

Projektant:

SDRUŽENÍ "SP+TMS+H-PRO_KV-JHG"



tms projekt s.r.o.



B.1

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Vedoucí účastník sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. IVAN GRISA

Garant profese:

-

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MIROSLAV VÁŇA	ING. IVAN GRISA	ING. IVAN GRISA	ING. STANISLAV JAROŠ

Název akce:

Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt

Číslo smlouvy:

14-355.240

Projektový stupeň:

projekt

Název PS/SO:

Datum:

09/2014

Číslo části:

B.1

Souhrnná technická zpráva

B. 1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

B.1.1	Zhodnocení staveniště	5
B.1.2.	Průzkumy a podklady	5
B.1.2.1	Průzkum inženýrských sítí.....	5
B.1.2.2	Stavebně - technický průzkum stávajícího stavu.....	5
B.1.2.3	Geotechnický průzkum	5
B.1.2.4	Použité geodetické a mapové podklady	5
B.1.3	Ochranná pásma.....	5
B.1.4	Koncepce stavby	6
a)	Účel stavby	6
b)	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby	6
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.....	6
d)	Stručný popis provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO).....	7
e)	Návrh požadavků na postupné provádění stavby a postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané doby výstavby	19
f)	Požadavky stavby na zdroje	19
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	19
h)	Napojení na dopravní systém	19
i)	Rozsah náhradní výsadby.....	19
j)	Bezpečnost práce.....	19
k)	Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	19
l)	Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území.....	19
m)	Statické výpočty	20
B.1.6	Příprava staveniště pro stavbu	20
a)	Uvolnění staveniště (pozemků a objektů)	20
b)	Využití stávajících nebo budovaných objektů.....	20
c)	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.....	20
d)	Způsob provedení demolice a místa skládek.....	20
e)	Likvidace porostů	20
f)	Likvidace škodlivých odpadů	20
g)	Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby	20
h)	Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků... ..	20
i)	Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu stavby.	20
j)	Výluka dopravy a jiná omezení dopravy.....	21
k)	Omezení v dodávce energií	21
B.1.7	Trvalé a dočasné zábory pozemků.....	21
B.1.8	Výjimky z předpisů a norem.....	21

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt“ se uskuteční v obvodu stávající železniční trati. Staveniště je přístupné z veřejných komunikací (II. a III. třídy), vedoucích v souběhu nebo křížících trať.

B.1.2. Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Průzkum inženýrských sítí

Pro provedení průzkumu stávajících inženýrských sítí byli písemně vyzváni všichni příslušní správci sítí. Na základě podkladů, předaných jednotlivými správci jsou sítě zakresleny do přípravné dokumentace. Kvalita získaných podkladů je však rozdílná, převážně jsou sítě zakresleny pouze informativně a správci ve většině případů požadují, aby před zahájením prací bylo provedeno zaměření a konkrétní vytyčení v příslušném úseku stavby.

B.1.2.2 Stavebně - technický průzkum stávajícího stavu

V průběhu zpracování byl prověřen geotechnický stav rekonstruovaných mostů a propustků. Pro ostatní objekty byly využity údaje správců.

B.1.2.3 Geotechnický průzkum

Pro zpracování přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží, dotčených mostů a propustků.

B.1.2.4 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektu byly použity následující podklady:

- Geodetická dokumentace – zaměření současného stavu, SŽG 2013
- doměření vybraných objektů, zpracovatel Ing. Jiří Mlejnecký, Žitná 90, 403 31 Ústí n. L.
- Katastrální mapy - stav 2014
- Výpisy údajů z katastru nemovitostí - stav 2014

B.1.3 Ochranná pásma

V okolí železniční trati se vyskytuje několik druhů ochranných pásem:

typ	vzdálenost
železnice	60 m od osy koleje
1-35kV	7 m od krajního vodiče
35-110kV	12 m od krajního vodiče
220-400kV	20 m od krajního vodiče
NN	6 m
vysokotlaký plynovod	6 m
plynovod o průměru 200-500 mm	4 m
nízkotlaký a středotlaký plynovod	1 m
sdělovací kabely	2 m z obou stran
vodovod	2 m z obou stran
kanalizace	3 m z obou stran

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou 60 m od osy nejbližší koleje a současně minimální vzdáleností 30 m od hranice obvodu dráhy. V projektové dokumentaci je zakreslena hranice pozemků SŽDC/ČD z podkladů Střediska železniční geodézie Praha.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá podzemní kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m od krajního kabelu na každou stranu. Vzdušná elektrická vedení mají ochranná pásma dle výše uvedené tabulky.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ve svém vyjádření společnost Telefónica O₂ Czech Republic, a. s. ochranné pásmo neuvádí, ale požaduje vytyčení a dodržení platných ČSN při styku s kabelem.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranná pásma plynovodů uvádí výše tabulka.

Ochrana vod

Celé zájmové území patří do povodí Labe. Trať prochází ve většině řešených úseku údolím Ohře (Karlovy Vary dolní nádraží – Karlovy Vary) a Rolavy (Karlovy Vary – Nejdek).

Ochrana krajiny

Ochrana krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění je významnou možností orgánů ochrany přírody regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Citace dle §12 zákona č. 114/1992 Sb.

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Vztah stavby a prvků ochrany krajiny řeší část B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.4 Koncepce stavby

a) Účel stavby

Účelem stavby je zvýšení cestovní rychlosti na řešené trati odstraněním trvalých omezení traťové rychlosti.

b) Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Stavba splňuje všechny obecné požadavky na výstavbu, nejsou vyžadována výjimečná řešení. Veřejně přístupné prostory stavby budou po jejím dokončení bezbariérově přístupné.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Stavba svým charakterem nijak nemění architektonický ráz dotčeného území.

Stavba je řešena v souladu se zadávacími podmínkami, tedy jako revitalizace stávajících mezistaničních úseků bez zásahů mimo současné drážní těleso.

d) Stručný popis provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO)**Staniční zabezpečovací zařízení:**

- **PS 02-01-01 Žst. Karlovy Vary, úpravy SSZ**
- **PS 04-01-01 Žst. Stará Role, úpravy SSZ**
- **PS 06-01-01 Žst. Nová Role, úpravy SSZ**
- **PS 08-01-01 Žst. Nejdek, úpravy SSZ**

Potřebné úpravy staničního zabezpečovacího zařízení vyplývají z úprav zabezpečení staničních přejezdů a změn traťových rychlostí na přilehlých mezistaničních úsecích.

Traťové zabezpečovací zařízení:

- **PS 07-12-01 Kabelizace Nová Role – Nejdek**

V tomto úseku budou provedeny úpravy stávajícího traťového kabelu související se zřizováním nových PZS. Bude proveden výpich příslušných čtyřek stávajícího kabelu a doplnění VTO u nových reléových domků. Do tohoto PS je zahrnuto i provádění dvou výpichů z TK v úseku Stará Role – Nová Role.

