončen zkoseným trubním prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-11 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,324**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 11,324 (přesný km 10,987.305). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovou troubou DN 400, s kamenným čelem na výtoku a na vtoku. Čela jsou s římsami, bez zábradlí.

Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a hydrotechnicky nevyhovuje.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 800. Na levé straně trati bude provedena vtoková jímka, do které je zaústěn podélný zpevněný příkop odvodnění trati. Na pravé straně trati je propustek ukončen svislým kolmým čelem s odlážděním svahu a výtoku. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-16 Mirošov - Příkosice, propustek v km 11,063**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího zatrubněného silničního příkopu pod železniční tratí v km 11,063 (přesný km 11,065.072). Trubka převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovou trubkou DN 150 a převádí jednu kolej. Z důvodu kapacitní nedostatečnosti a celkové nefunkčnosti je nutné stávající stav nahradit novým propustkem posunutým do nového staničení.

Stávající zatrubnění bude nahrazeno novým propustkem, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro železniční propustky DN 600. Nový propustek bude tvořen dvěma úseky spojenými vstupní prefabrikovanou šachtou DN 1000. Na levé straně trati na začátku nátokového úseku bude provedena vtoková jímka, do které je zaústěn silniční příkop odvodňující komunikaci a přilehlé plochy. Na pravé straně trati je výtokový úsek propustku ukončen šikmou výtokovou troubou s odlážděním svahů. Založení propustku je plošné. Koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu.

Součástí stavebního objektu je prohloubení silničního příkopu na výtoku v délce cca 38 m. Zároveň s prohloubením příkopu je nezbytné zachovat hospodářský sjezd na přilehlý pozemek 1393/1 k.ú. Příkosice. V místě stávajícího sjezdu bude jako součást SO propustku prohloubený příkop zatrubněn žb. troubami DN 600 s obetonováním. Podélný sklon zatrubnění bude 1,0 %. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-12 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,572**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního propustku v ev. km 11,572 (nový km 11,233.006). Propustek překračuje trvalou vodoteč.

Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými čely a kolmými kamennými křídly.

Bude provedena sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž opěr, základů a spodní části křídel, doplněna izolace nosné konstrukce. Vpravo bude provedena nová římsa. Vlevo bude proveden nový římsový nosník. Římasy se osadí zábradlím. Na propustku bude VMP 2,5. Křídla vpravo budou ubouraná a bude na ně osazen římsový nosník. Křídla vlevo i vpravo budou navýšena novou římsou bez zábradlí. Na propustku bude provedeno ZKPP. Rekonstrukce propustku bude probíhat dle harmonogramu výluk a to v jedné etapě.



**SO 03-21-13 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,727**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 11,727 (přesný km 11,382.670). Propustek převádí trvalou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosnou konstrukce je tvořena deskou zabetonovanými kolejnicemi a betonovými opěrami. Čela jsou betonová. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu a hydrotechnicky nevyhovuje.

Propustek bude nahrazen novým železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1000. Propust bude na vtoku ukončen čelem s římsou. Na výtoku bude ukončen zkoseným prefabrikátem s odlážděním svahu a koryta. Založení propustku je plošné. Terén mezi novým čelem a propustkem na silničním příkopu zachycuje nová betonová tížná zeď se zábradlím. Výkop pro tížnou zeď bude pažen záporový pažením. Koryto a svahy kolem vtoku a výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-14 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 12,124**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 12,124 (přesný km 11,781 463). Propustek převádí trvalou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena troubami ze železobetonu DN 1200, se svislým betonovým čelem na vtoku i výtoku. Čela jsou s římsami bez zábradlí. Propustek nevyhovuje z hlediska prostorového pro novou polohu koleje a z hlediska hydrotechnického posouzení.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými troubami pro železniční propustky DN 1600. Na levé i pravé straně trati bude propustek zakončen šikmými koncovými troubami respektujícími sklon svahů železničního spodku s odlážděním svahů a koryta. Založení propustku je plošné. Za výtokem z propustku bude proveden dlážděný spádový stupeň s napojením odtokového koryta do stávající zatrubněné části vodoteče DN 600. Stávající vtoková jímka na potrubí DN 600 bude vybourána a na potrubí bude v odsunuté poloze vybetonováno nové svislé vtokové čelo. Plochy kolem vtoku i výtoku včetně svahů budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku DN 1600 je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a novou výškovou polohu koleje. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

**SO 03-21-15 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 12,716**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 12,716 (přesný km 12,370 890). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi. Opěry a výtokové čelo jsou kamenné, založené na plošných základech z kamene. Nátok do propustku tvoří uzavřená šachta, která má ve stropu osazenou vtokovou mříž. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, nevyhovuje ani z hlediska prostorového a hydrotechnického pro novou polohu koleje. Z těchto důvodů je nutné stávající propustek posunout do nového staničení a přestavět.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro železniční propustky DN 600. Na levé straně trati na vtoku bude provedena šachta z monolitického betonu, do které je zaústěna dešťová kanalizace DN 500 a DN 300. Na pravé straně trati je výtokový úsek propustku ukončen monolitickou betonovou jímkou s krytou kompozitním roštem. Kromě vlastního propustku je do jímky zaústěn otevřený příkop mezi tratí a silnicí a také trativod železniční trati. Voda z jímky odtéká potrubím navazujícího silničního propustku SO 03-22-01. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do

betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **Propustky na komunikacích**

#### **SO 03-22-01 Mirošov - Příkosice, silniční propustek v km 12,716**

Předmětem projektu je přestavba stávajícího silničního propustku v ev. km 12,716. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany účelové komunikace na pravou a navazuje na železniční propustek v ev. km 12,716 - SO 03-21-15.

Stávající nosná konstrukce je tvořena troubami z betonu DN 500, betonovým čelem na vtoku i výtoku. Propustek je v nevyhovujícím technickém stavu, nevyhovuje ani z hlediska prostorového a hydrotechnického pro novou polohu komunikace a její konstrukční uspořádání. Z těchto důvodů je nutné stávající propustek posunout do nového staničení a přestavět.

Propustek bude nahrazen novým, tvořeným železobetonovými hrdlovými troubami pro silniční propustky DN 600. Na levé straně komunikace je propustek napojen na železobetonovou jímku objektu SO 03-21-15 z níž odvádí dešťovou vodu. Na pravé straně komunikace je propustek ukončen šikmým seříznutím koncové trouby ve slonu svahu silničního příkopu, do kterého ústí. Založení propustku je plošné. Plochy kolem jímky a koryto a svahy kolem výtoku budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu. Přestavba propustku na komunikaci bude probíhat dle harmonogramu výluk.

### **Opěrné zdi**

#### **SO 03-23-01 Mirošov - Příkosice, opěrná zeď v km 8,7**

Předmětem tohoto objektu je projekt výstavby nové opěrné zdi v km 8,7, přesný km 8,684.236 - 8,721.645. Opěrná zeď umožňuje souběžné vedení a stoupání pěší komunikace podél tělesa železniční trati s úrovnovým přechodem v její koruně. Opěrná konstrukce jako armovaný svah stabilizuje železniční násyp. Koruna opěrné zdi je zakončena železobetonovou římsou a zábradlím městského typu se svislou výplní. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk.

## E.1.5 Ostatní inženýrské sítě

### SO 90-27-01 Rokycany - Nezvěstice, přeložky kabelových sítí ostatních správců

Předmětem tohoto objektu jsou přeložky kabelových sítí ostatních správců jako např. O2 a ČEZ, dle jejich požadavků. Konkrétně se jedná o přeložky následujících křížení.

Staničení místa křížení [km]	účel	konstrukce	rozměry [mm]	správce/majitel
0,077	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,307	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,308	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,718	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,721	sdělovací	kabel		ČEZ ICT Services a. s.
0,722	sdělovací	kabel		ČEZ ICT Services a. s.
0,822	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,826	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
0,987	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
1,013	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
2,650	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,468	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,883	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
3,897	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
6,887	vysoké napětí podzemní			ČEZ Distribuce a.s.
7,093	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
7,785	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,564	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,569	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
8,955	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
9,474	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
9,482	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,001	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,012	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,357	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
11,367	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
12,376	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s
12,944	telekomunikační	kabel		O2 Telefónica Czech Republic a.s

## E.1.6 Potrubní vedení

### SO 01-30-01 Rokycany-Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,900

Z důvodu kolize vodovodu DN 80 LT se svodným potrubím železničního spodku v km 0,900 je navržena přeložka vodovodu v délce 25m. V rámci přeložky byla navržena trasa vodovodu v souběhu se stávající trasou ve větší hloubce. Z důvodu prohloubení jsou v rámci přeložky navrženy i 2 nové armaturní šachty a osazen hydrant pro odkalení. Stávající šachty budou v rámci stavby odstraněny. Při podchodu žel. trati bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 200.

### SO 01-30-02 Rokycany-Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,915

Z důvodu kolize vodovodu DN 150 LT s trativodem a se svodným potrubím železničního spodku v km 0,915 je navržena přeložka vodovodu v délce 25m. V rámci přeložky je navržena trasa vodovodu v souběhu s jeho současnou trasou v dostatečné odstupové vzdálenosti umožňující minimální přerušení dodávek pitné vody (jen přepojení). Nové armaturní šachty jsou společné s SO 01-30-01 přeložkou vodovodu DN 80. Pro odkalení je v zeleni osazen podzemní hydrant pro odkalení. Při podchodu žel. trati bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 400.

### SO 01-30-03 Rokycany-Mirošov, přeložka vodovodu v km 3,888

Z důvodu kolize vodovodu DN 150 LT se svodným potrubím a trativodem je navržena přeložka vodovodu v délce 18m. V rámci přeložky byla navržena trasa vodovodu v souběhu se stávající trasou ve větší hloubce. Z důvodu prohloubení jsou v rámci přeložky navrženy i 2 nové armaturní šachty (armaturní + vodoměrná) a podzemní hydrant za vodoměrnou šachtou z důvodu odkalení. Stávající šachty budou v rámci stavby odstraněny. Při podchodu žel. trati (přejezdu) bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 400.

### SO 01-30-04 Rokycany-Mirošov, přeložka vodovodu v km 5,008

Z důvodu kolize vodovodu DN 125 LT se stavební jámou pro stavbu propustku je navržena přeložka vodovodu. V rámci přeložky byla navržena trasa vodovodu v souběhu se stávající trasou ve větší hloubce. Z důvodu prohloubení jsou v rámci přeložky navrženy i 2 nové armaturní šachty. Stávající šachty budou v rámci stavby odstraněny. Při podchodu žel. trati (přejezdu) bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 300.

### SO 01-30-05 Rokycany-Mirošov, přeložka vodovodu v km 7,099

Z důvodu kolize vodovodu z plastového tlakového potrubí PVC D110 se svodným potrubím a trativody železniční trati je navržena přeložka vodovodu v úseku mezi armaturními šachtami. V rámci přeložky byla navržena trasa vodovodu v souběhu se stávající trasou ve větší hloubce. Z důvodu prohloubení jsou v rámci přeložky navrženy i 2 nové armaturní šachty a podzemní hydrant v příjezdové komunikaci, osazený za účelem odkalení. Stávající šachty budou v rámci stavby odstraněny. Při podchodu žel. trati bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 300.

Přesná hloubka vodovodu není známa, v rámci místního šetření byla změřena hloubka v šachtě v příjezdové cestě. Pokud se během stavby prokáže, že vodovod je v dostatečné hloubce, není nutné vodovod překládat.

### SO 03-30-03 Mirošov-Příkosice, přeložka vodovodu v km 8,670

Přeložka vodovodní přípojky byla vyvolána z důvodu kolize s trativodem železniční trati. Přesná hloubka vodovodního potrubí není známa, v rámci místního šetření byla změřena hloubka ve vodoměrné šachtě před budovou zastávky – cca 1m. Pokud se během stavby prokáže, že vodovodní přípojka je v dostatečné hloubce, není nutné přeložku realizovat.

Vodovodní přípojka je navržena z plastového talkového potrubí PE D 32 v délce 32 m, zakončená ve stávající vodoměrné šachtě. Při podchodu žel. trati bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 100.

### **SO 03-30-01 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,689**

Stavba kanalizace byla vyvolána z důvodu rekonstrukce propustku pod železniční tratí, jehož výtok je oproti původnímu stavu prohlouben. Místo prohloubení stávajícího příkopu je navrženo jeho zatrubnění - dešťová kanalizace v délce 11m.

