

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### Obsah :

- A.1. Identifikační údaje stavby
- A.2. Základní údaje o stavbě
  - A.2.1. Údaje o umístění stavby
  - A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce
  - A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních
  - A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby
- A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu
- A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
- A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
  - A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku
  - A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby
  - A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele
- A.8. Členění přípravné dokumentace

### A.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby :	<b>Výstavba PZS v km 41,340 trati Domažlice – Planá u M.L.</b>
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace ( SŽDC s.o.) Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9 PO BOX 188, Purkyňova 22, Plzeň, 304 88
Zhotovitel:	<b>KTA technika, s.r.o.</b> se sídlem Plzeň, Klatovská 100, PSČ 301 00 IČ: 62618911 DIČ: CZ62618911 zapsaná v OR u Krajského soudu v Plzni, oddíl C, vložka 6070 Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová Autorizovaný projektant: Ing. Josef Hrnčíř Tel.: 378 023 411
Stavební úřad:	DÚ Praha
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace ( PD )
Číslo smlouvy zhotovitele:	Z13-102

## A.2. Základní údaje o stavbě

### A.2.1. Údaje o umístění stavby

Kategorie dráhy :	regionální
Traťový úsek :	Bělá nad Radbuzou – Bor
Železniční trať :	Domažlice - Planá u M.L.
Obec :	Třemešné
Obec s rozšířenou působností :	Tachov
Kraj :	Plzeňský
Místo stavby:	Třemešné pod Přimdou
Účel stavby:	Začátek a konec stavby je určen dle výkopových prací – začátek v km 40,682 a konec v km 42,125 Výstavba PZS

### A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

#### Účel stavby :

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 41,340 na trati Domažlice – Planá u M.L.

V rámci stavby dojde k výstavbě třech nových výstražníků „A1,A2“, „B“, a „C“ bez závor na přejezdu v km 41,340 a k výstavbě nového betonového domku RD u přejezdu.

Pro kontrolu funkčnosti PZS v km 41,340 budou použity přejezdníky X409, OX418 a X420.

Pro napájení RD bude vybudovaná nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudovaný nový el. pilř, se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení.

Zároveň bude na přejezdu provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to jak železničního svršku v rámci SO 01, spodku v rámci SO 02, tak i vlastní konstrukce přejezdu v rámci SO 03.

Dojde tím ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

#### Umístění stavby :

Jedná se o výstavbu nového zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu v km 41,340, křižující silnici III.tř. č. 19858 na trati Domažlice - Planá u M.L.,.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

Zařízení PZS v km 41,340 bude umístěno v novém betonovém domku RD, který bude umístěn v km 41,332 vpravo před přejezdem ve směru staničení 6 m od osy koleje.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j.3824/07-OP ze dne 1.2.2007.

Indikační a ovládací prvky nebudou přenášeny do žádné obsazené dopravny, ale o stavu přejezdu bude informován strojvedoucí pomocí přejezdníků.

#### **Železniční přejezd v km 41,340**

(SO 01 – Železniční svršek v km 41,340, SO 02 – Železniční spodek v km 41,340, SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 41,340)

### Všeobecně :

Stavba řeší výstavbu PZS úrovněového jednokolejného přejezdu v ev. km 41,340 trati Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. Navržené řešení tohoto stavebního objektu spočívá v rekonstrukci žel. spodku, žel. svršku, v rekonstrukci místní komunikace v místě přejezdu a ve směrových a výškových úpravách GPK koleje dle zadání a požadavků investora. Vlastní rekonstrukce žel. přejezdu spočívá v nahrazení stávající konstrukce konstrukcí novou, celopryžovou. Staveniště je určeno železniční tratí a bezprostředním okolím přejezdu. Jedná se o liniovou stavbu, kde obsahem popisovaných SO je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Začátek a konec stavby je dán kilometrickým začátkem stavebních úprav příslušný PS a je řešen a popisován v tomto provozním souboru.

### ***A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních***

Propustnost železniční trati a dopraven se zásadním způsobem nezmění. Vybudováním nového světelného zabezpečovacího zařízení se zvýší bezpečnost vozidel.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude provedena výstavba automatického světelného zabezpečovacího zařízení bez závor na přejezdu v km 41,340
- bude postaven jeden nový betonový RD
- bude realizovaná nová elektrická přípojka pro nový RD
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to jak železničního svršku a spodku, tak i vlastní konstrukce přejezdu.