- **PS 09-12-01 Kabelizace Nejdek – Nové Hamry**

V tomto úseku budou provedeny úpravy stávajícího traťového kabelu související se zřizováním nových PZS. Bude proveden výpich příslušných čtyřek stávajícího kabelu a doplnění VTO u nových reléových domků. Součástí PS je i výkop společné trasy pro nově přikládané kabely zabezpečovacího zařízení a případně silové přípojky napájení. V místech, kde doposud není položena trubka HDPE 40/33, bude v rámci tohoto PS doplněna.

- **PS 09-12-02 Kabelizace Nové Hamry – Pernink**

V tomto úseku bude provedena pokládka nového traťového kabelu, jako náhrada stávajícího nevyhovujícího kabelu u koleje, související se zřizováním nových PZS. Současně bude pokládána i trubka HDPE 40/33. Bude proveden výpich příslušných čtyřek nového traťového kabelu a doplnění VTO u nových reléových domků. Součástí PS je i výkop společné trasy pro nově přikládané kabely zabezpečovacího zařízení a případně silové přípojky napájení.

- **PS 09-12-03 Kabelizace Horní Blatná – Potůčky**

V tomto úseku bude provedena pokládka nového traťového kabelu, jako náhrada stávajícího nevyhovujícího kabelu u koleje, jen v místech prováděných úprav zabezpečovacího zařízení - související se zřizováním nových PZS. Současně bude pokládána i trubka HDPE 40/33. Bude proveden výpich příslušných čtyřek nového traťového kabelu a doplnění VTO u nových reléových domků. Součástí PS je i výkop společné trasy pro nově přikládané kabely zabezpečovacího zařízení a případně silové přípojky napájení.

- **PS 09-12-03 Úprava DOZ Nejdek - Potůčky**

V rámci tohoto PS budou provedeny úpravy a doplnění panelů PRV a výměna adresného SW v ŽST Nejdek a Nová Role, související s úpravami zařízení v úseku trati Nová Role – Nejdek a úseku Nejdek – Potůčky. Jedná se především o změny zabezpečení stávajících nezabezpečených přejezdů.

V rámci tohoto PS bude provedena úprava a výměna adresného SW v technologických zařízeních stojanu DOZ Karlovy Vary, dispečerských a zadávacích počítačích v ŽST Karlovy Vary.

Součástí PS je doplnění a rozšíření stávajícího systému PZS pro přejezdy v úseku Stará Role – Nová Role – Nejdek – Potůčky.

Přejezdové zabezpečovací zařízení:

- **PS 05-13-01 PZS přejezdů v km 8,212 a 8,292**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdů. Vzhledem k jejich vzájemné blízkosti bude technicky řešeno jako jeden přejezd. Předpokládá se PZS reléové s elektronickými doplňky a počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po nově položeném vazebním kabelu do žst. Stará Role.

- **PS 05-13-04 PZS přejezdu v km 10,960**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS reléové s elektronickými doplňky a počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po nově položeném vazebním kabelu do žst. Nová Role.

- **PS 07-13-01 PZS přejezdu v km 13,065**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 07-13-02 PZS přejezdu v km 13,708**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 07-13-04 PZS přejezdu v km 15,025**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Vzhledem k vzájemné blízkosti se stávajícím PZS v km 15,113 (P163) bude technicky řešeno jako jeden přejezd. Předpokládá se pouze doplnění dvou výstražníků, úpravy PCN a příslušné úpravy JOP (popř. DNO). Vnitřní zařízení bude doplněno do stávajícího rel. domku u přejezdu v km 15,113. Ovládání a indikace budou stávající.

- **PS 07-13-05 PZS přejezdu v km 15,759**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 07-13-06 PZS přejezdu v km 16,695**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 07-13-07 PZS přejezdů v km 17,081 a 17,138**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdů. Vzhledem k jejich vzájemné blízkosti bude technicky řešeno jako jeden přejezd. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 07-13-09 PZS přejezdu v km 17,723**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci tohoto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS elektronické s počítači náprav. Ovládání a indikace budou přenášeny po stávajícím traťovém kabelu přenosovým zařízením. Nově bude proveden výpich z TK.

- **PS 08-13-01 PZS přejezdu v km 21,828**

- **PS 08-13-02 PZS přejezdu v km 22,467**

- **PS 08-13-03 PZS přejezdu v km 22,989**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci těchto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS reléové s elektronickými doplňky a počítači náprav. V rámci zachování jednotnosti technického řešení indikací a ovládání v tomto traťovém úseku, bude zařízení doplněno přejezdníky a napojeno na stávající přenosové a diagnostické zařízení v tomto úseku. Ovládání, indikace a diagnostika budou přenášeny po nově pokládaném traťovém kabelu.

- **PS 08-13-04 Úprava a doplnění PZS v km 21,479**

- **PS 08-13-05 Úprava a doplnění PZS v km 23,316**

- **PS 08-13-06 Úprava a doplnění PZS v km 24,331**

V souvislosti se zabezpečováním nových PZS, jejichž přibližovací úseky se vzájemně prolínají a s ohledem na zvyšování rychlosti, se v rámci těchto PS řeší úprava stávajícího zabezpečení přejezdu. Jedná se především o úpravy úseků počítačů náprav a vazeb na přejezdníky. Současně dochází i k příslušným úpravám indikací a diagnostiky.

- **PS 09-13-01 PZS přejezdu v km 26,428**

- **PS 09-13-02 PZS přejezdu v km 27,985**

- **PS 09-13-03 PZS přejezdu v km 28,382**

- **PS 09-13-04 PZS přejezdu v km 28,689**

- **PS 09-13-05 PZS přejezdu v km 30,794**

- **PS 09-13-06 PZS přejezdu v km 31,391**

- **PS 09-13-07 PZS přejezdu v km 33,606**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci těchto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS reléové s elektronickými doplňky a počítači náprav. V rámci zachování jednotnosti technického řešení indikací a ovládání v tomto traťovém úseku, bude zařízení doplněno přejezdníky a napojeno na stávající přenosové a diagnostické zařízení v tomto úseku. Ovládání, indikace a diagnostika budou přenášeny po nově pokládaném traťovém kabelu.

- **PS 08-13-08 Úprava a doplnění PZS v km 34,661**

- **PS 08-13-11 Úprava a doplnění PZS v km 45,281**

V souvislosti se zabezpečováním nových PZS, jejichž přibližovací úseky se vzájemně prolínají a s ohledem na zvyšování rychlosti, se v rámci tohoto PS řeší úprava stávajícího

zabezpečení přejezdu. Jedná se především o úpravy úseků počítačů náprav a vazeb na přejezdničky. Současně dochází i k příslušným úpravám indikací a diagnostiky.