Zatrubnění příkopu je navrženo pomocí plastové trubky DN 1000 (PEHD – PP, např. UPOROL) SN 8. Dimenze potrubí vychází z návrhového a kontrolního návrhového průtoku stanoveného pro propustek v km 9,689 sníženého ochranou plánovaného povodňového příkopu nad obcí.

### **SO 03-30-02 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,697**

Stavba kanalizace byla vyvolána z důvodu rekonstrukce propustku pod železniční tratí, jehož výtok je oproti původnímu stavu prohlouben. Stávající potrubí bude nahrazeno novým v délce 66m, které bude napojené do stávající šachty u pozemku 575/5.

Nová kanalizace je navržena z plastového potrubí PP DN 500 SN 8 v délce 66m, přibližně v polovině tohoto nového úseku bude osazena nová revizní šachta. Dimenze potrubí vychází z návrhového a kontrolního návrhového průtoku stanovených pro propustek v km 9,697, sklon je dán max. rychlostí 5m/s.

Kanalizace bude navazovat na jímku propustku v km 9,697, na vtoku budou umístěny česle, které zabrání vniknutí hrubších nečistot do kanalizace obce Mirošov.

### **SO 01-32-02 Přeložka VTL DN150 v km 0,371**

### **SO 01-32-03 Přeložka NTL dn160 v km 0,915**

### **SO 01-32-04 Přeložka STL dn80 v km 1,818**

### **SO 01-32-05 Přeložka STL dn80 v km 2,328**

### **SO 01-32-06 Přeložka STL dn80 v km 2,642**

### **SO 01-32-07 Přeložka STL dn80 v km 3,867**

### **SO 01-32-08 Přeložka VTL DN150 v km 3,995**

### **SO 01-32-09 Přeložka NTL dn80 v km 5,029**

### **SO 01-32-10 Přeložka STL dn100 v km 6,273**

### **SO 01-32-11 Přeložka VTL DN100 v km 6,521**

### **SO 01-32-12 Přeložka STL dn110 v km 5,008**

Stávající plynovody, které jsou v kolizi s objekty navrhované železniční tratě, budou přeloženy a nahrazeny novými přeložkami. Na trati dojde celkem ke 12 přeložkám vysokotlakých, středotlakých a nízkotlakých plynovodů. Nově vybudované přeložky plynu budou uloženy v ochranných trubkách nebo chráničkách.

Napojení přeložek bude provedeno na stávající plynovod podle požadavku RWE GasNet, s.r.o bezodstávkovým způsobem mimo topné období. Odpojené části plynovodů budou zdemolovány.



## E.1.8 Komunikace

### SO 01-35-01 Rokycany – Mirošov, Kamenný Újezd zpevněná plocha

Součástí tohoto objektu je úprava plochy před technologickým objektem. Navržená plocha bude omezena stávajícím stavem, novou budovou a novou kolejí. Odvodnění bude provedeno podélnými a příčnými sklony do okolního terénu a do nového odvodňovacího žlabu, který bude sveden do stávajícího příkopu. Konstrukce plochy bude z betonové dlažby tl. 60 mm.

### SO 03-35-01 Žst. Příkosice, svodidlo km 12,370 – 12,925

Součástí tohoto objektu je zřízení nového svodidla JSNH4/N2 podél místní komunikace. Svodidlo bude zřízeno z důvodu zabránění vjezdu do kolejíště. Délka svodidla je 563m.

### SO 90-35-01 Rokycany - Nezvěstice, zabezpečení veřejných zájmů

Součástí tohoto objektu bude zpracování pasportu komunikací, po kterých budou vedeny dopravní trasy v jednotlivých stavebních postupech. Pasport bude zpracován bezprostředně před zahájením stavby. Po stavbě bude posouzena míra poškození komunikací a ty budou v rámci tohoto objektu uvedeny do původního stavu.

## E.2.1 Pozemní objekty budov

### SO 01-40-01 Rokycany – Mirošov, zast. Kamenný Újezd technologický objekt

Pro potřeby nové technologie bude v zast. Kamenný Újezd postaven nový technologický objekt. V objektu budou zřízeny tyto místnosti: sdělovací místnost o ploše 10,15 m<sup>2</sup>, bateriová místnost o ploše 11,15 m<sup>2</sup>, stavební ústředna o ploše 32,15 m<sup>2</sup>. Všechny místnosti budou mít samostatný vstup z vnějšího prostředí opatřený vstupními dveřmi o rozměru 0,9 x 2 m.

Základové konstrukce pod nosné stěny jsou navrženy jako pasy z tvárnic ztraceného bednění vyplněných betonem C 12/15 (B15). Hloubka základů bude v nezamrzlé hloubce pod úroveň terénu.

Obvodové zdivo je navrženo z cihelných tvárnic Porotherm tl. 400 mm. na tepelně izolační maltu PTH. Obvodové zdivo bude v úrovni stropní konstrukce, resp. pod pozednicí ukončeno ŽB ztužujícím věncem výška 200-250mm, beton C 16/20 (B20). Překlady budou provedeny ze systémových překladů Porotherm. Vnitřní nosné zdivo je navrženo z cihelných tvárnic Porotherm 24 P+D s pevností v tlaku P15. Stropní konstrukce je navržena jako keramický strop Porotherm – nosníky POT a vložky MIAKO 19/62,5 a 19/50.

Střecha technologického objektu je valbová se sklonem 28°. Nový krov je navržen dřevěný, Plechová krytina imitující taškovou krytinu (barva RAL 3031) bude osazena na dřevěné latě a kontralatě. Dešťová voda bude ze střešního pláště odvedena dvěma svody, které budou vyústěny nad zpevněnou plochou před objektem pro technologické zařízení.

V objektu nejsou navrženy žádné zdravotně technické instalace.

Objekt je vytápěn odpadním teplem z instalovaných technologií.

Pro větrání je navrženo vzduchotechnické zařízení o celkovém vzduchovém výkonu 100m<sup>3</sup>/h, což odpovídá 1-2 násobné výměně vzduchu za hodinu v uvažovaných prostorách. Systém je navržen jako podtlakový. Odvod tepelné zátěže v jednotlivých prostorách bude pomocí split systémů

El. napojení prostor technologického objektu bude provedeno přes podružné rozváděče R1, R2 dle požadavku správce objektu SŽDC. Oba rozváděče budou napojeny z elektroměrového rozváděče RE, umístěném v pilířku vedle objektu.

Rozvody elektroinstalace jsou navrženy kabely CYKY uloženými pod omítku v dutinách stavebních konstrukcí a ve zdvojené podlaze.

Osvětlení bude provedeno na předepsanou intenzitu osvětlení Em dle ČSN 12 464-1 zářivkovými svítidly (200lx) průmyslového charakteru.

Po ukončení montáže střešní krytiny bude na střeše instalováno nové hromosvodné zařízení. Na střeše bude umístěna hřebenová jímací soustava doplněná o pomocný jímač. Toto jímací vedení bude pomocí čtyř svodů spojeno přes zkušební svorky s vnější uzemňovací soustavou, která je tvořena základovým zemničem, páskem FeZn 30x4.

### **SO 01-40-02 Rokycany – Mirošov, zast. Kamenný Újezd úprava oplocení**

Po demolici stávající čekárny na pozemku č. 245, katastrální území Kamenný Újezd u Rokycan bude třeba zřídit nové oplocení v délce cca 9m, které se bude nacházet na hranici pozemku č. 245 a 103 katastrální území Kamenný Újezd u Rokycan.

Oplocení navrženo z ocelových sloupků Univers – TR 48/2, dl.2,25m a pleteného čtyřhranného pletiva EXTRUDER se zapleteným napínacím drátem-BND, oka 50x50 - 1,8/2,5mm. Oboje opatřeno plastovým povlakem. Vzdálenost sloupků je převážně cca 2,00 m, na koncích úseků s jednoduchou vzpěrou TR 38/2,dl.2,00m, v lomech se dvěma vzpěrami tvaru A. Výška oplocení 1,55m. Sloupky oplocení jsou osazeny do průběžného základu z prostého betonu C16/20(B20), jehož horní hrana je vždy 10 cm nad upraveným terénem a spodní hrana je 80 cm pod terénem. Obdobně jsou zabetonované vzpěry oplocení. Pro každý sloupek a vzpěru by měly být v základech provedeny kotevní otvory 150/150mm na hloubku 750(650)mm.

### **SO 03-40-01 ŽST Mirošov, adaptace V.B. Mirošov pro technologická zařízení**

V novější, přízemní části výpravní budovy bude provedena adaptace pro umístění zabezpečovacího, sdělovacího a dalších technologických zařízení. V řešené části objektu budou zbourány stávající dělicí příčky a bude vybourána stávající podlaha, která bude nahrazena novou skladbou podlahy. Vzniklý prostor bude nově dispozičně upraven podle potřeby nově instalovaných technologií. Světlá výška místnosti 2750 mm je pro navrhovanou technologii dostatečná. Jedná se o místnosti, kde bude stavědlová ústředna, bateriová místnost, sdělovací místnost. Dále také předsíň a dopravní kancelář. Jelikož je stávající objekt nad okolním terénem posazen ve výšce cca 300 mm (úroveň podlahy), nebude nutné nově provádět vyrovnávací plochy a rampy u vstupů do zmíněných prostor.

Bude vybudován nový kabelový kanál 400x600 mm délky cca 16 m vedoucí v místnostech bateriová místnost, stavědlová ústředna, dopravní kancelář, sdělovací místnost. V prostorách výpravní budovy bude v bateriové, stavědlové a sdělovací místnosti osazeno chlazení.

V místnostech č. 1.06 a 1.07 budou instalovány přímotopy, ostatní místnosti se vytopí tepelným ziskem z technologických zařízení.

Prostory sdělovacího zařízení, baterií, stavědlové ústředny a rozvodny NN budou podtlakově větrány.

Napojení jednotlivých prostor výpravní budovy bude provedeno přes podružné rozváděče R1,

R2, R3, dle požadavku správce objektu SŽDC. Dále bude v prostoru sdělovacího zařízení instalován rozváděč Rsd1 napájený z hlavního rozváděče objektu RH02. Jednotlivé rozváděče budou napojeny z hlavního rozváděče objektu RH02 přes podružné elektroměry s dálkovým odečtem. Elektroměry jsou typové, schválené SŽDC pro dálkové odečty přes DŘT. Rozvody elektroinstalace jsou navrženy kabely CYKY uloženými pod omítku v dutinách stavebních konstrukcí a ve zdvojené podlaze.

Osvětlení bude provedeno na předepsanou intenzitu osvětlení Em dle ČSN 12 464-1 zářivkovými svítidly (místnost dopravní kanceláře 500lx, ostatní místnosti 200lx).

Po ukončení montáže střešní krytiny bude na střeše instalováno nové hromosvodné zařízení.

Na střeše bude umístěna hřebenová jímací soustava doplněná o pomocné jímače. Toto jímací vedení bude pomocí osmi svodů spojeno přes zkušební svorky s vnější uzemňovací soustavou, která je tvořena základovým zemničem. Zkušební svorky budou umístěny ve výšce 1,8 m nad zemí. Hlavní zemnicí přípojnice HOP bude připojena na zemnicí síť – základový zemnič páskem FeZn 30x4.

## E.2.2 Přístřešky na nástupištích

### SO 01-41-01 Rokycany - Mirošov, Zast. Rokycany předměstí, přístřešek pro cestující

V Rokycanech předměstí bude stávající ocelový přístřešek ponechán. Kvůli zvýšení hrany nástupiště a tím i pochozí plochy je navrženo vytržení přístřešku a jeho zpětné usazení na vyvýšenou základovou desku, jež je součástí stavby nástupiště a přístupových ploch na něj.

Stávající zpevněné plochy před tímto přístřeškem budou rozebrány a nahrazeny novou zpevněnou plochou. Součástí přístřešku je lavička, vývěska na informace a jízdní řády.

Voda z přístřešku bude stékat po nízkém násypu do plochy za nástupištěm, kde se bude vsakovat. Osvětlení přístřešku řeší SO 01-65-01 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Rokycany předměstí.

### SO 01-41-02 Rokycany - Mirošov, Zast. Kamenný Újezd, přístřešek pro cestující

V zast. Kamenný Újezd je navržen nový, typový, betonový „antivandal“ tvaru „U“, umístěný na vnější hraně nástupiště a stejný typ je

Půdorysné rozměry přístřešku jsou 4,00 m x 1,80 m, výška je 3,00 m.