Základní technické parametry :

kategorie přejezdu :	PZS v km 41,340 - 3SBL dle ČSN 342650 ed.2
indikace :	prostřednictvím přejezdníků
traťová rychlost :	60 km / h
zábrzdna vzdálenost :	400 m

### ***Kapacitní údaje stavby:***

Rekonstrukce přejezdu šíře včetně směrové a výškové úpravy	1 ks
Přejezdové zařízení světelné dle ČSN 342650 ed.2 PZS 3SBL	1 ks
Reléový domek, betonový	1 ks
Výstražník bez závor, plastové provedení, jedna světelná skříň	2 ks
Výstražník bez závor, plastové provedení, dvě světelné skříň	1 ks
Přejezdník (z toho atrapa přejezdníku 1ks)	3 ks
Kabelizace	4,360 km

## **Údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních :**

### **PS 01 – PZS v km 41,340**

#### **IC ŽP P730**

V rámci tohoto provozního souboru bude nově zabezpečen přejezd v km 41,340 novým reléovým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBL dle ČSN 342650 ed.2.(přejezd 3. kategorie bez závor s pozitivní signalizací a indikace předávané strojvedoucímu). Přejezd je navržen osadit třemi výstražníky tak, aby byly pokryty všechny komunikace v blízkosti přejezdu. Pro spolupůsobení jízdy vlaků jsou navrženy dva počítací úseky, které jsou v místě přejezdu překlenujuty. Pro anulaci budou využity směrové výstupy počítacích bodů v místě přejezdu. Přibližovací úsek v sudém směru zasahuje do dopravní Třemešné pod Přimdou, kde je prováděno křižování vlaků a posun pro nakládku a vykládku vozů. Z těchto důvodů byl přibližovací úsek zkrácen a doplněn opakovací přejezdník, který bude ovládán pomocí paegeru. Přejezdník v základním stavu ukazuje návěst „přejezd otevřen“. Před dopravou Třemešné p.Přimdou (k výh. č. 4) byla umístěna atrapa přejezdníku. Vše je patrné z výkresové dokumentace. Přejezd bude v lichém směru ovládán automaticky jízdou železničního vozidla, o stavu přejezdu je strojvedoucí informován pomocí přejezdníku, v sudém směru je přejezd kryt přejezdníkem, který je ovládán pomocí paegeru. O chybějící přibližovací dobu bude tento přejezdník zpožděn. V případě poruchy nebo nemožnosti uzavřít přejezd pomocí paegeru bude možno přejezd uzavřít tlačítkem z pomocného stavědla, které bude umístěno na zhlaví. V tomto PSt budou umístěny i indikace od přejezdu dle předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 41,340. Nový RD bude umístěn cca 6 m od osy koleje. Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v RD na přejezdu v km 41,340.

Pro napájení RD bude vybudována nová elektrická přípojka z dopravní Třemešné pod Přimdou, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový el. pilíř. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepěťovými ochranami.

V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat s možností místního připojení k záznamovému zařízení v provedení s přenosem GSM.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

### **SO 01 - Železniční svršek v km 41,340**

#### **Železniční svršek**

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. V úseku sanace budou snesena kolejová pole tv. A na dřevěných pražcích v celkové délce 37,5 m a nahrazena novým kolejovým polem tv. S49 na pražcích betonových SB8 s žebrovými podkladnicemi. Upevnění bude v místě přejezdu s antikorozií úpravou.

Dále potom bude snesen železniční svršek ve zbylé části nově navrženého oblouku o  $r=200\text{m}$  směrem do stanice a nahrazen novým žel. svrškem tvaru S49 na pražcích dřevěných. Je tedy navržena nová kolej v celkové délce 150 m, z toho 37,5 m na pražcích betonových, zbytek 112,5m potom na pražcích dřevěných. Směrová a výšková úprava koleje potom je navržena v celkové délce 214,4m. Kolejové lože bude zřízeno v celé délce tl. 0,35 m, resp. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upraveno na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude štěrkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

### **Směrové a výškové úpravy**

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora. Směrové a výškové úpravy v rekonstruovaném úseku začínají v přímé v 41,299 104 a končí rovněž v přímé v km 41,513 410. Celkově bude směrově a výškově upraveno cca 214,4 m koleje (včetně nového svršku). Přejezd se v celé své délce nachází v přechodnici, tj. ve vzestupnici. Stávající dotčený oblouk je směrově upraven novým obloukem o jednom poloměru  $r=200\text{m}$  s převýšením  $D=89\text{ mm}$ . Navržené úpravy jsou na traťovou rychlost  $v=50\text{ km/h}$ . Směrové posuny koleje oproti stávajícímu stavu jsou potom minimální.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu. Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v rekonstruovaném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje“. Niveleta koleje v místě přejezdu je oproti současnosti snížena z důvodu zlepšení průjezdu silničních vozidel a minimalizaci stavebních úprav na komunikaci.