- **PS 09-13-09 PZS přejezdu v km 44,478**
- **PS 09-13-10 PZS přejezdu v km 44,885**

Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů se v rámci těchto PS řeší výstavba zabezpečení přejezdu. Předpokládá se PZS reléové s elektronickými doplňky a počítači náprav. V rámci zachování jednotnosti technického řešení indikací a ovládání v tomto traťovém úseku, bude zařízení doplněno přejezdničky a napojeno na stávající přenosové a diagnostické zařízení v tomto úseku. Ovládání, indikace a diagnostika budou přenášeny po nově pokládaném traťovém kabelu.

Železniční svršek:

SO 02-11-01 Žst. Karlovy Vary, železniční svršek

Úsek km 5,201 – km 5,369

Tento úsek se nachází za žst. Karlovy Vary, začíná v konci výhybky č. 45 (km 5,201), končí v km 5,369. Stávající pražce jsou dřevěné. Štěrkové lože je středně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku v km 5,254 680 - km 5,290 645. V tomto úseku se kolej rekonstruuje z důvodu rekonstrukce mostu v km 5,298. V dotčeném úseku bude nový železniční svršek tvaru 49E1 na ocelových pražcích. Nový železniční svršek bude napojen na úsek se stávajícím ocelovými Y pražci za mostem km 5,298. Dále bude kolej jen směrově a výškově upravena.

Směrové a sklonové poměry

Dotčený úsek je navržen na max $V = 50$ km/h a $V_{130} = 50$ km/h a $V_{130} = 60$ km/h (jedná se o stávající rychlosti). Sklonové poměry vycházejí ze stávající nivelety koleje (TK). Zdvihy a poklesy nivelety koleje jsou navrženy v nejnutnějším rozsahu s ohledem na potřeby výškového zdvihu rekonstruovaného mostu v 5,298.

Štěrkové lože

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože. Kolejové lože bude mít tloušťku 0,30 m pod ložnou plochou ocelových Y pražců.

SO 04-11-01.2 Žst. Stará Role, železniční svršek

Bude provedena výměna stávajícího svršku v km 6,953 – 7,211. Bude provedena výměna kolejového lože, zřízena bezстыková kolejnice (km 6,953 – 7,211) a navržena úprava geometrické polohy kolejí (GPK) pro účely zvýšení traťové rychlosti (TR). Bude použit svršek tvaru 49E1 na ocelových pražcích Y.

SO 05-11-01 Stará Role (mimo) – Nové Role (mimo), železniční svršek

Bude provedena výměna stávajícího svršku v km 7,211 – 11,553. Bude provedena výměna kolejového lože, zřízena bezстыková kolejnice a navržena úprava geometrické polohy kolejí (GPK) pro účely zvýšení traťové rychlosti (TR). Bude použit svršek tvaru 49E1 na ocelových pražcích Y (v souvislých úsecích se směrovými oblouky s poloměrem 190 m a menším) a betonových (v ostatních částech úseku). Na rekonstruovaných přездеch bude zřízeno ZKPP.

SO 06-11-01 Žst. Nové Role, železniční svršek

V rámci těchto SO bude provedena výměna stávajícího svršku v km 11,553 – 11,837 a 12,215 – 12,632. Bude provedena výměna kolejového lože, zřízena bezстыková kolejnice a navržena úprava geometrické polohy kolejí (GPK) pro účely zvýšení traťové rychlosti (TR). Bude použit svršek tvaru 49E1 na ocelových prazcích Y (v souvislých úsecích se směrovými oblouky s poloměrem 190 m a menším) a betonových (v ostatních částech úseků). Na rekonstruovaných přejezdech bude zřízeno ZKPP.

SO 07-11-01 Nové Role (mimo) – Nejdek (mimo), železniční svršek

V rámci těchto SO bude provedena výměna stávajícího svršku v km 12,631 – km 14,745, km 14,983 - 17,792. V km 14,745 - km 14,983 bude kolej pouze směrově a výškově upravena za účelem zvýšení traťové rychlosti. Od km 17,792 - 18,964 bude provedena též pouze směrová a výškový úprava koleje (za účelem zvýšení traťové rychlosti) s rekonstrukcí odvodnění podél tratě. V úsecích s výměnou železničního svršku bude provedena výměna kolejového lože, zřízena bezстыková kolejnice a navržena úprava geometrické polohy kolejí (GPK) pro účely zvýšení traťové rychlosti (TR). Bude použit svršek tvaru 49E1 na ocelových prazcích Y (v souvislých úsecích se směrovými oblouky s poloměrem 190 m a menším) a betonových (v ostatních částech úseku).

Na rekonstruovaných přejezdech bude zřízeno ZKPP.

Nástupiště:**SO 07-12-02 Žel. zast. Nejdek-Suchá, nástupiště**

Nové nástupiště s pevnou nástupištní hranou ve výši 550 mm nad TK s úpravou přilehlé koleje. Nástupiště bude mít délku hrany 50 m, jejich šířka bude činit 2,5 m.

Přejezdy:

- SO 05-13-01 Rekonstrukce přejezdu v km 8,212**
- SO 05-13-02 Rekonstrukce přejezdu v km 8,292**
- SO 05-13-03 Rekonstrukce přejezdu v km 8,797**
- SO 05-13-04 Rekonstrukce přejezdu v km 10,960**
- SO 05-13-05 Výměna konstrukce přejezdu v km 11,485**
- SO 06-13-01 Výměna konstrukce přejezdu v km 11,823**
- SO 06-13-02 Výměna konstrukce přejezdu v km 12,220**
- SO 07-13-01 Rekonstrukce přejezdu v km 13,708**
- SO 07-13-02 Rekonstrukce přejezdu v km 14,212**
- SO 07-13-03 Rekonstrukce přejezdu v km 14,850**
- SO 07-13-04 Rekonstrukce přejezdu v km 15,025**
- SO 07-13-05 Výměna konstrukce přejezdu v km 15,113**
- SO 07-13-06 Rekonstrukce přejezdu v km 15,759**
- SO 07-13-07 Výměna konstrukce přejezdu v km 16,099**
- SO 07-13-08 Rekonstrukce přejezdu v km 16,695**
- SO 07-13-09 Výměna konstrukce přejezdu v km 17,081**
- SO 07-13-10 Výměna konstrukce přejezdu v km 17,138**
- SO 07-13-11 Výměna konstrukce přejezdu v km 17,723**
- SO 07-13-12 Rekonstrukce přejezdu v km 18,114**

Na přejezdech, které budou nově zabezpečovány v rámci stavby „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt“ i na přejezdech, dnes již osazených PZS, budou

spolu s výměnou železničního svršku osazeny i nové přejezdové konstrukce, umožňující použití rychlostního profilu V130.