Nástupištní přístřešek je prefabrikovaný, montovaný ze železobetonu a je umístěn na betonové základové desce. V zadním stěnovém panelu jsou otvory pro odvodnění dna. Ve střešním panelu a v zadní stěně jsou zabudovány chráničky pro elektroinstalaci. Součástí dodávky je standardně informační panel a sedadla na zadní stěně desky, odpadkový koš, osvětlení.

Osvětlení přístřešků řeší SO 01-65-02 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Kamenný Újezd u Rokycan

### SO 02-41-01 ŽST Mirošov, přístřešky pro cestující

V ŽST Mirošov je navržen nový betonový „antivandal“ tvaru „2xU“, umístěný na vnější hraně nástupiště 1. Voda z přístřešku bude odtékat po spádované ploše směrem od koleje do plochy za nástupištěm, kde se bude vsakovat.

Půdorysné rozměry přístřešku jsou 7,75 m x 1,80 m, výška je 3,00 m. Nástupištní přístřešek je prefabrikovaný, montovaný ze železobetonu a je umístěn na betonové základové desce. V zadním stěnovém panelu jsou otvory pro odvodnění dna. Ve střešním panelu a v zadní stěně jsou zabudovány chráničky pro elektroinstalaci. Součástí dodávky je standardně informační panel a sedadla na zadní stěně desky, odpadkový koš, osvětlení.

Osvětlení přístřešků řeší SO 02-65-01 ŽST Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení.

### SO 03-41-01 Mirošov – Příkosice, Zast. Mirošov město, přístřešek pro cestující

V zast. Mirošov město je v současnosti stávající zděný přístřešek o rozměru cca 3,6m x 2,5m a zde je ještě navržen nový betonový „antivandal“ tvaru „2xU“, umístěný na vnější hraně nástupiště. Voda z přístřešku bude odtékat po spádované ploše směrem od koleje a bude stékat do nově

umístěného žlabu za nástupištěm. Půdorysné rozměry přístřešku jsou 7,75 m x 1,80 m, výška je 3,00 m.

Nástupištní přístřešek je prefabrikovaný, montovaný ze železobetonu a je umístěn na betonové základové desce. V zadním stěnovém panelu jsou otvory pro odvodnění dna. Ve střešním panelu a v zadní stěně jsou zabudovány chráničky pro elektroinstalaci. Součástí dodávky je standardně informační panel a sedadla na zadní stěně desky, odpadkový koš, osvětlení.

Osvětlení přístřešků řeší SO 03-65-01 Mirošov-Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Mirošov Město

#### **SO 04-41-01 ŽST Příkosice, přístřešky pro cestující**

V ŽST Příkosice je navržen betonový, typový přístřešek „antivandal“ tvaru „U“, který je ale umístěn u pěší komunikace, a ta spolu s centrálním přechodem přes koleje tvoří přístup na nástupiště. Půdorysné rozměry přístřešku jsou 4,00 m x 1,80 m, výška je 3,00 m.

Nástupištní přístřešek je prefabrikovaný, montovaný ze železobetonu a je umístěn na betonové základové desce. V zadním stěnovém panelu jsou otvory pro odvodnění dna. Ve střešním panelu a v zadní stěně jsou zabudovány chráničky pro elektroinstalaci. Součástí dodávky je standardně informační panel a sedadla na zadní stěně desky, odpadkový koš, osvětlení.

Osvětlení přístřešků řeší SO 04-65-01 ŽST Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení

### **E.2.4 Orientační systém**

**SO 01-13-01 Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Rokycany předměstí, orientační systém**

**SO 01-13-02 Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Kamenný Újezd u Rokycan, orient. syst**

**SO 01-13-03 Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Nová Huť, orientační systém**

**SO 01-13-04 Rokycany - Mirošov, nástupiště zast. Hrádek u Rokycan, orientační systém**

**SO 02-13-01 ŽST Mirošov, nástupiště, orientační systém**

**SO 03-13-01 Mirošov-Příkosice, nástupiště zast. Mirošov Město, orientační systém**

**SO 03-13-02 Mirošov-Příkosice, nástupiště zast. Příkosice zastávka, orientační systém**

**SO 04-13-01 ŽST Příkosice, nástupiště, orientační systém**

Stavební objekty řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových přístupových komunikacích k novým nástupištím a na nástupištích samotných

Pro informaci cestujících bude dále sloužit nové informační zařízení, které řeší samostatný PS. Bezbariérový přístup cestujících na polostrovní nástupiště bude umožněn pomocí centrálního přechodu.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a typizační směrnici ministerstva dopravy „Orientační systém veřejné části výpravních budov“. Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle

Katalogu orientačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČSSR. Podle tohoto katalogu jsou i očíslovány.

Označení železniční stanice na novém nástupišti bude bez loga „ČD“ a provedeno písmem ARIAL, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je 360/140mm. Doplňující texty ostatních tabulí budou provedeny fontem Sans Serif.

Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu.

Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené – osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště.

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení vzhledem ke snaze o optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem.

## E.2.5 Demolice

### SO 01-45-01 Rokycany – Mirošov - demolice přístřešku Kamenný Újezd

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt přístřešku, který se nachází na drážním pozemku v žst. Kamenný Újezd.

Jedná se o zděný, přízemní, nepodsklepený, omítnutý objekt s valbovou střechou, s taškovou střešní krytinou. Vstup do přístřešku - čekárny – není opatřen dveřmi. Podlaha objektu je betonová s keramickou dlažbou. Odvod dešťové vody ze střechy je zajištěn okapy a svody. Jímka u objektu bude ekologicky ošetřena a poté zasypána a zemina bude zhutněna. V menší části přístřešku byly zřízeny veřejné nádražní WC, které jsou v současné době již zrušeny. Na boční straně přístřešku jsou umístěny 3 ks el. rozvodných skříní. U objektu se nachází dřevěné oplocení. Do objektu přístřešku je zavedena elektřina. Celý objekt je v dobrém stavebním stavu.

### SO 02-45-01 ŽST Mirošov, demolice rampy

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt kamenné boční rampy v kombinaci s betonem. Tento objekt se nachází u stávající koleje č. 5, v mírném svahu v žst. Mirošov. Hrana rampy je opatřena ocelovými profily. Důvodem demolice je, kolize s nově navrženým nástupištěm a přístupem na něj.

### SO 02-45-02 ŽST Mirošov, demolice skladu

Předmětem demolice je stávající objekt skladu. Tento objekt je bez č.p. Jedná se o zděnou stavbu, nepodsklepenou a z větší části s opadanou omítkou. Objekt má sedlovou střechu s vláknocementovou krytinou. Odvod dešťové vody je zajištěn žlaby a svody. Objekt má betonové základy. Bývalé vstupy na WC jsou po stranách objektu, mezi nimi jsou sklady. Objekt je ve špatném stavebním stavu. Na čelní straně se nacházejí 2 ks el. rozvodných skříní. Do objektu byla zavedena elektřina a voda. Důvodem demolice objektu je, že bývalý objekt skladu je v kolizi s nově navrženým objektem nástupiště.

Funkční veřejné WC pro cestující se nacházejí ve výpravní budově.



## E.3 Trakční a energetická zařízení

### E.3.4. EOv

#### SO 02-64-01 ŽST Mirošov – EOv

Napájení EOv ŽST Mirošov bude řešeno z distribuční sítě, z nového hlavního rozvaděče RH z nového technologického objektu. V rámci souvisejících SO a PS bude osazena betonová kiosková trafostanice s hlavní rozvodnou nn (hlavní rozvaděč RH), kde budou osazeny veškeré napájecí a ovládací rozvaděče silnoproudé technologie, včetně rozvaděče REOV a společného ovládacího nadřazeného ovladače pro OSV a EOv. Z REOV pak bude samostatnými kabely napájeno a ovládáno celkem 5ks výhybek, konkrétně výhybky č. 1, 2, 3, 7, 8. Ovládání EOv bude jak z rozvodny nn, tak z dispečerského pracoviště a pokud to bude možné i z ŽST Nezvěstice. EOv bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

#### SO 04-64-01 ŽST Příkosice – EOv

Napájení EOv bude ve stanici Příkosice řešeno z distribuční sítě, z hlavního rozvaděče RH. Pro ohřev výhybek bude v hlavní rozvodně instalován nový rozvaděč REOV, z kterého bude napájeno a ovládáno celkem 2ks výhybek. Ovládání EOv bude jak z rozvodny nn, tak z dispečerského pracoviště a pokud to bude možné i z ŽST Nezvěstice. EOv bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

### E.3.6. Rozvody vn, nn, osvětlení

#### SO 01-65-01 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Rokycany předměstí

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude zastávka osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W, v přístřešku bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky elektrickou energií bude využito stávající přípojky – zde dojde k navýšení hodnoty hlavního jištění.

#### SO 01-65-02 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Kamenný Újezd u Rokycan

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude zastávka osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W, v přístřešku bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky elektrickou energií dojde k navýšení hodnoty hlavního jištění a přivedení nového napájecího kabelu k rozvaděči RE1.

Rozvaděče RE1, RE2, R01 budou přesunuty z důvodu vybudování nového technologického objektu.

#### SO 01-65-03 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Nová Huť

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude zastávka osvětlena pomocí sklopných stožárů

výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky bude využita stávající přípojka elektrické energie.

### **SO 01-65-04 Rokycany - Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Hrádek u Rokycan**

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude zastávka osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky elektrickou energií bude využito stávající přípojky – zde dojde k navýšení hodnoty hlavního jištění.

### **SO 02-65-01 ŽST Mirošov, rekonstrukce nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení stanice včetně nového rozvaděče osvětlení RO, který bude umístěn v nové trafostanici. Nově bude železniční stanice osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m a 12m. Pro osvětlení nástupišť budou použity sklopné stožáry výšky 6m osazené výbojkovými svítidly 70W a 50W, v přístřešku bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení. Pro osvětlení kolejišť, respektive zhlaví stanice bude využito sklopných stožárů výšky 12m osazených výbojkovými svítidly 150W. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Rozvaděč RO bude napájen a některé stávající odběry budou přesunuty do nově vybudovaného rozvaděče RH1 (již není součástí tohoto SO).

### **SO 03-65-01 Mirošov-Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Mirošov Město**

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude zastávka osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W, v nových přístřešcích bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky bude natažen nový kabel - napojeno na stávající SP.

### **SO 03-65-02 Mirošov-Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení zast. Příkosice zastávka**

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nových rozvodů nn a instalaci nového osvětlení zastávky včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Zastávka bude osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m osazených výbojkovými svítidly 70W a 50W. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky bude vybudována nová přípojka elektrické energie (již není součástí tohoto SO).

### **SO 04-65-01 ŽST Příkosice, rekonstrukce nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO dojde k demontáži stávajícího osvětlení včetně kabelových tras a souvisejících elektrických zařízení, rekonstrukci stávajících rozvodů nn a instalaci nového osvětlení stanice včetně nového rozvaděče osvětlení RO. Nově bude železniční stanice osvětlena pomocí sklopných stožárů výšky 6m a 12m. Pro osvětlení nástupišť budou použity sklopné stožáry výšky 6m osazené výbojkovými svítidly 50W, 70W a 100W. Pro osvětlení kolejišť, respektive zhlaví stanice bude využito sklopných stožárů výšky 12m osazených výbojkovými svítidly 150W. V novém přístřešku bude použito zářivkové svítidlo v antivandal provedení. Návrh bude splňovat podmínky ČSN EN a směrnice E11. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

Pro napájení zastávky elektrickou energií dojde k navýšení hodnoty hlavního jištění a přivedení nového napájecího kabelu k rozvaděči RE3. Ve stávajícím rozvaděči RE1 bude stávající napájecí kabel odpojen.

V rámci nových rozvodů nn dojde rovněž k napojení reléového domku ve stanici Příkosice.

### **SO 01-66-01 Rokycany - Mirošov, napájení přejezdů - přejezd km 3,900**

Pro napájení přejezdu bude využito stávající přípojky elektrické energie. Stávající přípojka bude upravena, budou provedeny nutné úpravy a dozbrojení tak, aby vyhovovaly novým požadavkům na napájení zabezpečovacího zařízení. Dojde k výměně stávajících kabelových tras za nová kabelová vedení. U RD bude vybudována nová kabelová skříň.