### **SO 02 - Železniční spodek v km 41,340**

#### **Všeobecně**

V současnosti v místě přejezdu km 41,340 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci zpracování této aktualizace přípravné dokumentace byl zpracován geotechnickým průzkum pražcového podloží včetně provedení zatěžovací zkoušky. Návrh jednotlivých konstrukčních vrstev byl potom stanoven s ohledem na zátěž vlastního žel. přejezdu. V rámci stavby bude rovněž rekonstruován stávající nefunkční propustek v km 41,354, který by byl realizací sanace a ZKPP dotčen.

#### **Konstrukční vrstvy**

Sanace železničního spodku vychází ze závěrů geotechnického průzkumu. Sanace byla navržena Pro  $E_{pl} = 50\text{ MPa}$ :

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 500mm ( $ID = 0,95$ )
- filtrační geotextilie na zemní pláni v hloubce 0,85 m (od ložné plochy pražce)

Rozsah navržené sanace je zřejmá ze situace stavby a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí tak ZKPP v délce 10,0 m a 6,6m před a za vlastním přejezdem. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % do navrženého trativodu.

#### **Odvodnění**

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vlevo koleje s vyústěním přes kontrolní šachtu do prostoru výtoku zrekonstruovaného propustku v km 41,354. Spád trativodního potrubí je navržen 5 ‰ ve směru staničení. Před vlastním žel. přejezdem vpravo, tj. směrem od Pavlíkova je v komunikaci, kolmo na osu, navržena příčná prahová vpust' z monobloků (materiál polymerbeton). Prahová vpust' (dl. 8,0 m) s čistícím

kusem (dl. 0,5 m) bude respektovat navržený příčný sklon komunikace směrem dovnitř oblouku. Zachycená srážková voda z této prahové vpusti bude vyvedena přes svodné potrubí (dl. 6,0 m), které vyústí ze svahu zpevněného kamenným obkladem. Rovněž prostor vtoku zrekonstruovaného propustku v km 41,354 bude zpevněn kamennou dlažbou. Stávající odvodňovací svody (betonové trouby DN500 pod silnicí), jejichž vyústění je viditelné v místě vtoku do propustku zůstanou zachovány. Trubka se na výtoku zakrátí o 2,5m (předpokládaný modul) v místě jejich vyústění je navrženo umístění nového monolitického čela.

### **Propustek v km 41,354**

Původní projektová dokumentace nebo stávající stav propustku není k dispozici. Dotčený propustek má šikmost 90°, nosná konstrukce je tvořena železobetonovou troubou DN 500.

Propustek má kolmou světlost 0,50 m a volnou výšku pod propustkem cca 0,65 m. Celková výška je cca 1,32 m, celková šířka propustku (délka u dna) 5,72 m. Na vtoku i výtoku je trouba zakončena železobetonovými čely, bez zábradlí. Objekt je celkově ve špatném technickém stavu – je zde narušena nosná konstrukce ŽB trouby a průčelních zdí. Vzhledem ke stáří propustku a nevyhovujícímu technickému stavu bude objekt nahrazen novým trubním propustkem.

Situování nového propustku (nová osa) bude shodná s polohou stávající osy propustku z důvodu zachování odtokových poměrů z přilehlého svahu, z něhož ústí stávající betonová trouba DN 500. Ta bude po provedení výkopů zakráčena. Bude proveden otevřený výkop pro umožnění vybourání stávající betonové trouby včetně vtokového a výtokuového čela. Výkopy se provedou, tak aby bylo možné připravit podkladní podsypy. Použije se železobetonová trouba o vnitřním průměru 0,6 m, která bude osazena na příčné betonové prahy. Použijí se 3 ks modulových trub (1 modul=2,5m). Po osazení trub se provede betonové sedlo z betonu C12/15. Prostor mezi bet. sedly se vyplní betonem. Souběžně s troubou bude umístěna drenážní trubka DN 150 (pro odvodnění výkopu). Trouby budou opatřeny dvounásobným izolačním nátěrem. Na vtoku vpravo a výtoku vlevo, bude propustek zakončen železobetonovou průčelní zdí. Ta bude vyztužena ocelovými sítěmi. Nový profil trati bude dle TKP S3. Na dně před vtokem i výtokem bude kamenná dlažba – viz. výkresová část. Svah na výtoku a prostor kolem výtokuového otvoru se obloží dlažbou z lomového kamene. V obkladu svahu na levé straně trati, bude zakončen i trativod DN 150, který bude zajišťovat odvedení vody ze sanační vrstvy. Do betonu obkladu bude umístěna kari síť. Nový propustek bude delší než stávající. Celková šířka propustku (délka u dna) bude 7,5m.