Na přejezdech, kde jsou osazeny ocelové pražce Y, bude použita plastbetonová přejezdová konstrukce. V ostatních případech bude konstrukce celopryžová.

SO 05-13-03, SO 07-13-01, SO 07-13-02, SO 07-13-03, SO 07-13-12 mají parametry přechodu pro pěší.

V rámci SO 07-13-01 a SO 07-13-02 bude provedeno osazení jednoduchého turniketu na obou stranách přejezdu pro zabránění průjezdu jednostopých vozidel při umožnění jejich převedení. Ve vzdálenosti cca 20 m před přejezdem se z obou stran osadí dopravní značka C 14a „Jiný příkaz“ s textem „Cyklisto, sesedni z kola“.

V rámci SO 07-13-06 bude osazena pevná zábrana, která znemožní průjezd silničních vozidel po nelegálním rameni lesní cesty směrem od Nové Role.

Odvodnění přejezdové komunikace je provedeno pomocí příčného odvodňovacího žlabu nebo příčným sklonem komunikace na okolní terén. Voda z odvodňovacího žlabu je zaústěna do příkopů nebo rekonstruovaných propustků.

Mosty:

SO 02-14-01 Rekonstrukce mostu v km 5,298

V ev. km 5,298 se nachází most o jednom poli (prostý nosník) na tížných opěrách. Stávající nosnou konstrukci tvoří ocelová konstrukce délky 7,2 m s přímým upevněním koleje, kde každá kolejnice je uložena na příčnicích mezi dvojicí hlavních nosníků (I450 s příložkami). Rozpětí stávající nosné konstrukce je 6,80 m. Opěry a kolmá křídla jsou kamenná, v roce 1972 byl na původní úložný práh z kamenných kvádrů vybetonován nový železobetonový úložný práh výšky cca 0,2 m pro uložení stávající nosné konstrukce. Most převádí trať přes ulici Hraniční v Karlových Varech. Světlá šířka pod mostem je cca 5,90 m a výška 3,50 m. S ohledem na sousední železniční most je vyznačená podjezdná výška 2,8 m platící pro celé soumostí.

Na tomto objektu bude vybudována nová nosná konstrukce a část spodní stavby – nové ŽB úložné prahy, přechodové zídky a římsy na křídlech. Na rekonstruovaném mostě s průběžným uzavřeným kolejovým ložem bude použit železniční svršek 49E1 s pružným upevněním na ocelových pražcích „Y“, stejný jako je použit na úseku za mostem. Šířka obrysu kolejového lože se řídí požadavkem ČSN 73 6201 (2008), se zohledněním výjimky, tzn. je zajištěna volná šířka 1800 mm s minimální rezervou 8 mm k pevným částem obrysu. Po rekonstrukci bude na mostě zajištěn VMP 2,5 R s rezervou > 125 mm, na mostě je pravotočivý oblouk $R = 390$ m s převýšením koleje $D = 59$ mm.

Nová ocelová nosná konstrukce je tvořena ocelovým plechem tl. 80 mm a dvojicí komorových nosníků. Jde o konstrukci s extrémně stlačenou stavební výškou (od 0,67 m do 0,73 m) o rozpětí 7,15 m, délky 8,41 m a šířky 4,50 m. Pomocí šroubových přípojů budou k NK připojeny konzoly se zábradlím, podlahovými rošty a kabelovými žlaby. Celková šířka mostu bude 6,00 m. NK je uložena na hrncových ložiskách a novém ŽB úložném prahu. Žlab kolejového lože bude opatřen bezešvou stříkanou hydroizolací, voda je pomocí podélného spádu mostu 1% odvedena za opěru, což je zajištěno přesahem NK za úložný práh, mostní závěry na mostě nejsou použity.

Podjezdná výška nové nosné konstrukce bude 3,41 m, čímž nedojde ke snížení podjezdné výšky soumostí. Na komunikaci pod mostem nebudou prováděny žádné stavební úpravy.

SO 07-14-01 Sanace mostu v km 15,866

Jde o klenbový most přes trvalou vodoteč, světlost otvoru je 2,01 m, sv. v. 2,25 m, spodní stavba jakož i klenba je z kamenného zdiva. Šířka mostu je cca 6,25 m, délka 5,55 m. Křížení s překážkou je cca 72,5 stupňů. Čelní plochy opěr jsou kolmé na mostní otvor a je tím vytvořeno nestandardní navázání na kraj pláně. Horní části průčelního zdiva tvoří betonové bloky s římsami. U karlovarské opěry jsou přilehlé svahy odlážděné, v současnosti téměř zcela zasypané. Křídla na protilehlé straně u potůčkové opěry jsou krátká šikmá kamenná. Terén v okolí mostu je neuspořádaný s nánosy přebytečného materiálu, vodoteč má porušené odláždění, části opěr a křídel se jeví podemleté. Zdivo opěr má vypadané spárování, místy je po oklepu duté. Hodnocení dle PP je 2/2.

Bude provedena sanace zdiva opěr, klenby a křídel přespárováním a injektážemi, sepnutí klenby ocelovými svorníky. Při demontovaném kolejovém roštu bude provedena plovoucí (mezilehlá) izolace s integrovanou ochrannou na podkladní desce. Nad opěrami budou uloženy příčné odvodňovací drenáže s vyústěním do svahu. Stávající římsy betonových římsových bloků budou ubourány a budou provedeny nové pro uchycení izolace. Plochy bloků průčelního zdiva na straně šterkové lože se vyrovnají pro napojení izolace pod ozub nových říms, ostatní plochy budou reprofilovány a povrch se ošetří hydrofobním nátěrem. Na mostě bude zřízeno uzavřené šterkové lože s příslušnými přechody do otevřeného, které bude provedeno s pomocí gabionů. Svahové odláždění u karlovarské opěry bude očištěno a dle závad opraveno a přespárováno. Poškozená dlažba vodoteče bude v přilehlých částech mostu opravena, na krajích budou provedeny zpevňující prahy proti vymílání, sklon dna bude upraven do spádu max. 6‰. Na vtoku bude provedena úprava nátoky u křídla a do dna budou navrženy zpomalující prvky pro odtok vody.

SO 09-14-01 Rekonstrukce mostu v km 24,415

Jednokolejný most v km 24,415 převádí železniční kolej přes trvalý vodní tok řeky Rolavy. Rok výstavby spodní stavby a ocelové konstrukce mostu je 1898. Nosná konstrukce mostu je tvořena ocelovou nýtovanou trámovou příhradovou konstrukcí s dolní mostovkou. Spodní stavba byla sanována injektáží v roce 1963, OK mostu byla zesílena asi v letech 1963-64.