### **SO 01-66-02 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 4,736**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu RM1 (P1216).

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Hrádek u Rokycan.

Přípojka bude napojena z kabelové rozpojovací skříň KS2 u reléového domku (RD) u přejezdu RM2 (P1217) v ev. km 5,010 (viz SO 01-66-03). Kabel AYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení podél trati do přípojkové skříň KS1 u RD přejezdu RM1. Délka přípojky je cca 305 m. Přípojková skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a vzhledem k délce přípojky bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

### **SO 01-66-03 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,010**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu RM2 (P1217) – křížení s ulicí Na Ovčíně.

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Hrádek u Rokycan. Přípojka bude napojena přímo z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO). Kabel přípojky AYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení podél trati do kabelové rozpojovací skříň KS2 u RD přejezdu RM2. Délka přípojky je cca 150 m. Kabelová rozpojovací skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

V kabelové skříni KS2 bude napojena přípojka pro napájení PZZ přejezdu RM1 (viz SO 01-66-02).

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

### **SO 01-66-04 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezdy v ev. km 5,179 a 5,214**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničních přejezdů RM3 (P1218) – křížení s ulicí Hutnickou a RM4 (P1219) – křížení s ulicí Polní.

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Hrádek u Rokycan. Přípojka bude napojena přímo v podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO). Kabel přípojky CYKY-J 4x10 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení podél trati do přípojkové skříň KS1 u RD, společného pro oba přejezdy. Délka přípojky je cca 50 m. Přípojková skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

### **SO 01-66-05 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,418**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu RM5 (P1220) – křížení s ulicí Luční.

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Hrádek u Rokycan. Přípojka bude napojena přímo z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO). Kabel přípojky AYKY-J 4x50 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení podél trati do kabelové rozpojovací skříně KS2 u RD přejezdu RM5. Délka přípojky je cca 350 m. Kabelová rozpojovací skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a vzhledem k délce přípojky bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

V kabelové skříně KS2 bude napojena přípojka pro napájení PZZ přejezdu RM6 (viz SO 01-66-06).

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

### **SO 01-66-06 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 6,266**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu RM61 (P1221).

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Hrádek u Rokycan.

Přípojka bude napojena z kabelové rozpojovací skříně KS2 u reléového domku (RD) u přejezdu RM5 (P1220) v ev. km 5,418 (viz SO 01-66-05). Kabel AYKY-J 4x50 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení podél trati do přípojkové skříně KS1 u RD přejezdu RM6. Délka přípojky je cca 850 m. Přípojková skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a vzhledem k délce přípojky bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

### **SO 03-66-01 Mirošov - Příkosice, napájení přejezdů - přejezd km 8,917**

Pro napájení přejezdu bude využito stávající přípojky elektrické energie. Stávající přípojka bude upravena, budou provedeny nutné úpravy a dozbrojení tak, aby vyhovovaly novým požadavkům na napájení zabezpečovacího zařízení. Dojde k výměně stávajících kabelových tras za nová kabelová vedení. U RD bude vybudována nová kabelová skříň.

### **SO 03-66-02 Mirošov - Příkosice, napájení přejezdů - přejezd km 9,692**

Pro napájení přejezdu bude využito stávající přípojky elektrické energie. Stávající přípojka bude upravena, budou provedeny nutné úpravy a dozbrojení tak, aby vyhovovaly novým požadavkům na napájení zabezpečovacího zařízení. Dojde k výměně stávajících kabelových tras za nová kabelová vedení. U RD bude vybudována nová kabelová skříň.



**SO 03-66-03 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 11,398**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu MP2 (P1228) – křížení s ulicí Příkosickou.

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO) v železniční zastávce Příkosice. Přípojka bude napojena přímo v podružně měřené části rozvaděče osvětlení (RO). Kabel přípojky CYKY-J 4x10 mm<sup>2</sup> bude veden úložně do přípojkové skříně KS1 u RD přejezdu MP3, stojícího poblíž přístřešku zastávky. Délka přípojky je cca 8 m. Přípojková skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

**SO 03-66-04 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 12,060**

Nový objekt pro zajištění napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) železničního přejezdu MP4 (P1230).

Napájení bude zajištěno z podružně měřené části rozvaděče nového odběrného zařízení (viz SO 03-67-02), nacházejícího se v blízkosti přejezdu MP3 (P1229) v ev. km 11,718. Přípojka bude napojena v rozpojovací skříně (KS SŽDC) podružně měřené části odběrného místa. Kabel přípojky AYKY-J 4x16 mm<sup>2</sup> bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do přípojkové skříně KS1 u RD přejezdu MP4. Délka přípojky je cca 350 m. Přípojková skříň bude součástí sestavy kabelových skříní, postavených u RD a vzhledem k délce přípojky bude přizemněna strojeným zemničem, který je rovněž součástí přípojky.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

**SO 03-67-01 ŽST Mirošov, přípojka VN 22kV**

Pro napájení nové TS v ŽST Mirošov bude zřízena nová přípojka 22kV, nový kabelový svod s úsekovým odpínačem (odpínač bude v majetku ČEZ Distribuce a.s. a bude zároveň dělicím místem mezi vlastnictvím ČEZ Distribuce a.s. a SŽDC, s.o.) na stávajícím stožáru VN 22kV (první opěrný bod od stávajícího úsekového odpínače č. US\_RO\_6319 směrem na jihozápad, druhý od stávající TS). Z tohoto svodu pak povede nové kabelové vedení 22kV ve výkopu v zemi až k novému technologickému objektu s novou TS ŽST Mirošov 22/0,4 kV v majetku SŽDC, s.o. Měření odběru bude na straně NN a ČEZ Distribuce a.s. provede pouze osazení měřící soupravy.

**SO 03-67-02 Mirošov - Příkosice, přípojka NN 0,4 kV zastávky Příkosice**

Nový objekt pro zajištění napájení zastávky Příkosice - zastávka a přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ) železničních přejezdů MP3 (P1229) a MP4 (P1230).

V blízkosti přejezdu MP3 (P1229) v ev. km 11,718 bude zřízeno nové odběrné zařízení napojené na odběrné místo distribuční sítě NN ČEZ Distribuce. Napojení bude provedeno z distribučního rozvaděče NN DTS Příkosice – Dolní obec, č. RO 0006 kabelem AYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup>, vedeným od TS RO 0006 úložně podél silnice k odběrnému zařízení. Délka neměřené části přípojky je cca 50 m.

Odběrné zařízení bude vybaveno hlavním (fakturačním) měřením ČEZ Distribuce, podružným měřením SŽDC a kabelovými skříněmi pro vyvedení kabelů k zastávce Příkosice-zastávka a k RD přejezdů MP3 (přímo u odběrného zařízení) a MP4 v km 12,060.



Kabel AYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup> pro napájení zastávky bude veden úložně převážně v souběžné trase s kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do přípojkové skříně KS1v zastávce, která je součástí sestavy skříní u přístřešku zastávky. Délka měřené části přípojky je cca 300 m.

Součástí přípojky je podružný rozvaděč RP, umožňující alternativní napájení PZZ přejezdu MP3 buď ze sítě NN, nebo (v případě výpadku sítě) z mobilního agregátu.

Proudová soustava a napětí: 3 + PEN, 400/230 V, 50 Hz, TN-C

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím: Samočinným odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 332000-4-41.

#### 4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Stavba bude probíhat ve třech stavebních postupech SP 1, SP 2, SP 3. Stavební postup SP 2 bude rozdělen na podetapy SP 2a, SP 2b, SP 2c a SP 2d. Stavební postup SP 3 bude rozdělen na podetapy SP 3a a SP 3b. Stavební práce budou probíhat ve směru Příkosice – Rokycany. Postupně v závislosti na jednotlivých postupech bude uváděno do provozu nové kolejiště.

Zahájení stavby je naplánováno na 1. 6. 2015 a dokončení na 29. 4. 2016.

##### Stavební postup 1

- V závěru stavebního postupu 1 bude zprovozněno nové nástupiště v ŽST Příkosice, včetně nezvěstického zhlaví stanice – výhybky č.2 a koleje propojující nástupiště s traťovým úsekem do Nezvěstic.

##### Stavební postup 2a

- V závěru stavebního postupu 2a bude uvedena do provozu traťová kolej od km 9,370 do bodu zprovoznění stavby ve stavebním postupu 1 v ŽST Příkosice. Zprovozněna bude také vlečka 2093 Rosso Steel.

##### Stavební postup 2c

- V závěru stavebního postupu 2c bude uvedena do provozu traťová kolej od km 3,715 včetně kompletní ŽST Mirošov, která v km 9,370 naváže na již zprovozněný úsek trati směrem do Příkopic. Zprovozněny budou také vlečky 2157 Želežárny Hrádek a 2093 Rosso Steel.

##### Stavební postup 2d

- V závěru stavebního postupu 2d bude uvedena do provozu traťová kolej od km 3,600 do km 3,715, kde naváže na již zprovozněný úsek trati směrem do Příkopic. Zbýlý úsek trati od ŽST Rokycany do km 3,600 zůstane v provozu dle stávajícího stavu.

##### Stavební postup 3b

- V závěru stavebního postupu 3b bude uvedena do provozu traťová kolej v celé délce stavby od Rokycany do Příkopic, včetně zapojených vleček 2056 Kovohutě Rokycany, 2002 Agro Blatná, 2157 Želežárny Hrádek a 2093 Rosso Steel. Do provozu bude uvedeno také nové zabezpečovací zařízení v úseku Rokycany – Nezvěstice.

## 4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

### Elektrická energie

Přehledy odběrů el. energie v jednotlivých zastávkách, stanicích, nebo odběrných místech na trati jsou vedeny v následující tabulce:

Stanice / ŽST	staničení zastávky	Ps - Osvětlení	Ps - Rozvody NN	Ps - přejezdy	Ps - EOVS	Ps - Zab.zař.	Ps - rozhlas, info	Ps celkem
<b>Soudobý příkon</b>	(v 1/2 délky nástupiště)	<b>kW</b>	<b>kW</b>	<b>kW</b>	<b>kW</b>	<b>kW</b>	<b>kW</b>	<b>kW</b>
zast. Rokycany předměstí	0,772	1,5	3	9	-	5	2	20,5
zast. Kamenný Újezd u Rokycan	2,290	1,5	3	9	-	22,9	3	38,4
zast. Nová Huť	3,960	1,5	3	3	-	5	2	14,5
zast. Hrádek u Rokycan	5,124	1,5	5	18	-	5	2	31,5
ŽST Mirošov	7,400	3,7	15	9	35	20	5	87,7
zast. Mirošov Město	8,973	1,5	3	3	-	5	2	14,5
zast. Příkosice zastávka	11,450	1,5	3	9	-	5	2	20,5
ŽST Příkosice	12,973	2,8	8	-	15	15	5	45,8

Bilance odběrů trafostanice v Mirošově PS 02-03-02 ŽST Mirošov - TS 22/0,4 kV je uvedena v následující tabulce:

VÝVOD	Ps (kW)
EOV	31,3
vl.spotřeba (U1)	2,0
zásuvka DŘT	1,0
El.inst.vč.topení	3,6
VB mimo byty (RH2)	32,0
VO (RO)	9,4
ČOV	12,0
stojany PHM	10,0
depo	20,0
RS02	5,0
zab.zař. (R-ZZ)	20,0
Rez. 30%	43,9
<b>CELKEM</b>	<b>190,2</b>

ŽST. MIROŠOV – trafostanice - rezervovaný příkon: 200 kW

### Voda

Ve stávajícím stavu je na vodovod připojena výpravní budova v Mirošově. Toto připojení je zachováno i v navrženém stavu. Vlivem stavby se nepředpokládá vznik nového odběru, nebo odběrného místa. Objekty zastávek nejsou na vodovod připojeny.

## **4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI**

### **SO 01-11-01 Rokycany – Mirošov, železniční spodek**

V km cca 0,3 je zaústěno svodné potrubí DN 300 do horské vpusti v ulici Zeyerova. Svodné potrubí odvádí vodu z trativodu železničního spodku v km 0,345 – 1,090.

V zast. Nová Huť je odvedena voda z nástupiště potrubím DN 200 do stávající kanalizace. Do stejné kanalizační přípojky je zaústěno svodné potrubí DN 200, které odvádí vodu z přilehlé prahové vpusti u přejezdu SO 01-14-07 Rokycany – Mirošov, přejezd v ev. km 3,900.