### ***SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 41,340***

#### **Přejezdová vozovka**

Návrh úpravy komunikace přes vlastní žel. přejezd stejně tak jako úseků komunikace před a za žel. přejezdem je zřejmý ze situace. Šířkové řešení komunikace na tomto přejezdu bylo konzultováno jak se zadavatelem, tak hlavně s DI Policie ČR Tachov. Stávající šíře přejezdu je 6,76 m s přejezdovou úpravou ze živice. Nově navržená konstrukce přejezdu je celopryžová z vnějších a vnitřních pryžových panelů. Šíře konstrukce žel. přejezdu je navržena 9,60 m, tj. 8 skladebných modulů š. 1,20 m. Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s cílem vylepšit stávající nevyhovující profil přejezdu silničních vozidel přes přejezd. Navržené poloměry zaoblení potom respektují normové hodnoty. Komunikace před a za přejezdem byla nepatrně rozšířena s ohledem na novou šíři přejezdu. Délka úpravy komunikace je navržena vlevo přejezdu cca 18,9 m (tj. směrem do obce). Vpravo přejezdu, tj. směrem na Pavlíkov jsou úpravy komunikace navrženy cca 21,5 m od osy koleje. Na požadavek SDC Plzeň bude komunikace na vnější straně oblouku v dotčeném úseku

ohraničena betonovými chodníkovými obrubníky. Obrubníky bude ohraničen i ostrůvek pod novým výstražníkem na levé straně trati. Před vlastním žel. přejezdem vpravo, tj. směrem od Pavlíkova je v komunikaci, kolmo na osu, navržena příčná prahová vpust' (viz kap. Odvodnění). Skladba vozovky byla zvolena podle TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení II. Navržená skladba vozovky je zaměnitelná. Při použití jiného druhu materiálu se postupuje podle zásad daných v TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací.

Skladba vozovky před a za přejezdem :

ABS III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,070 m
OK I.	tl. 0,080 m
OK II.	tl. 0,130 m
ŠD	tl. 0,180 m

Celopryžová přejezdová vozovka musí být schválená pro použití v podmínkách SŽDC, s.o. tj. musí mít odsouhlasené TP. S TP je nutné se seznámit před vkládáním přejezdové konstrukce, neboť TP obsahují i technologické pokyny a upřesnění pro konkrétní typ přejezdové konstrukce.

#### ***SO 04 - Elektrická přípojka v km 41,340***

V žst Třemešné pod Přimdou je navrženo vybudování nové oddělené elektrické přípojky, včetně nového venkovního elektrorozvaděče, ze kterého bude mimo napájení nového PZS přejezdu v km 41,340 vyvedeno i napájení pro zařízení „ČD“ a ostatních prostor ve výpravní budově. V rámci tohoto projektu není řešena venkovní část stávajícího venkovního osvětlení nástupiště, ale jen část ovládání a přípojného místa. Spínání osvětlení bude zajištěno pomocí stykače, který bude ovládán pomocí spínacích hodin (týdenní + denní režim) a soumrakového čidla. Jedno trvale svítící světlo v nočních hodinách není požadováno.