Kolej na mostě je v přechodnici a levém oblouku o poloměru $R = 200$ m. Převýšení koleje $D = 62$ mm. Celková délka mostu je 26,38 m, délka přemostění 15,40 m, šířka mostu je 5,10 m. Volná výška nad vodním tokem je 3,53 m. Úhel křížení s vodním tokem je 90° .

Stávající přechodnost mostu a rychlost na trati: A – 55 km/hod.

Prostorová průchodnost nevyhovuje ani MPP 2,2 m.

Nosná konstrukce mostu je tvořena ocelovou nýtovanou trámovou příhradovou konstrukcí s dolní mostovkou. Krajiní příhradové nosníky jsou mezi sebou spojeny příčníky, na které jsou připojeny jednotlivé podélníky. Na podélnících jsou dále plošně uloženy mostnice. Celá délka mostu je 26,38 m. Výška mostu je rovna 4,45 m, stavební výška je 0,64 m. Rozpětí nosné konstrukce je 18,45 m. Ložiska jsou ocelová desková. Na opěře O 01 pevná, na opěře O 02 pohyblivá. Jednotlivé prvky nosné OK zeslabené o 1 – 3 mm v místě dolních přírub a stojin. Hlavy nýtů v těchto místech zeslabeny o 1 až 3 mm. Lokální deformace pásnic, respektive plechů.

Na obou opěrách chybí zalití ložisek. Nátěr ložisek zničený, prorozavění.

Opěry mostu, závěrné zídky a křídla jsou z kamenného zdiva. Spárování zdiva lokálně porušené, zejména v dolní části ve styku s vodním tokem. Křídlo vlevo u opěry O 01 vyboulené. Svahové kužele z kamenné rovnániny rozrušené, podemleté.

Nově proveden statický přepočet stávající OK mostu pro zvýšení přechodnosti pro traťovou třídu B2 a návrhovou rychlost 55 km/hod.

Hlavní desková ložiska budou nahrazena repasovanými dvou-válcovými, respektive příslušným pevným tří-žebrovým ložiskem. Podružná ložiska budou desková repasovaná. Bude instalováno zábradlí na hlavní mostní nosníky (madlo, vodorovná výplň a okopová lišta) ze standardně používaných L-profilů. Budou lokálně vyměněny deformované nosné prvky, Pro nosnou OK (nové prvky) bude použita ocel S235 J2.

Na OK mostu bude obnovena PKO v souladu s ČSN EN ISO 12944-8 a předpisem SŽDC S 5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí. Ložiska se nebudou metalizovat.

Mostnice i pozednice budou nové. Mostnice budou centricky kotveny dle MVL 701 (boční uložení mostnic)

Mostní konstrukce neodpovídá minimálnímu požadavku VMP 2,5 m podle ČSN 73 6201/2008. Podle původní normy ČSN 73 6201/1995 $MPP < 2,2$ m (v nejužším místě naměřeno 1,852 m). Z tohoto důvodu je nutné provést opatření k zajištění bezpečnosti osob. Na všech čelech hlavních nosníků a přilehlé části zábradlí budou provedeny žluté a černé šikmé bezpečnostní pruhy. Dále zde na všech těchto místech budou umístěny výstražné bezpečnostní značky "Pozor zúžený prostor".

Budou provedeny nové železobetonové úložné prahy s různými výškovými úrovněmi pro osazení ložisek, na prahy navážou nové železobetonové závěrné zdi.

Odvodňovací drenáže budou vytaženy na úroveň terénu a budou zavíčkované (z důvodů proplachu při údržbě).

Na spodní stavbě se provedou potřebné sanační práce. Bude provedeno kompletní očištění tryskáním pískem a omytí proudem vody. V místech lokálního narušení zdiva (spárování a deformace) se provede jeho přezdění a vyspárování. Spodní části opěr budou tlakově injektovány cementovou směsí. Injektážní práce budou provedeny v souladu s TKP (Kapitola 23). Svahové kužele budou rozebrány a nově vyskládány. Tvar koryta bude upraven v návaznosti na stávající kynetu.

SO 09-14-02 Rekonstrukce mostu v km 38,636

V ev. km 38,636 se nachází most o jednom poli (prostý nosník) na tížných opěrách. Stávající nosnou konstrukci tvoří ocelová konstrukce délky cca 6,5 m s přímým upevněním koleje, kde každá kolejnice je uložena na příčnicích mezi dvojicí hlavních nosníků. Opěry a rovnoběžná křídla jsou kamenná, stávající nosná konstrukce je uložena na kamenných kvádrech úložného prahu. Most převádí trať přes polní cestu s turistickou stezkou vedoucí z Horní Blatné do Perninku. Světlá šířka pod mostem kolmá je cca 4,25 m, šikmá 4,75 m a výška 2,75 m. Šikmost stávajícího mostu je 65°.

Na tomto objektu bude provedena celková rekonstrukce mostu, bude vybudována nová nosná konstrukce a spodní stavba včetně založení. Most bude navržen jako kolmý. Na rekonstruovaném mostě s průběžným uzavřeným kolejovým ložem bude použit železniční svršek 49E1 s pružným upevněním na betonových pražcích B03. Šířka obrysu kolejového lože se řídí požadavkem ČSN 73 6201 (2008), se zohledněním výjimky, tzn. je zajištěna volná šířka 1800 mm s min. rezervou 50 mm. Po rekonstrukci bude na mostě zajištěn VMP 2,5 R s rezervou > 125 mm, na mostě je levotočivý oblouk $R = 180$ m s převýšením koleje $D = 80$ mm.

Nová ocelová nosná konstrukce je tvořena ocelovým plechem tl. 80 mm a dvojicí komorových nosníků. Jde o konstrukci s extrémně stlačenou stavební výškou 0,80 m o rozpětí 9,00 m, délky 10,26 m a šířky 4,64 m. Pomocí šroubových přípojí budou k NK připojeny konzoly se

zábradlím, podlahovými rošty a kabelovými žlaby. Celková šířka mostu bude 6,24 m. NK je uložena na hrncových ložiskách a nové ŽB opěře. Žlab kolejového lože bude opatřen bezešvou stříkanou hydroizolací, voda je pomocí podélného spádu mostu 2,39% odvedena za opěru, což je zajištěno přesahem NK za úložný práh, mostní závěry na mostě nejsou použity. Světlá šířka pod mostem bude 8,0 m.

Most po rekonstrukci bude splňovat podjezdnou výšku 2,50 m + 0,15 m rezervy (= min. podjezdná výška na pěší komunikaci. V rámci rekonstrukce bude obnoveno zatrubnění místní vodoteče pomocí obetonované plastové trouby DN600, celkové délky cca 17 m, zatrubnění zahrnuje i odláždění koryta na vtoku a výtoku. Polní cesta pod mostem bude provedena s nestmeleným krytem, kategorie P 3,5/20 s délkou úpravy cca 43 m.

Propustky:

SO 05-24-01 Rekonstrukce propustku v km 8,756

Stávající částečně trubní a částečně deskový propustek (světlost kolmá 0,65 m, volná výška 0,6 m, šířka 4,2(trouba)+8,6 (deska) = celkem 12,8 m nad trvalou vodotečí (nosná konstrukce pod kolejí z kamenné desky, spodní stavba z kamenného zdiva) bude nahrazen novým trubním propustkem z betonových prefabrikovaných trub DN 800 zakončenými na vtoku a výtoku ŽB monolitickým čelem. Nosná trubní konstrukce bude umístěna na podkladní monolitickou základovou desku z betonu vyztuženého sítěmi. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Šířka přestavěného propustku bude 10,02 m, délka otvoru u dna 10,0 m. Svahy budou upraveny a nad čely zpevněny odlážděním z vyzískaného kamene. Pod propustkem, před a za propustkem bude dno odlážděno. Na konci dlažby bude ohraničující základový práh z prostého betonu. Z důvodu malé výšky horní plochy říms nad terénem (méně než 2,0 m nad dnem vodoteče) nebude nad otvory zábradlí. U objektu trubního propustku nebude provedeno ZKPP. Nad propustkem bude otevřené štěrkové lože.

SO 07-24-01 Rekonstrukce propustku v km 12,966

Stávající částečně trubní a částečně deskový propustek z r. 1898 přemostňující občasnou vodoteč (kamenné desky světlosti 0,60 m a betonové trouby DN 600) je zcela zasypán. Opěry, čela a základy jsou z kamenného zdiva. Stávající šikmý propustek bude zčásti ubourán a otvor bude vyplněn prostým betonem. Navržena je železobetonová patková trouba DN 800 s použitím šikmé vtokové a výtokové trouby. Nový propustek bude kolmý. Nosná trubní konstrukce bude umístěna na podkladní monolitickou základovou desku z betonu vyztuženého sítěmi. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Šířka přestavěného propustku bude 6,42 m a volná šířka propustku bude 7,92. Svahy budou v okolí vtoku a výtoku upraveny a zpevněny odlážděním z kamene uloženého do betonu. Pod propustkem, před a za propustkem bude dno odlážděno. Na konci dlažby bude ohraničující základový práh z prostého betonu. Z důvodu malé výšky horní plochy říms nad terénem (méně než 2,0 m nad dnem vodoteče) nebude nad otvory zábradlí. U objektu trubního propustku nebude provedeno ZKPP. Nad propustkem bude otevřené štěrkové lože.

SO 07-24-02 Rekonstrukce propustku v km 15,000

Stávající kamenný deskový propustek z r. 1898 (světlost kolmá 0,50 m, volná výška 0,40 m, šířka 6,00) v blízkosti přejezdu P 162 (v km 15,025) a místní účelové komunikaci s kamennými čely bez křídel bude nahrazen v otevřeném výkopu novým trubním z prefabrikovaných železobetonových trub DN 600. Na vtoku vlevo je navržena nová železobetonová jímka s roštem z kompozitů, do které jsou nově zaústěny oboustranně trativody ND 200. Pravá výtoková strana je ukončena šikmou troubou ve sklonu 1:1,5 se seříznutou horní polovinou trouby. Dno jímky, okolí jímky v úrovni terénu a výtoková část včetně koryta je zpevněna kamennou dlažbou z lomového kamene do betonu.

SO 07-24-03 Rekonstrukce propustku v km 15,035

Stávající kamenný trubní litinový propustek z r. 1898 (světlost kolmá 0,30 m, volná výška 0,30 m, šířka 6,00) v blízkosti přejezdu P 162 (v km 15,025) a místní účelové komunikace s kamennými čely bez křídel bude nahrazen v otevřeném výkopu novým trubním propustkem z prefabrikovaných železobetonových trub DN 600. Na vtoku vlevo je navržena mezi stávající kamennou zdí a vtokovým čelem železobetonová jímka s roštem z kompozitů, do které je zaústěn trativod a otevřený podélný příkop, který bude zpevněn kamennou dlažbou. Pravá výtoková strana je ukončena šikmou troubou ve sklonu 1:1,5 se seříznutou horní polovinou trouby. Dno jímky a výtoková část včetně koryta je zpevněna kamennou dlažbou z lomového kamene do betonu.

SO 07-24-04 Rekonstrukce propustku v km 16,110

Stávající deskový propustek z r. 1898 (kamenné desky světlosti 1,0 m, volná výška otvoru 0,5 m). Propustek převádí levý odvodňovací příkop pod drážním tělesem za úroňovým přejezdem v ev. km 16,099. Stávající čela propustku jsou tížná kamenná s pravým nadbetonováním římsy. Nosná konstrukce objektu je tvořena kamennými deskami a opěry jsou z lomového kamene. Na vtoku se nachází opěrná kamenná zeď, která není součástí stavby a je nutné ji v co největší míře zachovat v původním stavu. Navržena je železobetonová patková trouba DN 800. Na vtoku vlevo i výtoku vpravo jsou navržena železobetonová tížná plošně založená čela propustku s železobetonovými římsami. Nosná trubní konstrukce bude umístěna na podkladní monolitickou základovou desku z betonu vyztuženého sítěmi. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Šířka přestavěného propustku bude 6,1 m a délka otvoru u dna 6,0 m. Na vtokové straně je navržen dlážděný žlab z lomového kamene do betonu v celé délce stávající kamenné opěrné zdi.

SO 07-24-05 Rekonstrukce propustku v km 17,146

Stávající trubní propustek z r. 1964 (železobetonové trouby světlosti 0,4 m) v těsné blízkosti pozemní komunikace (zajišťuje betonová opěrná zeď na pozemku dráhy) a přejezdu s čely z betonu na občasné vodoteči se přestaví. Navržena je železobetonová patková trouba DN 800. Na vtoku vlevo je navržena mezi stávající betonovou zdí a vtokovým čelem železobetonová jímka s roštem z kompozitů, do které je zaústěn trativod. Vpravo je navrženo železobetonové tížné plošně založené čelo propustku s železobetonovou římsou. Za čelem na výtokové straně je navržen dlážděný žlab z lomového kamene. Dno jímky je dlážděno lomovým kamenem do betonu.

SO 07-24-06 Rekonstrukce propustku v km 17,728

Stávající deskový propustek z r. 1898 (kamenné desky světlosti 1,0 m, volná výška otvoru 0,6 m) s opěrami, čely a základy z kamenného zdiva a s korunami čel z betonu je na stálé vodoteči v blízkosti přejezdu. Propustek se přestaví na prefabrikovaný rámový kolmý světlosti 2,0 m a výšky 1,20 m. Na vtoku a výtoku jsou navržena čela z železobetonu s římsami. Přilehlé svahy zemního tělesa na vtoku i výtoku se odláždí lomovým kamenem do betonu.

SO 07-24-07 Rekonstrukce propustku v km 18,078

Stávající deskový propustek z r. 1898 (kamenné desky světlosti 0,50 m, volná výška otvoru 0,3 m) s opěrami, čely a základy z kamenného zdiva je na občasné vodoteči. Navržena je železobetonová patková trouba DN 800. Na vtoku vlevo je navržena železobetonová jímka s roštem z kompozitů, do které jsou zaústěny příkopové tvárnice z obou stran. Vpravo je navrženo železobetonové tížné plošně založené čelo propustku s železobetonovou římsou. Za čelem na výtokové straně je navržen dlážděný žlab z lomového kamene v délce 1,0 m. Dno

jímky je dlážděno lomovým kamenem do betonu. Pro zhotovení jímky bude nutné provést záporové pažení kotvené zemními kotvami.

SO 07-24-08 Rekonstrukce propustku v km 18,123

Stávající trubní propustek z r. 1898 (železobetonové trouby světlosti 0,3 m) s opěrami a základy z kamenného zdiva v těsné blízkosti silnice a přejezdu na občasné vodoteči se zruší (potrubí bude zabetonováno a vtokové čelo ubouráno do požadované úrovně. Pro odvedené vody však bude nutné rovnoběžně s přejezdem uložit ocelové flexibilní potrubí DN 600, které bude obetonováno betonem tl. 200 mm. Takto bude odvedena voda pod komunikací k dalšímu propustku v km 18,078. Čela propustku jsou šikmo seříznutá a odlážděná lomovým kamenem do betonu. V rámci výkopových prací bude provedena nová konstrukce vozovky k přejezdu.

SO 07-24-09 Rekonstrukce propustku v km 18,178

Stávající deskový propustek z r. 1898 (ocelobetonová deska světlosti 1,20 – 1,24 m, volná výška otvoru 1,30 m) s opěrami, čely a základy z kamenného zdiva je na občasné vodoteči (zjištěný charakter na místě je spíše trvalá vodoteč). Propustek bezprostředně navazuje na kamenný klenbový propustek (kamenná klenba světlosti 1,2 m, volná výška otvoru 0,80 m) pod pozemní komunikací. V současné době bylo do části silničního propustku vloženo plastové potrubí DN 800, do kterého je v místě stávajícího příkopu mezi komunikací a drážním tělesem zhotoveno spadiště z potrubí PVD DN 400. Horní část drážního propustku tedy bude ubourána a provede se napojení z ocelového flexibilního potrubí DN 800. Styk obou potrubí bude obetonován. Provede se ukotvení flexibilního potrubí a prostor mezi stávajícími opěrami se vyplní výplňovým betonem. Na výtoku bude provedeno šikmé seříznutí a odláždění svahu lomovým kamenem do betonu. Dlažba bude ukončena betonovým prahem.

SO 07-24-10 Rekonstrukce propustku v km 18,670

Stávající deskový propustek z r. 1898 (kamenné desky světlosti 1,0 m, volná výška otvoru 0,5 m, šířka 6,0 m) s opěrami, čelem a základy z kamenného zdiva je na občasné vodoteči. Propustek pokračuje betonovou troubou světlosti DN 800 m v sousedním průmyslovém areálu. Mezi rámovým profilem a trubním je betonová šachta půdorysně čtvercového tvaru, zakrytá betonovým poklopem a přesypána zeminou. Propustek před vtokem navazuje na PVC potrubí DN 600. Stávající čelo silničního propustku bylo v rámci zhotovení kanalizačního řádu odbouráno a před toto čelo bylo zhotoveno nové čelo z betonových tvarovek. Na tyto tvarovky byla vybetonována římsa a osazeno stávající zábradlí. Na čelo z betonových tvarovek z boku navazuje kamenná rovinanina pro zachycení silničního tělesa. Na vtok železničního propustku je navržena nová vtoková jímka z železobetonu se stupadly a mříží z kompozitů. Mezi tratí a sousedním areálem je navržena nová revizní šachta z betonu se stupadly a mříží z kompozitů. Stávající potrubí do areálu bude zachováno. Potrubí nového propustku je navrženo jako železobetonové patkové DN 800.

Pozemní stavby:

SO 10-21-01.2 Orientační systém pro cestující, zast. Nejdek–Suchá

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na rekonstruovaném nástupišti a na přístupu k němu. Řeší rovněž označení železniční zastávky před vjezdem do ní – ve vzdálenosti min. 100 m před nástupištěm. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem žel. zastávky, směry jízdy, směr východu a tabuli – kouření zakázáno. Podle v současné době připravované novelizace TNŽ 73 63 90 budou všechny texty provedeny fontem ARIAL a modrobílé tabule budou v odstínech RAL 9003 (symboly a texty) a RAL 5010 (pozadí).

Všechny tabule a piktogramy budou pouze osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením žel. zastávky.

Rozvody VN, NN, osvětlení:

Všechny řešené přejezdy jsou úrovněového křížení regionální železniční trati s místními komunikacemi. Přejezdy jsou opatřeny dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. V uvažovaných TÚ je provozována nezávislá trakce a zábrzdná vzdálenost je 400 m.

V blízkosti přejezdů se nenachází žádné vhodné místo napojení pro elektropřípojku.

Technické řešení napájení jednotlivých PZS

SO 05-36-01 Přípojka přejezdu v km 8,212 a 8,292

SO 05-36-04 Přípojka přejezdu v km 10,960

SO 07-36-01 Přípojka přejezdu v km 13,065

SO 07-36-02 Přípojka přejezdu v km 13,708

SO 07-36-05 Přípojka přejezdu v km 15,759

SO 07-36-06 Přípojka přejezdu v km 16,695

SO 07-36-08 Přípojka přejezdu v km 17,081 a 17,138

SO 07-36-09 Přípojka přejezdu v km 17,723

SO 09-36-01 Přípojka přejezdu v km 21,828

SO 09-36-02 Přípojky přejezdů v km 22,467 a 22,989

SO 09-36-03 Přípojky přejezdů v km 26,428 - 28,689

SO 09-36-04 Přípojky přejezdů v km 30,794 a 31,391

SO 09-36-05 Přípojky přejezdu v km 33,606

SO 09-36-06 Přípojky přejezdů v km 44,478 a 44,885

Pro napájení technologie zabezpečení přejezdů je kalkulován příkon podle skutečné potřeby konkrétního PZS, zpravidla 3kW (2 kW dobíječ, 0,5 kW temperace a 0,5 kW osvětlení a ostatní) pro jeden přejezd. Vytypovaná místa napojení elektrické 3f přípojky nn, se předpokládají z distribuční soustavy SŽDC v nejbližších ŽST případně stávajících PZS. Tam, kde není zřízeno měření odběru elektrické energie pro zabezpečovací zařízení, bude zřízeno nové měření odběru elektrické energie.

Přípojky, které jsou napájeny v soustavě TNC – ve správě SEE, budou zakončeny vně reléových domků, ostatní napájené v soustavě IT jsou zavedeny přímo do domku. Přepínání sítí/záložní zdroj a napájení ze záložního zdroje je umístěno vždy vně domku. Dělicí místo pro napájení z TNC, dle předpisu E8 čl. 40, je na výstupních svorkách vnější kabelové skříně. U ostatních pak dle stávajícího umístění. Elektroinstalace reléových domků bude chráněna třístupňovou ochranou před úderem blesku a přepětím v souladu s ČSN EN 62305-4. Pro správnou funkci přepětíové ochrany bude u každého domku zřízeno uzemnění vyvedené na ekvipotenciální sběrnici.

Provedení kabelových tras bude provedeno dle ČSN 37 5711 ed. 2 - Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními dráhami, ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a předpisu SŽDC E8 pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení.

SO 07-36-07 Rekonstrukce osvětlení zastávky Nejdek-Suchá

Vzhledem k relativně „novému“ osvětlení a požadavku na zkrácení a úpravu polohy nástupiště se uvažuje pouze s polohovou úpravou stávajících osvětlovacích stožárků na skutečné rozměry rekonstruovaného nástupiště, případně s redukcí počtu osvětlovacích

stožárků. Stávající elektrovýstroj by zůstala bez zásahu stavby. Úprava osvětlení bude provedena tak, aby intenzita osvětlení zastávek vyhovovala ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2 Venkovní prostory a předpisu SŽDC E11.

e) Návrh požadavků na postupné provádění stavby a postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané doby výstavby

Vzhledem k potřebě minimalizace vlivů stavby na železniční provoz bude nezbytné funkční části jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů uvádět do provozu ihned po ukončení příslušného stavebního postupu. Přitom budou muset splňovat potřebné náležitosti k zahájení zkušebního provozu. Podle doby mezi ukončením konkrétního stavebního postupu a celé stavby se bude doba zkušebního provozu u částí jednotlivých PS a SO lišit.

Stavba se bude do užívání předávat postupně v rámci dokončování jednotlivých stavebních postupů (viz část F, zde uvedeny i předpokládané doby výstavby).

f) Požadavky stavby na zdroje

Během stavby bude zajištěn odběr ze zařízení ČD a. s. nebo SŽDC s. o. (přes samostatné měřicí přístroje). Po dokončení stavby se požadavky zvýší pro odběr elektrické energie (napájení PZS), bližší údaje viz část dokumentace E.3.

Zařízení, vzniklá realizací stavby, budou napojena na stávající inženýrské sítě. Nevznikne žádná potřeba jejich kapacitního posilování.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Během stavby bude zajištěno napojení na dešťovou kanalizaci resp. odvodnění trati. Stavba nebude po svém dokončení produkovat žádné splaškové vody, odvodnění bude napojeno na stávající recipienty.

h) Napojení na dopravní systém

Během stavby bude zajištěno napojení na veřejné komunikace pomocí stávajících sjezdů. Stavba nebude po svém dokončení zatěžovat komunikační systém.

i) Rozsah náhradní výsadby

Projekt neuvažuje vzhledem k rozsahu kácení provádění náhradní výsadby. Pokud by tuto vyžadoval orgán, vydávající povolení kácení, může být provedena v obvodu stavby, zásadně ale tak, aby neovlivnila železniční provoz.

j) Bezpečnost práce

Problematiku bezpečnosti práce řeší jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, pro stavbu bude zpracován plán BOZP.

k) Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Realizací stavby se vytvoří podmínky pro bezbarierový pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace ve všech veřejně přístupných prostorech rekonstruovaných železničních zastávek včetně nástupu a výstupu do/z nízkopodlažních drážních vozidel.

l) Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

Stavba s výjimkou výše uvedených skutečností nevyžaduje žádné další přeložky inženýrských sítí, omezení dosavadních staveb a zařízení. K uvolnění staveniště postačí

demolice stávajících nástupišť v obou zastávkách, částí kolejiště a dalších drážních zařízení, uvedených v příslušných SO. Bude nutné smýcení vegetace (viz kapitola B.3).

Stavba nevyvolává žádné podmiňující či vyvolané investice.

Nově vzniklé PS a SO nebudou mít nároky na vodní hospodářství ani nevyvolají tlak na počet parkovacích míst.

m) Statické výpočty

Viz jednotlivé SO (mosty, propustky).

B.1.6 Příprava staveniště pro stavbu

a) Uvolnění staveniště (pozemků a objektů)

Stavba nevyžaduje uvolnění žádných objektů.

b) Využití stávajících nebo budovaných objektů

Pro účely stavby nebude využíván žádný stávající ani budovaný objekt.

c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Viz bod b)

d) Způsob provedení demolice a místa skládek

Viz část dokumentace E.2.3 a B.3.

e) Likvidace porostů

Viz část dokumentace B.3.

f) Likvidace škodlivých odpadů

Viz část dokumentace B.3.

g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

Stavba probíhá v ochranných pásmech dráhy, pozemní komunikace a některých inženýrských sítí (viz výše). Provoz komunikací i inženýrských sítí bude v průběhu stavby zajištěn. V obvodu stavby se nenachází žádný chráněný objekt. Ochranu porostů viz část dokumentace B.3.

h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Během stavby nebudou prováděny žádné z výše uvedených přeložek kromě zařízení, uvedených v příslušných SO.

i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu stavby

Viz dokumentace jednotlivých PS/SO a plán BOZP. Při stavbě nebudou prováděny žádné odstřely, trhavé práce apod.

j) Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

Výluky a omezení železniční dopravy viz části B.2 a F. Stavba nezpůsobí žádná omezení jiných druhů dopravy s výjimkou dočasných omezení provozu na křižících silnicích při rekonstrukcích přejezdů.

k) Omezení v dodávce energií

Stavba nezpůsobí žádná omezení v dodávce energií.

B.1.7 Trvalé a dočasné zábory pozemků

Při stavbě dojde vzhledem ke stísněným podmínkám k trvalým záborům pozemků mimo vlastnictví/majetkovou správu drážních organizací. Podle jednotlivých PS a SO je uvádí samostatná příloha.

Během stavby budou vznikat dočasné zábory zejména silničních pozemků při rekonstrukcích železničních přejezdů.

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení uvedené v této projektové dokumentaci nevyžaduje žádné výjimky z předpisů a platných norem.