### **SO 03-30-01 Mirošov - Příkosice; kanalizace v ev. km 9,689**

Stavba kanalizace byla vyvolána z důvodu rekonstrukce propustku pod železniční tratí, jehož výtok je oproti původnímu stavu prohlouben. Místo prohloubení stávajícího příkopu je navrženo jeho zatrubnění - dešťová kanalizace v délce 11m.

Zatrubnění příkopu je navrženo pomocí plastové trubky DN 1000 (PEHD – PP, např. UPOROL) SN 8. Dimenze potrubí vychází z návrhového a kontrolního návrhového průtoku stanoveného pro propustek v km 9,689 sníženého ochranou plánovaného povodňového příkopu nad obcí.

### **SO 03-30-02 Mirošov - Příkosice; kanalizace v ev. km 9,697**

Stavba kanalizace byla vyvolána z důvodu rekonstrukce propustku pod železniční tratí, jehož výtok je oproti původnímu stavu prohlouben. Stávající potrubí bude nahrazeno novým v délce 66m, které bude napojené do stávající šachty u pozemku 575/5.

Nová kanalizace je navržena z plastového potrubí PP DN 500 SN 8 v délce 66m, přibližně v polovině tohoto nového úseku bude osazena nová revizní šachta. Dimenze potrubí vychází z návrhového a kontrolního návrhového průtoku stanovených pro propustek v km 9,697, sklon je dán max. rychlostí 5m/s.

Kanalizace bude navazovat na jímku propustku v km 9,697, na vtoku budou umístěny česle, které zabrání vniknutí hrubších nečistot do kanalizace obce Mirošov.

#### 4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉM

Napojení na dopravní systém zůstane po realizaci stavby beze změn. Z hlediska pozemních komunikací bude základní obslužný systém tvořen komunikacemi II třídy č. 117 a III třídy č. 11732, 11733, 11724, 11729, 11725, 11734, 1788.

Z hlediska přesunu hmot během stavby navrhne konkrétní dopravní trasy zhotovitel stavby v závislosti na vybrané lokalitě, kam bude odpad ze stavby ukládán. Sklárky odpadů v okolí stavby jsou vypsány v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí, příloha č.5 Odpadové hospodářství.

#### 4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Rozsah náhradní výsadby nebyl dotčenými orgány dosud specifikován. Předpokládáme však, že v rámci projednání kácení mimolesní zeleně s Odborem životního prostředí MěÚ Rokycany, budou vzneseny požadavky na náhradní výsadbu.

U zářezových a násypových svahů dotčených stavbou je navržena jejich vegetační ochrana a to vrstvou ornice tl. 0,15m s osetím a rozprostřením biodegradační kokosové rohože (sklony svahů 1:1,5 a 1:1,75). Kokosové rohože budou ke svahům připevněny ocelovými skobami z betonářské oceli tl. 10mm ve tvaru „U“ v rastru 2x2m. U upravovaných svahů kratších jak 1m je navrženo pouze ohumusování tl. 0,15m s osetím travního semene.

#### 4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (hlavně § 101 – 108)
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 174/1968, o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, (pracovnílékařská péče - § 53 a násl.)
- Zákon č. 22/1997, o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií

- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon)
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Nařízení vlády č. 290/1995, kterým se stanoví seznam nemocí z povolání
- Vyhl. č. 104/2012, o stanovení bližších požadavků na postup při posuzování a uznávání nemocí z povolání a okruh osob, kterým se předává lékařský posudek o nemoci z povolání, podmínky, za nichž nemoc nelze nadále uznat za nemoc z povolání, a náležitosti lékařského posudku (vyhláška o posuzování nemocí z povolání)
- Vyhláška č. 125/1993 Sb., kterou se stanoví podmínky a sazby zákonného pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 28/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při práci v lese a na pracovištích obdobného charakteru
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky



- Nařízení vlády č. 21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., o kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů
- Vyhláška č. 91/1993 Sb., k zajištění bezpečnosti práce v nízkotlakých kotelnách
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat předpis SŽDC Bp1 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené kapitoly
-

#### 4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE, BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Z hlediska bezbariérového užívání staveb je základní právní normou vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

##### Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Konstrukce nástupišť a přístupových komunikací k nim jsou vybaveny vodícími liniemi a varovnými a signálními pásy. Přístupové chodníky mají podélný sklon nejvýše v poměru 1:12. Nástupiště mají výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků tzn. 550 /380 mm nad T.K.

Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

V ŽST Mirošov a Rokycany bude vybudován nový informační systém pro cestující. Nástupiště budou vybavena nástupištními panely, které budou doplněny moduly umožňujícími funkce a hlasový výstup pro zrakové postižené občany.

#### 4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

##### **Podmiňující investice**

V současnosti není známá žádná stavba, která by byla podmiňující pro stavbu Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice.

##### **Vyvolané investice**

- Vyvolanou investicí jsou úpravy vleček, které nejsou v majetku SŽDC. Konkrétně jde o následující objekty :
  - SO 01-10-01.1 Rokycany - Mirošov, vlečka Kovohutě Rokycany
  - SO 01-10-01.2 Rokycany - Mirošov, vlečka Pila Rokycany
  - SO 01-10-01.3 Rokycany - Mirošov, vlečka Agro Blatná
  - SO 01-10-01.4 Rokycany - Mirošov, vlečka Železářny Hrádek
  - SO 02-10-01.1 ŽST Mirošov, kolejiště DKV
  - SO 03-10-01.1 Mirošov - Příkosice, vlečka Rosso Steel
  - SO 04-10-01.1 ŽST Příkosice, vlečka Příkosická zemědělská
- Vyvolanou investicí je úprava oplocení areálu Železářny Hrádek, která souvisí se změnou technického řešení přejezdu SO 01-14-10 v ev. km 5,010
  - SO 01-14-10.1 Rokycany - Mirošov, úprava oplocení areálu Železářny Hrádek
- Vyvolanou investicí je přeložení vodovodů a kanalizací v majetku měst a obcí  
Město Rokycany

SO 01-30-01 Rokycany -Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,900  
SO 01-30-02 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,915

#### Město Hrádek

SO 01-30-03 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 3,888  
SO 01-30-04 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 5,008

#### Město Mirošov

SO 01-30-05 Rokycany Mirošov, přeložka vodovodu v km 7,099  
SO 03-30-03 Mirošov - Příkosice, přeložka vodovodu v km 8,670  
SO 03-30-01 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,689  
SO 03-30-02 Mirošov - Příkosice, kanalizace v ev. km 9,697

- Vyvolanou investicí je přeložení plynovodů ve správě RWE GasNet s.r.o.  
SO 01-32-02 přeložka VTL DN150 v km 0,371  
SO 01-32-03 přeložka NTL dn160 v km 0,915  
SO 01-32-04 přeložka STL dn80 v km 1,818  
SO 01-32-05 přeložka STL dn80 v km 2,328  
SO 01-32-06 přeložka STL dn80 v km 2,642  
SO 01-32-07 přeložka STL dn80 v km 3,867  
SO 01-32-08 přeložka VTL DN150 v km 3,995  
SO 01-32-09 přeložka NTL dn80 v km 5,029  
SO 01-32-10 přeložka STL dn100 v km 6,273  
SO 01-32-11 přeložka VTL DN100 v km 6,521  
SO 01-32-12 přeložka STL dn110 v km 5,008
- Vyvolanou investicí je přeložení nedrážních kabelových sítí  
SO 90-27-01 Rokycany -Nezvěstice, přeložky kabelových sítí ostatních správců

### **Související investice**

- V prostoru přejezdů v ev. km 0,895 a 1,014 je stavba koordinována s připravovanou investicí Plzeňského kraje - **křížení silnice III/11732 se železniční tratí v lokalitě ulic Zeyerova, Bezručova, Veselská v Rokycanech**, která komplexně řeší prostor u Kovohutí Rokycany včetně nového přejezdu přes železniční trať č. 175 a napojení na obchvat Hrádku u Rokycan. Tato investice je ve fázi studie.
- V návaznosti na oblast u kovohutí je stavba koordinována s připravovanou stavbou obce Kamenný Újezd – **Bezbariérové pěší trasy, Chodníky Veselská**.
- V prostoru propustky v ev. km 1,106 je stavba koordinována s investicí Města Rokycany – „**Vodovod Pod Kotle**“ V železničním spodku jsou založeny chráničky pro výhledové potrubí.
- Propustek v ev. km 10,074 je koordinován s připravovanou investicí města Mirošov – **Protipovodňová opatření v Mirošově**. Propustek je nadimenzován pro převedení povodňového průtoku o cca 1,0m<sup>3</sup>/s nad rámec předpokládaného průtočného množství spočteného z přilehlého povodí.
- Z hlediska souvisejících staveb je v prostoru ŽST Nezvěstice připravována stavba SŽDC **GSM-R Plzeň – České Budějovice**.

## 4.13 STATICKÉ VÝPOČTY

Stavba je navržena v souladu s normovými požadavky ČSN tak, aby účinky zatížení při výstavbě, užívání a údržbě nemohli způsobit poškození, přetvoření nebo ohrožení provozuschopnosti. K objektům které vyžadují statické posouzení byl zpracován statický výpočet. Dosažené hodnoty únosnosti a přetvoření konstrukcí jsou v souladu s normami.

Statický výpočet byl zpracován pro následující objekty :

### E.1.4 Mosty, propustky, zdi

#### E.1.4.1 Mosty

- SO 01-20-01 Rokycany - Mirošov, most v ev. km 3,689
- SO 03-20-01 Mirošov - Příkosice, most v ev. km 9,116
- SO 03-20-02 Mirošov - Příkosice, most v ev. km 9,296

#### E.1.4.2 Propustky

- SO 01-21-01 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,106
- SO 01-21-02 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,528
- SO 01-21-03 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,761
- SO 01-21-04 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 1,819
- SO 01-21-05 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 2,092
- SO 01-21-06 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 2,350
- SO 01-21-07 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 3,113
- SO 01-21-08 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 3,405
- SO 01-21-09 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 4,265
- SO 01-21-10 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 4,705
- SO 01-21-11 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,010
- SO 01-21-12 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,174
- SO 01-21-13 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,210
- SO 01-21-14 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,335
- SO 01-21-15 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 5,641
- SO 01-21-16 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 6,238
- SO 01-21-17 Rokycany - Mirošov, propustek v ev. km 6,860
- SO 02-21-01 ŽST Mirošov, propustek v ev. km 7,301
- SO 03-21-01 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,036
- SO 03-21-02 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,220
- SO 03-21-03 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 8,910
- SO 03-21-04 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 9,689
- SO 03-21-05 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 9,697
- SO 03-21-06 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,074
- SO 03-21-07 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,378
- SO 03-21-08 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,625
- SO 03-21-09 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 10,987
- SO 03-21-10 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,141
- SO 03-21-11 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,324
- SO 03-21-16 Mirošov - Příkosice, propustek v km 11,063
- SO 03-21-12 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,572
- SO 03-21-13 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 11,727
- SO 03-21-14 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 12,124
- SO 03-21-15 Mirošov - Příkosice, propustek v ev. km 12,716

### E.1.4.3 Mostní objekty na komunikacích

SO 03-22-01 Mirošov - Příkosice, silniční propustek v km 12,716

### E.1.4.4 Opěrné zdi

SO 03-23-01 Mirošov - Příkosice, opěrná zeď v km 8,7

## 5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

### 5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby byla podána na Odbor výstavby MěÚ Rokycany dne 24.7.2014. Rozhodnutí o umístění stavby nebylo dosud vydáno.

### 5.2 PODMÍNKY ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

Pro stavbu „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“ bylo zpracováno oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Dne 14. 4. 2014 (č.j. ŽP/3751/14) byl vydán závěr zjišťovacího řízení. **Záměr „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude dál posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.** Zároveň byly stanoveny podmínky závěru zjišťovacího řízení.

#### I. Podmínky pro fázi přípravy

1) V dalším stupni projektové dokumentace:

a) zajistit závazné stanovisko k umístění a stavbě stacionárního zdroje znečišťování ovzduší (recyklační linka).

*Závazné stanovisko vydal KUPK Odbor životního prostředí dopisem č.j. ŽP/11920/14 ze dne 12.12.2014*

b) zajistit souhlas k provozování zařízení k využívání odpadů (recyklační linka).

*Žádost o souhlas k provozování podá na Krajský úřad Plzeňského kraje provozovatel recyklační linky.*

c) projednat zaústění trativodů do stávající kanalizace s jejich vlastníkem.

*Zaústění do kanalizace jsou projednána s vlastníkem Městem Mirošov (č.j. 360/14/P ze dne 12.12.2014). Stanoviska města Rokycany a Hrádek budou doplněna.*

d) konzultovat technické řešení kanalizace v ev. km 9,689 a 9,697 se správcem kanalizace.

*V této věci byl osloven správce kanalizace v Rokycanech, Nové Huti a Mirošově, VOS Sokolov a.s.. K zaústění v Mirošově ve Skořické a Příkosické ul. se vyjádřil kladně dopisem č.j. 360/14/P ze dne 12.12.2014.*

e) upřesnit jednotlivé druhy odpadů a předpokládaný způsob zneškodnění.

*Bylo aktualizováno v části B5 Odpadové hospodářství.*

f) specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám v etapě výstavby, přičemž tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.

*Řeší dokumenty Odpadové hospodářství a Havarijní plán.*

g) Projednat s místně příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny případná opatření pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů na lokální prvky ÚSES (LBK) nebo VKP ze zákona (v tomto případě vodní toky a lesy).



*Bylo projednáno s MěÚ Rokycany odborem životního prostředí, který vydal dne 25.4.2014 souhlasné stanovisko č.j.MeRo/1370/OŽP/14-2, kde jsou uvedeny následující podmínky pro zachování ekologické stability:*

- 1. V údolních nivách toků a na lesních pozemcích nebudou umísťována zařízení staveníště a zřizovány deponie stavebního materiálu. Dále nebude v blízkosti toků skladován lehce odplavitelný materiál ani závadné látky, které by mohli ohrozit jakost vody nebo vodní organismy. Vodní toky budou důsledně chráněny před znečištěním.*
  - 2. Po skončení prací bude okolí stavby v nejbližším možném termínu uvedeno do původního stavu, včetně zatravnění.*
- 2) Před zahájením stavby požádat místně příslušný orgán ochrany přírody a krajiny o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les a respektovat případné podmínky uvedené ve vydaném rozhodnutí o povolení kácení.  
*Souhlasná stanoviska jednotlivých obcí jsou v dokladové části dokumentace.*
- 3) Provést biologický průzkum a v případě zjištění výskytu zvláště chráněných živočichů nebo rostlin požádat o výjimku ze zákazů u těchto zvláště chráněných živočichů nebo rostlin dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.  
*Biologický průzkum byl zpracován společností GeoVision s.r.o. v dubnu – červenci 2014. Žádost o výjimku bude podána na Odbor životního prostředí KUPK před zahájením stavebního řízení.*
- 4) Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, pro etapu výstavby (s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod) a následně ho předložit k odbornému stanovisku správci dotčených toků a ke schválení vodoprávnímu úřadu.  
*Havarijní plán byl zpracován, je v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí, příloha č.8 Havarijní plán.*
- 5) Provést odběry vzorků na stanovení geochemického pozadí a stanovit postup kontroly kvality materiálu ze železničního svršku a spodku před novým použitím na stavbě při plnění ustanovení vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.  
*Odběry vzorků byly provedeny v červnu 2014, vyhodnocení proběhlo v srpnu 2014. Průzkum je zařazen v Souhrnné části dokumentace B.*

## **II. Podmínky pro fázi realizace**

- 6) Před zahájením provozu recyklační linky předložit provozní řád recyklační linky z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, příslušnému úřadu, tj. Krajskému úřadu Plzeňského kraje.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 7) Vybavit recyklační linku mlžením a za nepříznivých povětrnostních (klimatických) podmínek účinně minimalizovat tzv. sekundární prašnost ze staveníště, deponií zemin a stavebních komunikací (např. zkrápěním).  
*Zajistí zhotovitel stavby.*

- 8) Provádět pravidelný mokrý úklid dotčených příjezdových komunikací a včetně očisty všech mechanismů při odjíždění ze staveniště nebo z upravované plochy.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 9) Provést likvidace popelové jámy v ŽST Mirošov.  
*V projektu je navrženo odstranění popelové jámy. Samotné práce provede zhotovitel stavby.*
- 10) V průběhu výstavby nakládat s odpady v souladu s platnou legislativou, tj. vytvořit podmínky pro třídění odpadů, přednostně odpady znovu využívat nebo recyklovat. Zajistit odstranění odpadů oprávněnou osobou. Vést evidenci vzniklých odpadů.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 11) V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využití, případně odstranění.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 12) Při realizaci stavby důsledně dodržovat havarijní plán dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Před zahájením stavby seznámit s havarijním plánem příslušné pracovníky stavby včetně subdodavatelů.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 13) Udržovat veškerou stavební mechanizaci v bezvadném technickém stavu tak, aby bylo zamezeno případným úkapům ropných látek (při parkování vozidel a mechanismů používat kovové vany účinně zachytávající možné úkapy provozních kapalin) a neprovádět údržbu mechanismů přímo na staveništi (výměny mazacích náplní apod.).  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 14) Zajistit takový způsob manipulace s pohonnými hmotami a dalšími nebezpečnými látkami pro životní prostředí, který vyloučí možnost jejich úniku do okolního prostředí.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 15) Zařízení staveniště vybavit nezbytnými prostředky pro likvidaci havarijních úniků (např. Vapex, sorpční rohože, označené sběrné nádoby, apod.).  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 16) Nakládání s odpadními vodami a jejich likvidaci zabezpečit tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality povrchových a podzemních vod.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 17) Před započatím stavby zajistit oddělené skrývání ornice (popř. podorničí) při skrývkových pracích a zajistit její využití pro zemědělské účely podle požadavků příslušného orgánu chrany ZPF (skrývku ornice je třeba zabezpečit jak proti degradaci, tak i proti jejímu zaplevelení, příp. invazi neofytů).  
*Zajistí zhotovitel stavby.*
- 18) Zajistit minimální zásahy do koryt vodních toků křížících trať, aby nedošlo ke zhoršení kvality vody ve vodních tocích a ke zhoršení podmínek pro vodní organismy.  
*Zajistí zhotovitel stavby.*

- 19) V ochranném pásmu PP Hrádecká bahna neumisťovat žádné trvalé ani dočasné deponie stavebních materiálů ani zemin, včetně vyloučení pojezdu dopravních prostředků. Opravy propustku v ev. km 5,641 provádět citlivě s ohledem na předmět ochrany EVL Hrádecká bahna (kód lokality: CZ0325001).

*Zajistí zhotovitel stavby.*

- 20) Terénní úpravy, stavební práce v okolí obytné zástavby a přepravu výkopové zeminy a stavebních i konstrukčních materiálů nákladními automobily provádět pouze v denní době od 7 - 21 hod.

*Zajistí zhotovitel stavby.*

- 21) Minimalizovat hlukové zatížení při výstavbě řádným vytěžováním nákladních aut, udržováním jejich dobrého technického stavu, prováděním prací pouze v denní době, zkrácením doby provádění stavební činnosti dobrou organizací práce, apod.

*Zajistí zhotovitel stavby.*

### **III. Podmínky pro fázi provozu**

- 22) Zajistit odpovídající údržbu vytvořeného díla.

*Zajistí správce stavby, SŽDC Oblastní ředitelství Plzeň.*

## **5.3 ZDŮVODNĚNÍ ZMĚN OPROTI PŘEDCHOZÍMU STUPNI DOKUMENTACE**

### **PS 00-02-04      Doplnění InS a klientů DDTS ŽDC**

Název původního provozního souboru Rokycany – Příkosice, DDTS ŽDC byl změněn na základě přesnější specifikace obsahové náplně souboru.

### **PS 02-03-01      Mirošov, DDTS ŽDC**

Na základě projednání se správcem SŽDC OŘ Plzeň, SEE byl název původního provozního souboru Mirošov, DŘT změněn na Mirošov, DDTS ŽDC. Tento název více odpovídá obsahové náplni provozního souboru.

### **PS 04-03-01      Příkosice, DDTS ŽDC**

Na základě projednání se správcem SŽDC OŘ Plzeň, SEE byl název původního provozního souboru Mirošov, DŘT změněn na Mirošov, DDTS ŽDC. Tento název více odpovídá obsahové náplni provozního souboru.

### **PS 02-03-04      Mirošov DŘT**

Na základě závěrečného projednání se správcem SŽDC OŘ Plzeň SEE a SŽDC GŘ OAE byl do projektu zpět doplněn objekt DŘT v Mirošově.

### **PS 02-03-03      ŽST Mirošov – úpravy rozvodů nn ve V.B.**

Úpravou technického řešení objekt ztratil svou obsahovou náplň a byl z projektu vypuštěn.

### **SO 01-14-10.1      Rokycany - Mirošov, úprava oplocení areálu Železářny Hrádek**

S majitelem areálu, společností Bent Holding a.s. byl dohodnut trvalý zábor, který umožnil změnit technické řešení objektu SO 01-14-10 přejezd v ev. km 5,010. Při této úpravě dojde k zásahu do oplocení areálu Železáren Hrádek, proto byl do projektu doplněn tento objekt SO 01-14-10.1.

### **SO 01-14-17      Rokycany - Mirošov, přechod v ev. km 4,370**

Původní objekt SO 01-14-17 Rokycany - Mirošov, přejezd v ev. km 4,370 byl přejmenován na přechod což více odpovídá jeho obsahové náplni.

**SO 01-14-17 Rokycany - Mirošov, přejezd km 0,895**

Objekt přejezdu na plánované přeložce komunikace III/11733 v prostoru Kovohutě Rokycany byl z projektu vypuštěn. Součástí projektu zůstal objekt SO 01-14-01 Rokycany - Mirošov, přejezd km 0,895 který řeší stávající přejezd v dané lokalitě.

**SO 01-14-18.1 Rokycany - Mirošov, přejezd vlečka Kovohutě Rokycany km 0,126**

Úpravou technického řešení objekt ztratil svou obsahovou náplň a byl z projektu vypuštěn.

**SO 03-21-16 Mirošov - Příkosice, propustek v km 11,063**

Objekt nahrazuje stávající svodné potrubí převádějící vodu pod železniční tratí. Objekt byl do dokumentace doplněn po projednání se správcem.

**SO 01-24-01 Rokycany - Mirošov, zárubní zeď v km 6,50**

Objekt zárubní zdi byl přepracován, konstrukce zpevnění zářezových svahů byla přeřešena a nově je součástí objektu železničního spodku SO 01-11-01 Rokycany - Mirošov, železniční spodek.

**SO 03-24-01 Rokycany - Mirošov, zárubní zeď v km 9,42**

Objekt zárubní zdi byl přepracován, konstrukce zpevnění zářezových svahů byla přeřešena a nově je součástí objektu železničního spodku SO 03-11-01 Mirošov - Příkosice, železniční spodek.

**SO 03-24-02 Rokycany - Mirošov, zárubní zeď v km 11,16**

Objekt zárubní zdi byl přepracován, zářezové svahy byly svahovány. Úprava je nově součástí objektu železničního spodku SO 03-11-01 Mirošov - Příkosice, železniční spodek.

**SO 90-27-01 Rokycany - Nezvěstice, přeložky kabelových sítí ostatních správců**

Objekt řeší přeložky kabelů, které nejsou ve správě SŽDC, nebo ČD Telematika.

**SO 01-30-01 Rokycany - Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,900**

Původní objekt SO 01-30-01 Rokycany -Mirošov, ochrana vodovodu v km 0,900 byl po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov přepracován na přeložku vodovodu. Název objektu byl na základě toho upraven.

**SO 01-30-02 Rokycany - Mirošov, přeložka vodovodu v km 0,915**

Původní objekt SO 01-30-02 Rokycany -Mirošov, ochrana vodovodu v km 0,915 byl po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov přepracován na přeložku vodovodu. Název objektu byl na základě toho upraven.

**SO 01-30-03 Rokycany -Mirošov, přeložka vodovodu v km 3,888**

Po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov byl tento objekt doplněn do projektu.

**SO 01-30-04 Rokycany -Mirošov, přeložka vodovodu v km 5,008**

Po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov byl tento objekt doplněn do projektu.

**SO 01-30-05 Rokycany -Mirošov, přeložka vodovodu v km 7,099**

Po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov byl tento objekt doplněn do projektu.

**SO 03-30-03 Rokycany -Mirošov, přeložka vodovodu v km 8,670**

Po upřesnění polohy vodovodu a projednání se správcem VHS Sokolov byl tento objekt doplněn do projektu.

**SO 01-32-02 Přeložka VTL DN150 v km 0,371**

**SO 01-32-03 Přeložka NTL dn160 v km 0,915**

**SO 01-32-04 Přeložka STL dn80 v km 1,818**

**SO 01-32-05 Přeložka STL dn80 v km 2,328**

**SO 01-32-06 Přeložka STL dn80 v km 2,642**

**SO 01-32-07 Přeložka STL dn80 v km 3,867**

**SO 01-32-08 Přeložka VTL DN150 v km 3,995**

**SO 01-32-09 Přeložka NTL dn80 v km 5,029**

**SO 01-32-10 Přeložka STL dn100 v km 6,273**

**SO 01-32-11 Přeložka VTL DN100 v km 6,521**

**SO 01-32-12 Přeložka STL dn110 v km 5,008**

Po projednání se správcem byly objekty přeložek plynovodních řadů doplněny do projektu.

**SO 90- 35-01 Rokycany - Nezvěstice, zabezpečení veřejných zájmů**

Vozovky, jež budou prokazatelně narušeny stavební dopravou, budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu. Příslušný rozsah bude určen v průběhu stavebních prací místním šetřením.

**SO 03-41-01 Mirošov – Příkosice, Zast. Mirošov město, přístřešek pro cestující**

Po prověření kapacity nově realizovaného přístřešku, která nevyhovuje předpokládaným intenzitám pohybu cestujících, byl SO doplněn do projektu.

**SO 03-41-03 Mirošov – Příkosice, Zast. Příkosice, přístřešek pro cestující**

Po úpravě technického řešení objekt ztratil svou obsahovou náplň.

**SO 01-66-02 Rokycany - Mirošov, napájení přejezdů - přejezd km 7,104**

Původně navržený objekt přípojky nn k přejezdu v ev. km 7,104 je nově řešen jako součást PS 02-01-01 ŽST Mirošov, staniční zabezpečovací zařízení.

**SO 01-66-02 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 4,736**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany – Nezvěstice v km 4,370 a km 4,736 a km 5,010, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 01-66-02 byl původně objekt SO 05 Elektrická přípojka.

**SO 01-66-03 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,010**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany – Nezvěstice v km 4,370 a km 4,736 a km 5,010, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 01-66-03 byl původně objekt SO 05 Elektrická přípojka.

**SO 01-66-04 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,179 a 5,214**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany - Nezvěstice v km 5,179 a 5,214, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 01-66-04 byl původně objekt SO 06 - Elektrická přípojka km 5,179.

**SO 01-66-05 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 5,418**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany - Nezvěstice v km 5,418 a 6,266 a 6,901, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 01-66-05 byl původně objekt SO 07 - Elektrická přípojka km 5,418.



**SO 01-66-06 Rokycany - Mirošov, přípojka NN pro přejezd v ev. km 6,266**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany - Nezvěstice v km 5,418 a 6,266 a 6,901, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 01-66-06 byl původně objekt SO 08 - Elektrická přípojka km 6,266.

**SO 03-66-03 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 11,398**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany – Nezvěstice v km 11,398 a 11,718, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 03-66-03 byl původně objekt SO 305 : Elektrická přípojka ze sítě ČEZ.

**SO 03-66-04 Mirošov - Příkosice, přípojka NN pro přejezd v ev. km 12,060**

Objekt byl převzat ze související stavby Výstavba PZS Rokycany - Nezvěstice v km 12,060 a 12,510 a 12,706, která byla sloučena se stavbou Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice. SO 03-66-04 byl původně objekt SO 09 - Elektrická přípojka km 12,060.

**SO 03-67-02 Mirošov - Příkosice, přípojka NN 0,4 kV zastávky Příkosice**

Objekt byl doplněn do projektu po úpravě technického řešení napájení zastávky.

## 6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

### 6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Před stavbou bude uvolněna skládková plocha v ŽST Mirošov u stávající koleje č. 5, aby mohla být využita pro účely stavby.

Uvolněny budou také prostory ve stávající výpravní budově v ŽST Mirošov určené k adaptaci v rámci SO 03-40-01.

### 6.2 DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Stávající ani budované objekty nejsou podle plánu organizace výstavby uvažovány pro využití po dobu stavby. Konkrétní rozhodnutí o jejich využití závisí na zhotoviteli stavby.

### 6.3 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC

Objekty jejichž demolice jsou popsány v kapitole E.2.5 budou demolovány strojně s odvozem sutě na skládku v závislosti na druhu odpadu. Výjimku tvoří **ruční demontáž vláknocementové střešní krytiny** (eternit) na objektu **SO 02-45-02 ŽST Mirošov, demolice skladu**. Pro tuto demontáž bude třeba mít odsouhlasen pracovní postup od příslušné Krajské hygienické stanice. Odpad bude následně uložen na skládce s povolením ukládat azbestové materiály.

Konkrétní skládky pro uložení materiálu z demolic v projektu stanoveny nebyly, tzn. ani dopravní trasy. Místa uložení materiálu a přepravní trasy stanoví zhotovitel stavby. V části B.10, příloha č. 005 Odpadové hospodářství jsou vypsány vhodné lokality pro uložení odpadů v okolí stavby, podle jednotlivých druhů odpadu.

### 6.4 LIKVIDACE POROSTŮ

Porosty dotčené stavbou budou skáceny, křoviny smýceny. S přesazením se neuvažuje u žádné konkrétní dřeviny v obvodu stavby. Kmeny budou očištěny a předány majiteli. Větve a keře budou seštěpkovány. Konkrétně je rozsah kácení popsán v části dokumentace B.10, příloha 002 Dendrologie.

## 6.5 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Plzeňského kraje. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Rokycany). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přehled nebezpečných odpadů, které vzniknou při realizaci stavby je uveden části B.10, příloha č. 005 Odpadové hospodářství.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

## 6.6 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ

V rámci stavby dojde k přeložce kabelových vedení, plynovodních a vodovodních potrubí, které jsou zpracovány v části dokumentace E.1.5 Ostatní inženýrské sítě a E1.6. Potrubní vedení.

## 6.7 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Během přípravy staveniště a během stavby je třeba postupovat podle platných zákonů a norem (BOZP apod.). Jiná zvláštní opatření z důvodu specifických místních podmínek nejsou známa.

## 6.8 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

Během stavby bude docházet k nepřetržitým výlukám traťových a staničních kolejích v závislosti na jednotlivých stavebních postupech.

### VÝLUKY KOLEJÍ

#### **Stavební postup 1**

Výluka traťové koleje od km 10,510 do km 13,329 včetně kolejí č. 1, 2, 3 v dopravně Příkosice. Vlečka Příkosická zemědělská je snesena. Předpokládaný termín výluky je od 19. 6. 2015 do 23. 7. 2015, Výluka 35N.

#### **Stavební postup 2a**

Výluka traťové koleje od km 4,015 do km 12,960 včetně části stávajících kolejí č. 1, 2, 3 v dopravně Příkosice a celých kolejí č. 1,2,3,3b,4,5, 5b v ŽST Mirošov. Vlečka č.2093 Rosso Steel je mimo provoz. Předpokládaný termín výluky je od 24. 7. 2015 do 13. 8. 2015, Výluka 21N.

**Stavební postup 2b**

Výluka traťové koleje od km 4,015 do km 9,370 včetně celých kolejí č. 1,2,3,3b,4,5, 5b v ŽST Mirošov. Vlečka č.2093 Rosso Steel je v provozu. Předpokládaný termín výluky je od 14. 8. 2015 do 22. 10. 2015, Výluka 70N.

**Stavební postup 2c**

Výluka traťové koleje od km 3,600 do km 9,370 včetně celých kolejí č. 1,2,3,3b,4,5, 5b v ŽST Mirošov. Vlečka č.2157 Železářny Hrádek je mimo provoz. Předpokládaný termín výluky je od 23. 10. 2015 do 19. 11. 2015, Výluka 28N.

**Stavební postup 2d**

Výluka traťové koleje od km 3,600 do km 3,715. Vlečka č.2157 Železářny Hrádek je v provozu. Předpokládaný termín výluky je od 20. 11. 2015 do 1. 12. 2015, Výluka 12N.

**Stavební postup 3a**

Výluka traťové koleje od km 0,027 do km 3,600. Vlečka č. 2056 Kovohutě Rokycany a č. 2002 Agro Blatná jsou mimo provoz. Vlečka č.2157 Železářny Hrádek je v provozu. Předpokládaný termín výluky je od 1.3. 2016 do 17. 4. 2016, Výluka 48N.

**Stavební postup 3b**

Výluka traťové koleje od km 0,027 do km 3,600. Aktivace definitivního zab. zař. Vlečka č. 2056 Kovohutě Rokycany a č. 2002 Agro Blatná jsou mimo provoz. Vlečka č.2157 Železářny Hrádek je v provozu. Předpokládaný termín výluky je od 18.4. 2016 do 29. 4. 2016, Výluka 12N.

**UZAVÍRKY PŘEJEZDŮ**

Silniční doprava na přilehlých komunikacích bude omezena především vlivem uzavírek železničních přejezdů. Přehled uzavírek je uveden níže.

**Stavební postup 1**

V SP 1 budou postupně uzavřeny následující přejezdy:

- P 1228 v km 11,398
- P 1229 v km 11,718
- P 1230 v km 12,060
- P 1231 v km 12,510
- P 1232 v km 12,706
- P 1233 v km 13,278

**Stavební postup 2a**

V SP 2a budou postupně uzavřeny následující přejezdy:

- P 1215 v km 4,370
- P 1216 v km 4,736
- P 1217 v km 5,010
- P 1218 v km 5,179
- P 1219 v km 5,214
- P 1220 v km 5,418

P 1221 v km 6,266  
P 1222 v km 6,901  
P 1223 v km 7,104  
P 1224 v km 8,121  
P 1225 v km 8,917  
P 1226 v km 9,010  
P 1227 v km 9,692  
P 1229 v km 11,718  
P 1230 v km 12,060  
P 1231 v km 12,510  
P 1232 v km 12,706

### **Stavební postup 2b**

V SP 2b budou postupně uzavřeny následující přejezdy:

P 1215 v km 4,370  
P 1216 v km 4,736  
P 1217 v km 5,010  
P 1218 v km 5,179  
P 1219 v km 5,214  
P 1220 v km 5,418  
P 1221 v km 6,266  
P 1222 v km 6,901  
P 1223 v km 7,104  
P 1224 v km 8,121  
P 1225 v km 8,917  
P 1226 v km 9,010

### **Stavební postup 2c**

V SP 2c budou uzavřeny následující přejezdy:

P 1214 v km 3,900  
P 1215 v km 4,370  
P 1216 v km 4,736  
P 1217 v km 5,010  
P 1218 v km 5,179  
P 1219 v km 5,214  
P 1220 v km 5,418  
P 1221 v km 6,266  
P 1222 v km 6,901  
P 1223 v km 7,104  
P 1224 v km 8,121  
P 1225 v km 8,917  
P 1226 v km 9,010

**Stavební postup 2d**

V SP 2d nebudou uzavřeny žádné přejezdy.

**Stavební postup 3a, 3b**

V SP 3a a v SP 3b budou uzavřeny následující přejezdy:

P 1208 v km 0,895

P 1209 v km 1,014

P 1210 v km 1,824

P 1211 v km 2,344

P 1212 v km 2,671

P 1213 v km 3,107

**6.9 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGÍ**

K omezení dodávky energií dojde během prací na nové kabelové přípojce 22 kV SO 03-67-01 při připojení na distribuční soustavu. Dotčená linka vrchního vedení 22 kV bude na nezbytně dlouhou dobu vypnuta.

Dodávky el. energie v prostoru ŽST Mirošov budou omezeny při aktivaci nové trafostanice 22/04kV PS 02-03-02 ŽST Mirošov – TS 22/0,4kV.

**7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ**

Bude doplněno.

**8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ**

V rámci zpracování dokumentace bylo požádáno o výjimku z předpisu SŽDC S4 Železniční spodek, přílohy č.13, čl. 44 – návrh odlišného řešení spočíval v ve zvětšení tloušťky promrzání vrstvy ze zlepšené zeminy. Po posouzení žádosti SŽDC OTH vyslovilo, v dopisu č.j. 35208/2014 - O13 ze dne 13.8.2014, nesouhlas s tímto odchýlným řešením.

Pro zpracování objektu SO 03-20-02, most v ev. km 9,296 bylo použito odchýlné řešení od normy, popř. výjimek z platných předpisů. Vzhledem ke stísněným poměrům a faktu, že se jedná o rekonstrukci mostu na regionální trati s extrémně stlačenou stavební výškou, byl navržen a se zástupci SŽDC projednán požadavek na menší rozměry kolejového lože. Toto řešení bylo ze strany SŽDC OTH schváleno v dopisu č.j. 42247/2014-O13 ze dne 29.9.2014, udělením výjimky.

Pro možnost vevařit vlečkové výhybky č.102, 105 a 106 do bezстыkové koleje bez nutnosti vložení navazujícího pole délky 25m v odbočném směru, bylo požádáno o výjimku z předpisu S3/2 Bezстыková kolej, článek 138. Po posouzení žádosti SŽDC OTH vyslovilo, v dopisu č.j. 1120/2015-O13 ze dne 9.1.2015, souhlas s tímto odchýlným řešením.

**9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Provozní a dopravní technologie je řešena samostatné části dokumentace B.9

**10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Vliv stavby na životní prostředí je řešen v samostatné části dokumentace B.10



## 11. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY

Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany je řešeno v samostatné části dokumentace B.11

## 12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Železniční trať není elektrifikována, proto nejsou energetické trakční výpočty v této stavbě řešeny.

## 13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Železniční trať není elektrifikována, ani v její blízkosti nejsou známe zdroje stejnosměrného napětí. Z těchto důvodů není problematika bludných proudů řešena.

## 14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

Graf dynamického průběhu rychlostí je zpracován v samostatné části dokumentace B.14.

## 15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

### SP č. 0

Dopravní opatření nejsou potřeba.

### SP č. 1

Osobní doprava je v úseku Mirošov – Nezvěstice nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Mirošov – Nezvěstice, vyjma obsluhy vlečky č. 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“, odřeknuta.

### SP č. 2a

Osobní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice, vyjma obsluhy vleček č. 2157 „Želežárny Hrádek“ č. 2056 „Kovohutě Rokycany“, a č. 2002 „AGRO Blatná a. s.“, odřeknuta. Je vydán ZAN na manipulační koleji č. 3b, 4, 5 a 5b v žst. Mirošov a vlečku č. 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“

### SP č. 2b

Osobní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice, vyjma obsluhy vleček č. 2157 „Želežárny Hrádek“ č. 2056 „Kovohutě Rokycany“, č. 2002 „AGRO Blatná a. s.“ a č. 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“, odřeknuta. Vlaky obsluhující vlečku č. 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“ jsou vedeny přes Nezvěstice a Příkosice. Je vydán ZAN na manipulační koleji č. 3b, 4, 5 a 5b v žst. Mirošov.

### SP č. 2c

Osobní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Rokycany – Příkosice, vyjma obsluhy vlečky 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“, odřeknuta. Vlaky obsluhující vlečku č. 2093 „Vlečka ROSSO STEEL, Mirošov“ jsou vedeny přes Nezvěstice a Příkosice. Je vydán ZAN na manipulační koleji č. 3b, 4, 5 a 5b v žst. Mirošov a na vlečce č. 2157 „Želežárny Hrádek“.

### SP č. 2d

Osobní doprava je v úseku Rokycany – Mirošov nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Rokycany – Mirošov vedena odklonem přes Nezvěstice a Příkosice.

### **SP č. 3a, 3b**

Osobní doprava je v úseku Rokycany – Mirošov nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Nákladní doprava je v úseku Rokycany – Mirošov vedena odklonem přes Nezvěstice a Příkosice. Je vydán ZAN na vlečkách č. 2056 „Kovohutě Rokycany“ a č. 2002 „AGRO Blatná a. s.“

## **16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL**

Trvalé a dočasné zábory pozemků ZPF a PUPFL jsou uvedeny v kapitole č. 7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.

## **17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

Pro splnění požadavků na energetickou náročnost budov a splnění porovnávacích ukazatelů podle jednotné metody výpočtu energetické náročnosti budov se dle platného znění zákona o hospodaření energií č. 406/2000Sb., §7, odstavce 5, písmena e) na daný objekt (SO 03-40-01 ŽST Mirošov – adaptace V.B. pro technologická zařízení) nevztahují požadavky na energetickou náročnost budovy podle odstavců 1 až 3, §7 téhož zákona.

Nicméně během projednání bylo dohodnuto, že průkaz energetické náročnosti pro adaptovanou V.B. v Mirošově bude zpracován po obdržení podkladů od majitele budovy, ČD a.s. Do závěrečného zpracování projektu nebyly požadované podklady zhotoviteli předány. Průkaz bude doplněn po předání podkladů zhotoviteli dokumentace.

## **18. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

### **18.1 RADON**

V lokalitě kde bude postavena nová technologická budova v Zast. Kamenný Újezd u Rokycan byl proveden průzkum pro stanovení radonového indexu pozemku. Ve výpravní budově v Mirošově byl proveden radonový průzkum.

#### **SO 01-40-01 Rokycany – Mirošov, zast. Kamenný Újezd technologický objekt**

Na základě provedení šetření byl pro pozemek stanoven radonový index: nízký radonový index pozemku (dříve nízké radonové riziko)

Poučení: Znění odstavce 4 § 6 Atomového zákona (Zákon č. 18/1997 Sb. ve smyslu novely z roku 2002): "... Pokud se stavba (s obytnými nebo pobytovými místnostmi) umísťuje na pozemku s vyšším než nízkým radonovým indexem, musí být preventivně chráněna proti pronikání radonu s geologického podloží. Podmínky pro provedení preventivních opatření stanová stavební úřad o umístění stavby, nebo ve stavebním povolení ..."

#### **SO 03-40-01 ŽST Mirošov, adaptace V.B. Mirošov pro technologická zařízení**

Ve stávajícím objektu výpravní budovy v Mirošově, dle závěrů průzkumu, v nepodsklepené části nejsou překročeny směrné hodnoty objemové aktivity radonu (400 Bq/m<sup>3</sup>) a nejsou překročeny hodnoty příkonu fotonového dávkového ekvivalentu (1,0 μSv/h) podle § 95 odst. 4 vyhlášky č. 307/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 499/2005 Sb.

Z výše uvedeného vyplývá, že při realizaci obou objektů, nebude třeba přijímat zvláštní opatření pro ochranu před radonem.

## 18.2 POVODNĚ

Dotčené území stavby se nenachází v kontaktu se stanoveným záplavovým územím viz příloha B.10 Havarijní plán, Z těchto důvodů není protipovodňová ochrana stavby řešena.

## 18.3 SESUVY PŮDY

V rozsahu zájmového území stavby nebyly zjištěny žádné sesuvy půdy. V zájmovém území není v České geologické službě - Geofondu ČR evidována žádná svahová deformace.

V úseku mezi Mirošovem a Příkoscicemi je skalní svah v úseku km 10,355 – km 10,550, který bude po odtěžení staticky zajištěn tyčovými kotevními prvky v kombinaci s ocelovými sítěmi s povlakem.

## 18.4 PODDOLOVÁNÍ

Železniční trať prochází dvěma na sebe navazujícími poddolovanými územími, které se nacházejí mezi severním okrajem obce Janov a jižním okrajem Mirošova. Obě poddolované území souvisí s dřívější hlubinnou těžbou černého uhlí. Poddolovaná území jsou v České geologické službě - Geofondu ČR evidována pod názvy Mirošov 4 ID 4698 a Mirošov 1 ID 1238.

K poddolovanému území Mirošov 4 se vztahují posudky Geofondu P107892 a P104402. K poddolovanému území Mirošov 1 se vztahují posudky Geofondu P036465, P107892, P108788, P119391 a P122465. V poddolovaných územích se nacházejí těžební a větrací jámy a šachty.

Přehled posudků Geofondu:

**P 107892 - Vyhledání starých důlních děl na území Plzeňského kraje II.etapa,**  
Zpráva ve které jsou popsána a inventarizována důlní díla v zájmové oblasti.

**P104402 - Technická zpráva - hlavní důlní díla plzeňské pánve západočeského uhelného revíru k 1.10.1998.** Jde o přehledný soubor evidenčních listů všech hlavních důlních děl (v oblasti plzeňské pánve) spojených s těžbou kamenného uhlí.

**P036465 - Plzeňská pánev - černé uhlí – studie.** Jde o geologickou studii, zaměřenou na geofyzikální průzkum.

**P107892 - Vyhledání starých důlních děl na území Plzeňského kraje II.etapa, závěrečná zpráva.** Jde o zprávu v níž jsou popsána a inventarizována důlní díla v zájmové oblasti.

**P108788 - Hlavní důlní díla Plzeňské pánve západočeského uhelného revíru, která nepřešla v roce 1946 do majetkové podstaty ZUD.** Jde o zprávu která popisuje báňskou historii a jednotlivá hlavní důlní díla roztríděná dle uhelných pánví.

**P119391 - Závěrečná zpráva zajištění, likvidace a opravy za účelem udržení v bezpečném stavu starých důlních děl.** Dokumentace prací spojených se zajištěním, opravami zajištění SDD, likvidací povrchového propadu zásypu SDD. 5 vrtů do hl. 4,9 - 5,3 m realizovaných na lokalitě Mirošov k průzkumu geotechnických vlastností zemin v okolí propadu zásypu SDD.

**P122465 - Závěrečná zpráva zajištění a likvidace důlních děl 1993 SDD - likvidace propadu Mirošov 2 (1723/3).** Dokumentace k provedení zajištění starého důlního díla v k.ú. Mirošov.

Dle ústního sdělení zástupců Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského trať samotná nebyla poddolována, těžba probíhala v jejím okolí.

## 18.5 SEISMICITA

V zájmovém území převládají zlomové linie směru ZSZ-VJV (paralelní s barrandienským synklinoriem) a na ně kolmé SSZ - JJV směru. V geologické současnosti k měřitelným tektonickým pohybům podél zlomů v zájmové oblasti nedochází, na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie podstatnější vliv.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy  $a_gR$  0,00-0,02 g.

## 18.6 HLUK

V okolí zájmového území stavby se nevyskytuje žádný zdroj hluku, kvůli kterému by bylo třeba řešit problematiku ochrany před hlukem. Sama stavba v běžném provozu bude podle hlukové studie zdrojem hluku, před kterým není třeba chránit okolní zástavbu. Viz část B.10 Hluková studie byla převzata z přípravné dokumentace.

## 19. OCHRANA OBYVATELSTVA

### 19.1 ZÓNY HAVARIJNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Zájmové území stavby není součástí území, kde je stanovena Krajským úřadem Plzeňského kraje zóna havarijního plánování (dle zákona č. 59/2006 Sb.) a není ani v jeho blízkosti.

Z výše uvedeného důvodu nedochází k ovlivnění řešení zásad prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

### 19.2 ŘEŠENÍ ZÁSAD PREVENCE ZÁVAŽNÝCH HAVÁRIÍ

Pro provoz rekonstruované železniční trati se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí stavby objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají respektive skladují.

Z výše uvedených důvodů není třeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

### 19.3 ZAŘÍZENÍ CIVILNÍ OCHRANY

Stávající zařízení CO nejsou stavbou dotčena, nová zařízení CO nejsou navržena.

## 20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

### 20.1 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Konstrukce nástupišť a přístupových chodníků k nim jsou vybaveny vodícími liniemi a varovnými a signálními pásy. Přístupové chodníky mají podélný sklon nejvýše v poměru 1:12. Nástupiště mají výšku

odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků tzn. 550 /380 mm nad T.K.

## 20.2 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

V ŽST Mirošov a Příkosice bude vybudován nový informační systém pro cestující. Nástupiště budou vybavena nástupištními panely, které budou doplněny moduly umožňujícími funkce a hlasový výstup pro zrakové postižené občany.

Všechny Zast. a ŽST v řešeném úseku budou vybaveny rozhlasem pro cestující.

## 20.3 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

V železničních stanicích Mirošov a Příkosice bude vybudován nový informační systém pro cestující využívající nástupištní panely. Cestující budou pomocí těchto panelů vizuálně informováni o dopravní situaci. Nástupištní panely budou vybaveny hodinovým zařízením a možností zobrazovat řádek aktuálních „běžících“ informací.

Ing. Jan Nosek

v Praze 10/2014