Nová přípojka bude provedena od stávajícího koncového sloupu distribuční soustavy do nového plastového pilířového rozvaděče s hlavním měřením ČEZ. Bude přemístěn stávající hlavní elektroměr s hlavním jističem z rozvaděče RE01 do nového venkovního rozvaděče a současně bude hlavní jistič navýšen na 3 x 32A. Dále budou vybudovány nové rozvaděče podružných měření pro napájení zařízení „ČD“ a ostatních prostor ve výpravní budově, nově budovaného PZS v km 41,340, pro venkovní osvětlení a jeden rozvaděč pro ovládání venkovního osvětlení. Nový přívod v žst Třemešné pod Přimdou od koncového sloupu distribuční soustavy pro nový elektroměrový rozvaděč hlavního měření ČEZ bude proveden kabelem 1 - AYKY 4 x 35 uloženým v trubce v zemi. Od pojistkové skříně umístěné na betonovém sloupu bude sveden v pancéřové trubce do země. Ke všem stožárům osvětlení budou využity stávající vnější rozvody. Napájecí kabel CYKY 4Jx25 pro nový reléový domek bude uložen v zemi a v místě křížení se silnicí a koleje v blízkosti přejezdu bude uložen v chrániče PE 160. Stávající vzdušná elektrická přípojka, rozvaděč RE01 a elektroměr pro byt s hlavním jističem, budou beze změn zachovány pro napájení bytu.

Nový elektroměrový pilířový rozvaděč hlavního měření ČEZ Distribuce, a.s. bude upraven k zaplombování tak, aby byl zajištěn přístup pověřeným osobám provozovatele distribuční soustavy za účelem provádění kontroly, odečtu, údržby, výměny či odebrání měřícího zařízení. Před dveřmi rozvaděče musí být volný prostor o hloubce minimálně 800mm s definitivně upraveným terénem. Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné

z výkresové dokumentace. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

#### **A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby**

Zpracovaná PD je podkladem, na jehož základě lze projednat a schválit navržené řešení a podniknout kroky k finančnímu zajištění.

Projekt stavby případně projektové souhrnné řešení musí být zpracováno dle směrnice GŘ 11/2006, změna č. 1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004.

### **A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu**

Přípravná dokumentace je zpracována na základě požadavku zadavatele obsažených v „Podklady pro zadání přípravné dokumentace“ v rámci výběrového řízení dodavatele přípravné dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- Podklady pro zadání přípravné dokumentace
- příslušné normy a předpisy
- zaváděcí a vzorové listy
- místní šetření projektanta přímo na místě
- zápisy z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Smlouva o dílo 61/2011-PD na zhotovení přípravné dokumentace
- Směrnice generálního ředitele č.11/2006.
- Katastrální mapy zakoupené na Katastrálním úřadě v Tachově
- Vyjádření jednotlivých správců sítí
- příslušné normy a předpisy

#### **A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

V době zpracování přípravné dokumentace není známá žádná související stavba.

#### **A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty**

PS 01 - PZS v km 41,340

SO 01 - Železniční svršek v km 41,340

SO 02 - Železniční spodek v km 41,340

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 41,340

SO 04 - Elektrická přípojka v km 41,340

#### **A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

zahájení stavby : 2015

dokončení stavby : 2015

#### **A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

##### **A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku**

V současné době je přejezd v km 41,340 zabezpečen pouze výstražnými kříži. V rámci stavby není počítáno s využitím žádného stávajícího majetku.



#### **A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení reléového typu 3. kategorie typu 3SBL splňující normu ČSN 34 2650 ed.2.

#### **A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele**

Důvodem k realizaci stavby je požadavek na výstavbu nového zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 41,340. Umístění stavby je dáno polohou zařízení a nelze na něm nic měnit. Podle katastrální mapy získané na příslušném KÚ se stavba nachází na pozemcích SŽDC, s.o., Obec Třemešné, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje. Upozorňujeme, že podkladová katastrální mapa zakreslená v situačních výkresech je pouze informativního charakteru. Ze snímku katastrální mapy nejsou jednoznačně zřejmé hranice pozemků jednotlivých vlastníků.

### **A.8. Členění přípravné dokumentace**

Členění a obsah přípravné dokumentace :

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
  - B.1. Souhrnná technická zpráva
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
  - D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
    - D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
      - D.1.3 - PS 01 – PZS v km 41,340
- E. Stavební část
  - E.1 Inženýrské objekty
    - E.1.1 Železniční svršek a spodek
      - E.1.1.1 Železniční svršek
        - E.1.1.1 - SO 01 - Železniční svršek v km 41,340
      - E.1.1.2 Železniční spodek
        - E.1.1.2 - SO 02 – Železniční spodek v km 41,340
    - E.1.3 Železniční přejezdy
      - E.1.3 - SO 03 – Přejezdová konstrukce v km 41,340
  - E.3 Trakční a energetické zařízení
    - E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
      - E.3.6 - SO 04 – Elektrická přípojka v km 41,340
- F. Organizace výstavby – obsahem kapitoly B.6
- G. Náklady a ekonomické hodnocení
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace