

B.1.1	PRŮZKUMY A PODKLADY	3
B.1.1.1	PROVEDENÉ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ	3
	Geotechnický a stavebně technický průzkum	3
	Průzkum inženýrských sítí	3
	Další průzkumy a podklady	4
B.1.1.2	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	4
	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	4
	Zvláště chráněná území	7
	NATURA 2000	7
	Územní systém ekologické stability	7
	Významné krajinné prvky	8
	Vliv na mimolesní zeleň	8
	Ochranná pásma vod	9
	Záplavová území	9
	Vliv na krajinný ráz Přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí	9
	Hluk	9
	Odpadové hospodářství	9
B.1.1.3	POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	10
B.1.2	OCHRANNÁ PÁSMA	10
B.1.2.1	DOSAVADNÍ DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	10
	Ochranné pásmo elektrického vedení	10
	Ochranné pásmo telekomunikací	10
	Ochranné pásmo plynovodů	10
	Bezpečnostní pásmo plynovodů	10
	Ochranné pásmo horkovodů	10
	Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací	11
	Ochranné pásmo silnic	11
	Ochranná pásma letiště	11
	Ochranné pásmo dráhy	11
	Ochranné pásmo lesa	12
	Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody	12
B.1.2.2	NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMA	12
B.1.2.3	ZELEŇ	12
B.1.3	KONCEPCE STAVBY	13
B.1.3.1	ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ	13
B.1.3.2	DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ	13
B.1.3.3	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO PS A SO	13
	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	13
	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	13
	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	15
	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)	16
	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	16
	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	16
	Vnitřní sdělovací zařízení	18
	Informační zařízení	20
	Rádiové spojení	21
	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení	22
	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT	22
	Dispečerská řídicí technika	22
	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)	23
	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	24
	Železniční svršek a spodek	24
	Železniční svršek	24

Železniční spodek	26
Výstroj a značení trati	27
Nástupiště	27
Železniční přejezdy	30
Mosty, propustky, zdi	31
Ostatní inženýrské objekty	31
Pozemní komunikace	31
POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	32
Pozemní objekty budov	32
Zastřešení nástupišť	35
Orientační systém	36
Demolice	38
TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	39
Ohřev výměn (EOV)	39
Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	40
B.1.3.4 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE	46
B.1.3.5 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI	46
B.1.3.6 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	46
STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	46
VHODNOST STAVENIŠTĚ Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY	47
Příjezdové komunikace pro požární techniku	47
Zabezpečení požární vody	48
Spojení a signalizace pro požární účely	48
Odstupové vzdálenosti	48
Nástupní plochy a zásahové cesty	49
POŽÁRNÍ BEZPEČNOST OBJEKTŮ	50
Kabelovody	50
Nástupištní přístřešky, zastřešení nástupišť a výstupní objektů	50
Nové provozní objekty	50
Stávající provozní objekty	50
HASEBNÍ PROSTŘEDKY	53
ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ POŽÁRNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	53
B.1.3.7 BEZPEČNOST PRÁCE	54
B.1.3.8 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY	55
OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	55
B.1.3.9 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	55
B.1.3.10 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	56
Plochy pro zařízení staveniště	56
Stavební postupy	56
ZÁSADY K HAVARIJNÍMU PLÁNU STAVBY	57
Závadné látky používané na dopravních stavbách v ČR	58
Areály zařízení staveniště	58
Návrh preventivních opatření před kontaminací povrchových a podzemních vod závadnými nebo nebezpečnými látkami	59
ZÁSADY K POVODŇOVÉMU PLÁNU STAVBY	61
Protipovodňová opatření v období výstavby	61
<u>B.1.4 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL</u>	<u>62</u>
<u>B.1.5 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ</u>	<u>63</u>
<u>B.1.6 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM</u>	<u>64</u>
<u>B.1.7 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY</u>	<u>64</u>

B.1.1 PRŮZKUMY A PODKLADY

B.1.1.1 PROVEDENÉ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ

GEOTECHNICKÝ A STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM

inženýrskogeologický průzkum byl proveden v 4-6/2012, zpracoval GeoTEC – GS, a.s. Obsahuje následující části:

- průzkum pražcového podloží
- průzkum pro pozemní objekty
- průzkum znečištění zemin pražcového podloží

MORFOLOGICKÉ POMĚRY

Zájmové území se nachází mezi Prahou a Berounem. Dle regionálního geomorfologického členění ČSR reliéfu (Balatka - Czudek - Demek a kol - Zeměpisný lexikon ČSR - 1987) náleží do geomorfologických jednotek :

<i>Provincie:</i>	Česká Vysočina
<i>Soustava (subprovincie):</i>	Poberounská soustava
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Brdská oblast
<i>Celek:</i>	Pražská plošina
<i>Podcelky:</i>	Říčanská plošina, Karlštejská vrchovina

Železniční trať je v zájmové úseku vedena mírně zvlněným terénem.

GEOLOGICKÁ STAVBA

PŘEDKVARTÉRNÍ PODKLAD

Předkvartérní podklad je v traťovém úseku tvořen pestrými souvrstvími svrchního paleozoika stáří od ordoviku po devon.

Blíže k Praze se jedná o souvrství zlíčovské (vápence), chotečské a dalejsko-třebotovské (organodetritické a mikritové vápence) a srbské (prachovce s vložkami pískovců).

Blíže k Berounu pak souvrství dobrotivské (břidlice), letenské (droby a břidlice), vinické (jílovité břidlice), záhořanské (prachovce) a bohdalské (jílovce).

KVARTÉR

Kvartérní pokryv je v blízkosti místních menších vodotečí (Delejský potok, Krahulovský potok a další) tvořen fluviálními sedimenty, ve východní části traťového úseku ojediněle pak i o pleistocenní spraše a sprašové hlíny (Řeporyje).

Nejsvrchnějšími a nejmladšími pokryvnými útvary jsou antropogenní uloženiny. V zájmovém území jsou zastoupeny navážkami tratě, komunikací a dále materiály terénních úprav. Z převážné části se jedná o zeminy, které se běžně vyskytují v blízkém okolí. Jsou to tedy jak soudržné tak i nesoudržné zeminy, místy s příměsí stavební suti. V některých případech je stěží rozpoznatelná báze navážek.

PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 2-4/2012, zajištěn společností METROPROJEKT Praha, a.s.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen vlastníci) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen vlastnictví) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu Základní mapy ČR - v měřítku 1 :5000. Pro případné zpřesnění zákresu byly vyhotoveny podklady na základě katastrálních map. Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

stavební úřady v zájmovém území

další zdroje (internet, zpracovatelé jednotlivých částí projektu...)

V průběhu 02-04/2012 byli písemně, osobně nebo mailem osloveni vlastníci inženýrských sítí. Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

DALŠÍ PRŮZKUMY A PODKLADY

V rámci zpracování dokumentace vlivu stavby na ŽP byl zpracován také:

- **Biologický průzkum**, (zoologie, botanika) – 4-8/2011 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s., součástí dokumentace B.3.1
- **Měření hluku a vibrací**, 5/2012 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s., součástí dokumentace B.3.1
- **Dendrologický průzkum**, 5/2012 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s., součástí dokumentace B. 3.1

B.1.1.2 VLV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro výše uvedenou stavbu bylo zpracováno oznámení dle §6 zákona č.100/2001Sb. Záměr byl posuzován pod kódem MZP389. Záměr je podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), kde je uvedeno pod bodem č. 9.2:

Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.

Závěr zjišťovacího řízení stanovil, že stavba nemůže mít významný vliv na životní prostředí. Závěr byl vydán Ministerstvem životního prostředí pod č. j.: 47491/ENV/12 ze dne 17.8.2012. Je součástí dokumentace B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí – zpracování podmínek procesu EIA

V rámci dokumentace byly vypořádány, resp. zapracovány všechny připomínky z procesu hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Přehled vypořádání připomínek:

I. PODMÍNKY PRO FÁZI PŘÍPRAVY

1. V dalším stupni projektové dokumentace:

a) projektovou přípravu rekonstrukce směřovat k maximálnímu využití stávajících drážních pozemků a železnice; stavební a související činnost mimo tyto pozemky a železnici provádět jen v nezbytných odůvodněných případech;

bude respektováno

b) projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (včetně schematického zakreslení ploch, kde budou dřeviny káceny), zásahy do významných krajinných prvků, národních přírodních památek a upřesnit rozsah kácení mimo lesní zeleně;

kácení se týká zejména prostoru u přejezdu ul. Slivenecká v Praze Hlubočepích, je řešeno v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, žádost o povolení kácení byla podána na ÚMČ P5, OOŽP dne 29.11.2012

c) podrobně popsat navržená ochranná opatření pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“), významné krajinné prvky (dále jen „VKP“) (vodní toky, les) a jejich předměty ochrany;

je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (část B.3)

d) navrhnout preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami pro dobu výstavby;

je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (část B.7. ZOV)

e) vypracovat hlukovou studii, z které bude zřejmé, k jakým změnám v hlukové situaci (vč. vibrací) dojde v budoucí době (upřesnit hlukové poměry u obytných objektů pro období provozu), posoudit hluk i z období výstavby a v případě potřeby navrhnout relevantní protihluková opatření, závěry předložit k odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; problematiku hluku a vibrací projednat se zástupci dotčených obcí;

je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (část B.3.1.i)

f) provést upřesňující biologický průzkum okolí záměru, v části zoologického průzkumu se zaměřit na zvláště chráněné druhy živočichů;

je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí (část B.3.1.m)

g) zohlednit synergické vlivy s připravovanou stavbou „Přivaděč od silnice II/605 do ulice Na Veselou, Beroun“, jejíž součástí je plánovaný přejezd železniční tratě v km 3,105.

investor stavby „Přivaděč od silnice II/605....“ v současné době připravuje dokumentaci pro územní rozhodnutí. Podle jeho informací dojde k zařazení do kategorie místních komunikací. Výstupy z jeho dokumentace, z hlediska vlivu na životní prostředí budou známy cca v 1/2013. V dalším stupni dokumentace dojde k podrobnějšímu vyhodnocení synergických vlivů. V průběhu zpracování připomínek investor stavby „Přivaděč od silnice II/605....“ informoval o zastavení přípravy této stavby, což následně potvrdilo oficiálním stanoviskem Město Beroun. Plánovaný nový přejezd byl z dokumentace vypuštěn, naopak by mělo dojít k rekonstrukci sousedního přejezdu P 2205, v km 2,530.

h) zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi;

je respektováno

i) smýcené stromy a keře zařadit jako odpad kat.č. 20 02 01 Biologicky rozložitelný odpad, nikoli jako odpad kat.č. 02 01 03 Odpad rostlinných tkání;

připomínka je zpracována v části dokumentace B.5. Odpadové hospodářství

j) prověřit možnost úpravy přejezdu železniční tratě v km 2,022 pro silnici II. třídy č.118 a přejezdu železniční tratě v km 1,876 pro místní komunikaci Tyršova na přejezd se samostatným přechodem a zabezpečovacím zařízením pro chodce;

přejezd v km 2,022 po prověření obsahuje samostatných přechod pro chodce, který je veden podél komunikace. Na tento samostatný chodník navazují po obou stranách další chodníky, které budou zřízeny jednak při přestavbě sousední křižovatky Pražského-Vrchlického, resp. investicí města Beroun

přejezd v km 1,876 bude po prověření také obsahovat samostatný chodník.

k) na základě technického řešení stanovit rozsah případných záborů zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“);

po optimalizaci technického řešení nedochází k záborům zemědělské půdy

l) zábory lesních pozemků minimalizovat, řádně zdůvodnit, přehledně zakreslit do mapy katastru nemovitostí v odpovídajícím měřítku a vyčíslit s odlišením záborů trvalých a dočasných. Rovněž uvést všechny lesní pozemky nacházející se ve vzdálenosti do 50 m od okraje stavby.

bylo doplněno

m) prověřit možnost přístupů k nástupištím z obou stran trati u zastávek Beroun-Závodí, Vráž u Berouna, Nučice, Řeporyje;

přístupy na nástupiště byly řešeny s jednotlivými obcemi a městy. Na jejich žádost byly doplněny zejména nové chodníky v místech přejezdů, které by měly přispět ke zvýšení bezpečnosti chodců.

n) provést stavební průzkum na přítomnost azbestu v objektech, kde budou prováděny demoliční a stavební práce;

bude řešeno v dalším stupni dokumentace, průzkum bude součástí dokumentace

o) podrobně projektovat stavbu v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“; z hlediska křížení s vodními toky

kromě mostu přes Berouнку v mezistaničním úseku Beroun-Závodí – Beroun stavba neobsahuje úpravu žádného křížení s vodotečí. U mostu přes Berouнку se jedná pouze o sanaci, se zachováním současného konstrukčního uspořádání (pouze nová izolace, nový svršek). Ostatní mosty a propustky jsou nebo byly opraveny v rámci opravných prací.

p) Povodí Vltavy, s.p. předložit k vyjádření dokumentaci pro územní řízení, která bude obsahovat mimo jiné technickou zprávu s popisem navržených úprav mostních objektů a propustků přes dotčené vodní toky a řešení odvodnění trati, včetně přehledné situace;

dokumentace pro územní rozhodnutí byla na Povodí Vltavy, s.p. předložena

q) navrhnout odvodnění tělesa trati tak, aby (pokud to bude technicky možné), bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“);

v rámci úpravy stanic bude střední část některých výhybek nově odvodněna. Odvodnění je řešeno převážně podélnou zasakovací rýhou nebo podélným trativodem, s vyústěním do zasakovací rýhy.

odvodnění trati zůstává v rámci projektu beze změny, tj. zejména do podélných příkopů s vyústěním do vodotečí.

r) definovat zneškodňování splaškových a technologických vod v souladu s vodním zákonem;

v rámci nově navržených zařízení nevzniká potřeba nových splaškových ani technologických vod. Takto vzniklé vody v rámci fáze výstavby budou řešeny v rámci havarijního a povodňového plánu

s) při zásahu do ochranných pásem elektrizačních a plynovodních soustav konzultovat tyto zásahy se správci těchto soustav a respektovat případné podmínky stanovené těmito správci;

bude respektováno

t) upřesnit nakládání s technologickými vodami pro období výstavby;

bude součástí havarijního a povodňového plánu. Zásady jsou uvedeny v dokumentaci pro územní rozhodnutí v části B.7. ZOV

u) doložit detailní řešení likvidace dešťových vod a způsob odvodnění přemístěné zastávky Praha Hlubočepy;

odvodnění nového nástupiště zastávky Praha-Hlubočepy – řešeno odvodňovacím žlábkem, s vyústěním do traťového příkopu. Včetně výpočtů bude součástí dalšího stupně dokumentace

v) definovat opatření k zabránění splachování zeminy ze stavenišť do vodotečí.

bude součástí havarijního a povodňového plánu. Zásady jsou uvedeny v dokumentaci pro územní rozhodnutí v části B.7. ZOV

2. Pro dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami.

bude součástí havarijního a povodňového plánu. Zásady jsou uvedeny v dokumentaci pro územní rozhodnutí v části B.7. ZOV

3. Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod. Havarijní plán následně předložit k odbornému stanovisku správcům dotčených toků a ke schválení rovněž příslušnému vodoprávnímu úřadu. Se schváleným havarijním plánem seznámit příslušné pracovníky stavby včetně subdodavatelů.

bude řešeno v dalším stupni dokumentace, havarijní plán pro období výstavby bude součástí dokumentace

4. Pro provozní území stavby nacházející se v záplavových územích vodotečí zpracovat povodňový plán pro období výstavby. Povodňový plán zpracovat dle odvětvové technické normy vodního hospodářství (TNV) MŽP č. 75 2931 a předložit jej k odbornému stanovisku správci dotčených toků a k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených městských částí.

bude řešeno v dalším stupni dokumentace, povodňový plán pro období výstavby bude součástí dokumentace

5. Provést průzkum znečištění zemin pražcového podloží podle vyhlášky MŽP 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.

bude řešeno v dalším stupni dokumentace, průzkum bude součástí dokumentace

6. Před zahájením stavebních prací zpracovat projekt odpadového hospodářství stavby.

bude řešeno v dalším stupni dokumentace, projekt odpadového hospodářství bude součástí dokumentace

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Přehled zvláště chráněných území:

- PP Pod Žvahovem km 2,0 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky
- PP Železniční zářez km 3,3 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky a vlastní přírodní památky.
- PR Prokopské údolí km 4,4-6,2 - I přes velký rozsah území z obou stran údolí do něj rekonstrukce železniční trati nezasahuje a také vzhledem k tomu, že půjde o minimální úpravy trati jako takové a o opravu kabeláže, tak lze konstatovat, že území PR nebude nijak významně zasaženo stavbou rekonstrukce.
- PP Opatřilka – Červený mlýn km 6,2-7,2 - Území bude stavbou rekonstrukce železniční trati dotčeno pouze nepřímo a to probíhajícím případným stavebním ruchem na trati při úpravě kolejíště a současně při pokládce kabelů.
- NPP U Nového mlýna km 6,5-6,9 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památek a národní přírodní památky.
- NPP Dalejský profil km 7,6-9,7 - Stavba zasahuje do ochranného pásma národní přírodní památky.
- CHKO Český kras km 7,0-8,3 a km 0,1-0,7 - Stavba nezasahuje do CHKO Český kras, dražní pozemek v uvedeném staničení tvoří hranici CHKO.

NATURA 2000

Přehled evropsky významných lokalit:

- EVL Prokopské údolí

Rekonstruovaná trať prochází přes EVL Prokopské údolí. V rámci posuzovaného záměru dojde v této lokalitě k pokládce nového optického kabelu, kde bude využita stávající trasa kabelu z roku 2008. Dále budou provedeny stavební úpravy v rámci vytvoření nové výhybny Praha – Hlubočepy. Navrhovaná výhybna Hlubočepy je od EVL vzdálena cca 100 m, chráněná společenstva tak nebudou průběhem prací nijak ovlivněna. Vzhledem k uvedené specifikaci provádění záměru a vzhledem k umístění záměru do prostoru mezi částí tvořící EVL Prokopské údolí uvedený záměr nemůže mít významný vliv dle vyjádření MHMP Praha

- EVL Jungmannova škola v Berouně

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje lze vyloučit významný vliv záměru na EVL Jungmannova škola v Berouně.

- EVL Karlštejn – Koda

Dle vyjádření SCHKO Český kras lze vyloučit významný vliv záměru na EVL Karlštejn – Koda.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Křížení prvků ÚSES.

<i>prvek</i>	<i>km</i>	<i>způsob křížení</i>
NRBK 4/5	2,2-2,6	Vlevo trati, souběh
LBC 1/226	3,0-3,1	Vpravo trati, souběh
LBK 4/392	3,8-4,0, 4,5-4,9	Vpravo trati, souběh
LBC 1/208	4,5-5,3	Vlevo trati, souběh
LBC 1/211	5,7-5,9	Vpravo trati, souběh
LBC 1/212	6,4-7,0	Vpravo i vlevo trati
LBC 1/213	7,4-7,7	Vlevo trati, souběh
LBC 1/214	7,8-8,3	Vlevo trati, souběh

<i>prvek</i>	<i>km</i>	<i>způsob křížení</i>
LBK 3/243	9,0-9,5	Vpravo trati, souběh
RBC 4/30	10,5-11,3	Vpravo i vlevo trati
NRBK 4/8	10,25	Křížení
IP	13,0-13,3	Vpravo trati, souběh
LBC	13,9	Křížení
LBK	14,4	Křížení
LBK	15,0	Křížení
LBK 47	15,2 staničení Beroun - Rudná	Křížení
RBK 29	12,8 staničení Beroun - Rudná	Křížení
LBK 57	12,2-12,8 staničení Beroun - Rudná	Vpravo trati, souběh
NRBK	10,5 staničení Beroun - Rudná	Křížení
LBK	9,0 staničení Beroun - Rudná	Křížení
LBK	8,2 staničení Beroun - Rudná	Křížení
LBK	4,4 staničení Beroun - Rudná	Křížení
LBK	3,7 staničení Beroun - Rudná	Křížení
RBK	0,3 staničení Beroun - Rudná	Křížení

V rámci navržené rekonstrukce trati bude provedeno umístění metalického a optického kabelu na drážním tělese. V souvislosti s těmito pracemi se nepředpokládá ovlivnění prvků územního systému ekologické stability ani jeho funkce.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy.

Stavba kříží VKP:

<i>prvek</i>	<i>km</i>	<i>způsob křížení</i>
Dalejský potok	2,2	Železniční most
Dalejský potok	3,0	Železniční most
Dalejský potok	3,4	Železniční most
Dalejský potok	5,2	Železniční most
Prokopský potok	5,9	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	6,3	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	7,1	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	7,7	Propustek
Bezejmenná vodoteč	9,7	Železniční most
Radotínský potok	14,0 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Krahulovský potok	12,2 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	10,0 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	8,25 staničení Beroun - Rudná	Propustek
Loděnice	8,1 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	6,8 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	5,3 staničení Beroun - Rudná	Propustek
Bezejmenná vodoteč	4,6 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Bezejmenná vodoteč	2,1 staničení Beroun - Rudná	Železniční most
Berounka	0,3 staničení Beroun - Rudná	Most

V rámci navržené rekonstrukce trati bude provedeno umístění metalického a optického kabelu na drážním tělese. V souvislosti s těmito pracemi se nepředpokládá ovlivnění významných krajinných prvků.

Stavba nebude zasahovat do pozemků plnících funkci lesa.

VLIV NA MIMOLESNÍ ZELENĚ

Podrobný dendrologický průzkum bude zpracován v dokumentaci pro stavební povolení. O povolení ke kácení mimolesní zeleně požádá investor na příslušných úřadech dle vyhlášky č.395/1992 Sb. §8. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

OCHRANNÁ PÁSMA VOD

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Stavba zasahuje v km staničení do ochranného pásma vodního zdroje stanoveného dle zákona č.254/2001 Sb. Nučice – vodní zdroj pro odběr podzemních vod (OkÚ Praha – západ, Vod.235-2084/zrPHO/02-Bí, 14.10.2002).

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Do koryta Dalejského potoka při ústí zasahuje záplavové území Vltavy, které je stanoveno v ř. km 39,50 – 70,00 pro průtoky Q5, Q20, Q100 včetně vymezení aktivní zóny záplavového území, Magistrátem Hl. m. Prahy (MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku, 2003).

Pro Dalejský potok je stanoveno záplavové území pro průtoky Q5, Q20, Q100 včetně vymezení aktivní zóny záplavového území, Magistrátem Hl. m. Prahy (MHMP-61073/1999/VYS/Tr/Rů, 1999).

Pro vodní tok Loděnice je v ř. km 0,0 – 14,5 stanoveno záplavové území pro průtoky Q5, Q20, Q100 včetně vymezení aktivní zóny záplavového území, Okresním úřadem v Berouně (Vod.1792/19942-231/2 Ba, 1994).

VLIV NA KRAJINNÝ RÁZ PŘÍRODNÍHO PARKU PROKOPSKÉ A DALEJSKÉ ÚDOLÍ

Přírodní park slouží k ochraně krajinného rázu a v rámci stavby nebude do krajinného rázu v daném území nijak nově zasahováno, kromě vybudování zastávky Hlubočepy v obci Hlubočepy, která nebude stavěna mimo zastavěné území obce. Krajinný ráz přírodního parku nebude rekonstrukcí železniční trati narušen.

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám dojde přímo na stávající trati a v rámci rekonstrukce nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, nepředpokládá se v tomto úseku stavby negativní ovlivnění krajinného rázu.

HLUK

V rámci hlukové studie byl proveden výpočet akustické zátěže pro rok 2000, 2012, ale i pro roky 2012 – 2018 s provozem s odkloněnými vlaky z trati Praha - Řevnice - Beroun i výpočet výhledového zatížení v letech 2018 – 2035.

Jelikož bude odklon vlaků provozován pouze po dobu realizace stavby Praha – Řevnice – Beroun (tedy po omezenou dobu cca 3 – 4 let), a rozdíl v hlukových zátěžích se pohybuje do 2,0 dB, tedy v nejistotě měření i výpočtů, doporučuji pro tuto stavbu neprovádět protihluková opatření. Tato opatření by řešenou stavbu výrazně prodražila a náklady by tak nebyly úměrné výslednému efektu.

Nedojde ani k překročení přísnějších hygienických limitů pro novou trať (60 dB pro den a 55 dB pro noc v ochranném pásmu dráhy), proto nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.5 – Odpadové hospodářství“. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12 5867 02 01 00 00	9 / 64

B.1.1.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

- Geodetické a mapové podklady – zaměření stávajícího stavu, PRAGEMA, a.s., 2012

Geodetické a mapové podklady byly vytvořeny na základě podkladů předaných zadavatelem, správcem ŽBP a doplněné v roce 2011-2012 zpracovatelem zaměření. Závazným souřadnicovým systémem je S-JTSK a výškovým systémem Bpv.

Obsah, rozsah, členění a přesnost geodetických a mapových podkladů je stanoveno dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci“ (č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002), v platném znění. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j. 892/1998-O7 ze dne 18.5.1998). Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998), v platném znění.

- Státní mapové dílo 1:10 000 ČR – ČUZK, rok 2010
- Katastrální mapy, digitální katastrální mapy
- Pozemkové mapy
- Územní plány obcí a města
- Ortofotomapy – ČUZK, rok 2011 (stav roku 2010)

B.1.2 OCHRANNÁ PÁSMA

B.1.2.1 DOSAVADNÍ DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m

U napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m

U napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m

U napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKACÍ

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

U ostatních plynovodů a zařízení 4 m

BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA PLYNOVODŮ

U vysokotlakých plynovodů nad DN700 65 m

U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 160 m

OCHRANNÉ PÁSMO HORKOVODŮ

Rozvody tepla 2,5 m od půdorysu

OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně	1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
U vodovodů nad průměr 500 mm	2,5 m

OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

OCHRANNÁ PÁSMATA LETIŠTĚ

Nejbližší veřejné letiště se nachází v Bubovicích u Berouna, s travnatou přistávací drahou RWY 10-28 délky 743 m. Nejbližší vzdálenost k trati je cca 2,5 km.

Ochranné pásmo letiště se dělí na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah a vzletových a přiblížovacích prostorů.

Ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah letiště je vymezeno 150 m od osy vzletové a přistávací dráhy po obou stranách každé dráhy a 200 m za oba konce každé vzletové a přistávací dráhy a předpolí.

Ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů je vymezeno podle technického vybavení letišť navazuje ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah v prodloužené ose každé dráhy na jejích obou koncích; ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů má tvar rovnoramenného lichoběžníku, jehož šířka činí 300 m a délka 5000 m u každé dráhy s rameny rozevírajícími se 15st na každou stranu od směru osy každé dráhy; rovina ochranného pásma vzletových a přiblížovacích prostorů stoupá od konce ochranného pásma vzletových a přistávacích drah ve sklonu 1:40 do vzdálenosti 5000 m.

OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. (viz následující tabulka).

Typ dráhy	Vzdálenosti [m]	
	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální ostatní	60	
vlečky	30	-

OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

OCHRANNÁ PÁSMATA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ PŘÍRODY

- PP Pod Žvahovem km 2,0 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky
- PP Železniční zářez km 3,3 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky a vlastní přírodní památky.
- PR Prokopské údolí km 4,4-6,2 - I přes velký rozsah území z obou stran údolí do něj rekonstrukce železniční trati nezasahuje a také vzhledem k tomu, že půjde o minimální úpravy trati jako takové a o opravu kabeláže, tak lze konstatovat, že území PR nebude nijak významně zasaženo stavbou rekonstrukce.
- PP Opatřilka – Červený mlýn km 6,2-7,2 - Území bude stavbou rekonstrukce železniční trati dotčeno pouze nepřímo a to probíhajícím případným stavebním ruchem na trati při úpravě kolejíště a současně při pokládce kabelů.
- NPP U Nového mlýna km 6,5-6,9 - Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památek a národní přírodní památky.
- NPP Dalejský profil km 7,6-9,7 - Stavba zasahuje do ochranného pásma národní přírodní památky.
- CHKO Český kras km 7,0-8,3 a km 0,1-0,7 - Stavba nezasahuje do CHKO Český kras, drážní pozemek v uvedeném staničení tvoří hranici CHKO.

Přírodní rezervace a Přírodní památky jsou zakresleny v příloze č. C. 4. Vlastní stavbou není do zvláště chráněných území zasahováno.

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU.

Přehled evropsky významných lokalit:

- EVL Prokopské údolí
- EVL Jungmannova škola v Berouně
- EVL Karlštejn – Koda

Dle vyjádření příslušných orgánů ochrany přírody lze vyloučit významný vliv záměru na všechny EVL.

B.1.2.2 NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMATA

Vzhledem k tomu, že dochází pouze k drobným korekcím kolejíště, změny stávajícího ochranného pásma dráhy budou spíše kosmetické. Podle současných předpokladů nebudou nová ochranná pásma vyhlášena.

B.1.2.3 ZELENĚ

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést zejména z důvodů umístění nástupišť.

Největší dopad bude u nového nástupiště zastávky Hlubočepy. V průběhu projektování bylo navrženo několik variant, které se snažily ochránit zeď na úkor zúžení nástupiště nebo při využití složitějších technických řešení. Po posouzení těchto návrhů a vzhledem ke stáří a kvalitě zeleně, poškozené mimo jiné parkováním automobilů je navrženo na kácení 16 stromů, převážně akátů a jírovců.

Dále se předpokládá jen kácení náletové zeleně na drážních pozemcích z titulu výkopu pro dálkové kabely.

B.1.3 KONCEPCE STAVBY

B.1.3.1 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ

Vzhledem k rekonstrukčnímu charakteru nedochází k podstatným změnám architektonického nebo urbanistického začlenění do krajiny. Bude se jednat o změnu dispozičního uspořádání stanic v místě současných drážních pozemků. O málo výraznější budou nová vysoká nástupiště a jejich vybavení (přístřešky, osvětlení), zejména u přesunuté polohy zastávky Praha-Hlubočepy.

Lze konstatovat, že rekonstrukce trati nemá vliv na krajinný ráz.

Další stavební úpravy ovlivní vzhled krajiny pouze místně. Jedná se o nové technologické domky v prostoru stanice Praha Hlubočepy a Vráž u Berouna. .

B.1.3.2 DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

Železniční trať Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, v pomůckách GVD označená číslem 520A, je jednokolejná, neelektrifikovaná trať, zařazená do kategorie celostátní dráhy. Délka celé tratě činí 32,683 km. Trať je vedena převážně v náročném terénu, což se projevuje v nepříznivých sklonových a směrových parametrech trati.

Trať má v blízké době sloužit jako odklonová trať při výlukách na trati č. 171 Praha-Smíchov – Dobřichovice – Beroun spojených se stavebními činnostmi při modernizaci tohoto úseku. Zároveň je třeba na řešení trati zachovat provoz stávající příměstské dopravy a vytvořit podmínky pro jeho výhledové rozšíření.

Špičková propustnost trati kvůli dlouhému mezistaničnímu úseku Praha-Smíchov – Praha-Řeporyje dosahuje hodnoty $n_s = 4$ vlaky/hod, přičemž její využití je během dopravních špiček $K = 100\%$. Trať tedy v současnosti nenabízí kapacitu pro odklonovou vozbu bez narušení stávající příměstské dopravy. Bylo proto navrženo zřízení nové výhybny Praha-Hlubočepy v místě stejnojmenné bývalé stanice a dnešní zastávky. Dále jsou navrženy úpravy geometrické polohy koleje v mezistaničních úsecích a tím zvýšení traťové rychlosti. V důsledku toho je v úseku Praha-Smíchov – Nučice zvýšena špičková propustnost tratě na $n_s = 6$ vlaků/hod, což umožňuje provoz odklonové vozby v rozsahu 1 pár vlaků za dvě hodiny a také výhledové snížení intervalu příměstské dopravy na 20 minut.

Ve všech stanicích jsou navržena nová nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Kolejiště je redukováno na základě posouzení postradatelnosti. Zábrazdná vzdálenost na celé trati se sjednocuje na 700 m. Nejvyšší traťová rychlost se v úseku Praha-Řeporyje – Rudná u Prahy zvyšuje na 80 km/h, v ostatních úsecích je odstraněna většina rychlostních propadů.

Na trati bude instalováno nové zabezpečovací zařízení třetí kategorie s dálkovým ovládáním z dispečerského stanoviště v Berouně (ve výhledu z CDP Praha).

B.1.3.3 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO PS A SO

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (SZZ)

PS 03-11-01 PRAHA-HLUBOČEPEY, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1 a 3. Výhybky číslo 1 a 2 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. V rámci tohoto PS bude částečně rekonstruováno PZS na přejezdu P2222. Technologie SZZ a TZZ bude umístěna v nově vybudovaném technologickém objektu, který je navržen ve výhybně Praha-Hlubočepy vlevo od staniční budovy při pohledu z kolejiště. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 05-11-01 PRAHA-ŘEPORYJE, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 2 a 4. Přechíslované výhybky číslo 1, 2, 3 a 4 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt.1 s EMZ bude zřízeno

pro jízdu na manipulační koleje číslo 6. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdu P2224. Technologie SZZ, TZZ a uvedeného PZS bude umístěna v adaptovaných prostorech staniční budovy. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 07-11-01 RUDNÁ U PRAHY, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 2, 3, 3a a 4. Přechod na nástupiště přes koleje číslo 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 a 10 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt.1 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační kolej číslo 5. PSt.2 s EMZ bude využito pro jízdu na vlečku Ing. František Hustoles. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdech P 2230 a P 2231, částečně na přejezdech P 2221 a P 2220. Přečíslované výhybky číslo 1 a 3 bude zabezpečen VZC. Technologie SZZ, TZZ, uvedených PZS a VZC bude umístěna v adaptovaných prostorech staniční budovy. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 09-11-01 NUČICE, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 1b, 3, 5, 7 a 9. Přechod na nástupiště přes koleje číslo 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 a 11 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt.1 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační kolej číslo 2. PSt.2 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační kolej číslo 9a. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdech P 2219, P2218, P2217, P2216 a P2215. Přečíslované výhybky číslo 1 bude zabezpečen VZC. Technologie SZZ, TZZ, uvedených PZS a VZC bude umístěna v adaptovaných prostorech staniční budovy. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 11-11-01 LODĚNICE, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1 a 3. Přechod na nástupiště přes koleje číslo 1 a 4 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt.1 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační kolej číslo 2. PSt.2 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na vlečku Českomoravský cement. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdu P 2211. Přečíslované výhybky číslo 1 bude zabezpečen VZC. Technologie SZZ, TZZ, uvedeného PZS a VZC bude umístěna v adaptovaných prostorech staniční budovy. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 13-11-01 VRÁŽ U BEROUNA, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1 a 2. Přechod na nástupiště přes koleje číslo 1 a 2 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdech P 2207 a P 2206. Přečíslované výhybky číslo 1 bude zabezpečen VZC. Technologie SZZ, TZZ, uvedených PZS a VZC bude umístěna v nově vybudovaném technologickém objektu, který je navržen v žst. Vráž u Berouna vlevo od staniční budovy při pohledu z kolejiště. Pro nouzové ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

PS 15-11-01 BEROUN-ZÁVODÍ, SZZ

Na rekonstruovaný rozsah kolejiště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 3 a 5. Přechod na nástupiště přes koleje číslo 1, 2, 3, 4, 9, 10 a 11 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt.1 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační kolej číslo 7. PSt.2 s EMZ bude zřízeno pro jízdu na manipulační koleje 2, 2a a vlečku AGP. PSt.3 bude zřízeno pro posun na berounském zhlaví. V rámci tohoto PS bude rekonstruováno PZS na přejezdech P 2313, P 2312, P 2203 a P 2202. Přečíslované výhybky číslo 1 a 3 bude zabezpečen VZC. Technologie SZZ, TZZ, uvedených PZS a VZC bude umístěna v adaptovaných prostorech staniční budovy. Pro nouzové

ovládání bude v místnosti pro technologii sdělovacích a elektro zařízení na stole umístěna deska nouzových obsluh.

TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (TZZ)

PS 02-12-01 PRAHA-SMÍCHOV - PRAHA-HLUBOČEPEY, TZZ

Mezistaniční úsek Praha-Smíchov – Praha-Hlubočepy bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati.

PS 04-12-01 PRAHA-HLUBOČEPEY - PRAHA-ŘEPORYJE, TZZ

Mezistaniční úsek Praha-Hlubočepy – Praha-Řeporyje bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude částečně rekonstruováno PZS na přejezdu P2223 (ovládání a diagnostika).

PS 06-12-01 PRAHA-ŘEPORYJE - RUDNÁ U PRAHY, TZZ

Mezistaniční úsek Praha-Řeporyje – Rudná u Prahy bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude částečně rekonstruováno PZS na přejezdu P 2226 (ovládání a diagnostika) a nově zřízeno PZS na přejezdech P 2225, P 2227, P 2228 a P 2229. Technologie nových PZS bude umístěna v reléových domcích.

PS 08-12-01 RUDNÁ U PRAHY - NUČICE, TZZ

Mezistaniční úsek Rudná u Prahy - Nučice bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati.

PS 10-12-01 NUČICE - LODĚNICE, TZZ

Mezistaniční úsek Nučice - Loděnice bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude nově zřízeno PZS na přejezdech P 2214 a P 2213. Technologie nových PZS bude umístěna v reléových domcích.

PS 12-12-01 LODĚNICE - VRÁŽ U BEROUNA, TZZ

Mezistaniční úsek Loděnice – Vráž u Berouna bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude nově zřízeno PZS na přejezdech P 2210, P 2209 a P 2208. Technologie nových PZS bude umístěna v reléových domcích.

PS 14-12-01 VRÁŽ U BEROUNA - BEROUN-ZÁVODÍ, TZZ

Mezistaniční úsek Vráž u Berouna – Beroun-Závodí bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude nově zřízeno PZS na přejezdu P 2205. Technologie nového PZS bude umístěna v reléovém domku.

PS 16-12-01 BEROUN-ZÁVODÍ - BEROUN, TZZ

Mezistaniční úsek Beroun-Závodí - Beroun bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením typu AH bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati.

PS 51-12-01 RUDNÁ U PRAHY - ODBOČKA JENEČEK, TZZ

Mezistaniční úsek Rudná u Prahy – Odbočka Jeneček bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel s manipulačním místem na trati – nz. Hostivice-Litovice a Odbočkou Jeneček – tratí 520D Odbočka Jeneček St.1 – Odbočka Jeneček výhybka číslo 6. V rámci tohoto PS bude částečně rekonstruováno PZS na přejezdu P 2238 (diagnostika) a nově zřízena PZS na přejezdech P 2232, P 2233 a P 2234. Technologie nových PZS bude umístěna v reléových domcích. Přejezdy P 2236, P 2237 a 2264 navrhujeme v této stavbě ponechat ve stávajícím stavu, zabezpečené pouze výstražnými kříži.

PS 61-12-01 HÝSKOV - BEROUN-ZÁVODÍ, TZZ

Mezistaniční úsek Hýskov – Beroun-Závodí bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. V rámci tohoto PS bude nově zřízeno PZS na přejezdech P 2314, P 2315, P 2316 a P 2317. Technologie nových PZS bude umístěna v reléových domcích.

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ (DOZ)**PS 91-15-01 PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY - BEROUN, DOZ**

Systém dálkového ovládání prostřednictvím jednotlivých subsystémů umožní ovládání a diagnostikování zabezpečovacích zařízení v traťovém úseku Praha-Smíchov (mimo) – Rudná u Prahy – Beroun (mimo) včetně zefektivnění provozování vlakové dopravy prostřednictvím systému graficko-technologické nástavby a funkcí automatického stavění vlakových cest. Pracoviště soustředěné údržby v žst. Beroun bude umístěno v prostorech SSZT. Obslužná pracoviště dispečerů budou zřízena v adaptované místnosti vedle stávající dopravní kanceláře žst. Beroun.

ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ****PS 03-21-01 VÝH PRAHA-HLUBOČEPY, MÍSTNÍ KABELIZACE**

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno v nové technologické budově v provozní místnosti. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel. Dále bude VTO umístěn na zdi objektu nové technologické budovy v blízkosti vstupu do objektu. Bude připojen RD u přejezdu v obvodu žst. se stávajícím VTO - km 3,522 (P2222). VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 05-21-01 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři (v místě desky nouzových obsluh nebo JOP) výpravní budovy žst. Praha-Řeporyje. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt.1, přejezdu v obvodu žst. - km 10,066 (P2224). Dále bude VTO umístěn na zdi objektu výpravní budovy v blízkosti vstupu do dopravní kanceláře. VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 07-21-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři (v místě desky nouzových obsluh nebo JOP) výpravní budovy žst. Rudná u Prahy. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt.1, přejezdů v obvodu žst. - km 15,557 (P2230) a km 16,360 (P2231). Dále bude VTO umístěn na zdi objektu výpravní budovy v blízkosti vstupu do dopravní kanceláře. Rovněž budou připojeny stávající VTO u pomocného stavědla PSt.2 a přejezdů v obvodu žst. - km 16,832 (P2221) a km 16,410 (P2220). VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 09-21-01 ŽST NUČICE, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři (v místě desky nouzových obsluh nebo JOP) výpravní budovy žst. Nučice. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel PSt.1 a PSt.2, přejezdů v obvodu žst. - km 15,864 (P2219), km 15,117 (P2218), km 14,617 (P2217), km 13,334 (P2216) a km 13,100 (P2215), u skříně SP u přechodu pro cestující na nástupiště a seřaďovacího návěstidla Se vlečky „Lomy Mořina“. Dále bude VTO umístěn na zdi objektu výpravní budovy v blízkosti vstupu do dopravní kanceláře. VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS11-21-01 ŽST LODĚNICE, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři (v místě desky nouzových obsluh nebo JOP) výpravní budovy žst. Loděnice. V rámci místní kabelizace budou

vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel PSt.1 a PSt.2, přejezdu v obvodu žst. - km 8,471 (P2211). Dále bude VTO umístěn na zdi objektu výpravní budovy v blízkosti vstupu do dopravní kanceláře. VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 13-21-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno v nové technologické budově v provozní místnosti. Nová technologická budova bude propojena se stávající výpravní budovou metalickým kabelem profilu 10XN0,6 a trubkou HDPE modrou s pruhem. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, přejezdů v obvodu žst. - km 5,772 (P2207) a km 5,340 (P2206), u skříně SP u přechodu pro cestující na nástupiště. Dále bude VTO umístěn na zdi objektu nové technologické budovy v blízkosti vstupu do objektu. VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 15-21-01 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, MÍSTNÍ KABELIZACE

Centrum nové místní kabelizace bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři (v místě desky nouzových obsluh nebo JOP) výpravní budovy žst. Beroun Závodí. V rámci místní kabelizace budou vybudovány VTO u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel PSt.1 až PSt.3, přejezdů v obvodu žst. - km 2,022 (P2203), km 1,876 (P2202), km 1,629 (P2313) a km 1,526 (P2312), u přechodu pro cestující na nástupiště (v blízkosti návěstidla Lc1). Dále bude VTO umístěn na zdi objektu výpravní budovy v blízkosti vstupu do dopravní kanceláře. VTO budou napájeny z centrální baterie. Budou použity kabely konstrukce TCEPKPFLEY XN0,6.

PS 92-21-01 PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY - BEROUN, DOK

V rámci pokládky traťového kabelu bude položena jedna HDPE trubka modré barvy. Po dokončení pokládky HDPE trubky bude do ní zafouknut optický kabel s 72 vlákny s charakteristikou dle G.652.D. Optický kabel bude instalován ze žst. Praha-Smíchov do žst. Beroun. V úseku žst. Rudná u Prahy – odbočka Jeneček a žst. Beroun Závodí - žst. Hýskov bude instalován optický kabel 36 vláken.

V žst. Praha-Smíchov, Beroun, Hýskov a na odbočce Jeneček bude kabel vyveden a ukončen celým profilem. Ve výhybně Praha-Hlubočepy a v železničních stanicích Praha-Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna a Beroun Závodí bude 12 vláken ukončeno ve sdělovací místnosti, 48 vláken provařeno do průběhu a 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně z obou stran. Kabel bude ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19" skříních dodaných v rámci provozních souborů „traťový kabel“ (PS 92-21-02 a PS 92-21-03). Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 12 vláken optického kabelu (mimo žst. Beroun), v žst. Rudná u Prahy a Beroun Závodí bude propojení provedeno 24 vlákny. V žst. Beroun bude 12 vláken propojena sdělovací místnost a místnost dispečera, kde bude umístěn JOP a DOZ.

PS 92-21-02 PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY, TK

Podél železničních tratí v úseku Praha-Smíchov – Rudná u Prahy a Rudná u Prahy - odbočka Jeneček bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním jedna HDPE trubka barvy modré. Do HDPE trubky bude v rámci PS 92-21-01 zafouknut (zatažen) optický kabel.

Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici, do zastávek a k přejezdům budou z TK provedeny potřebné výpichy (traťový a nehodový okruh, okruh SU – zastávky, ovládání osvětlení a rozhlasu na zastávkách, ovládání a signalizace zařízení TS ŽDC, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů.

Kabely budou ukončeny celým profilem na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v 19" skříních výšky 45U, které jsou součástí dodávky v rámci tohoto PS. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky traťového kabelu budou osazeny translátory. Dále bude v rámci tohoto PS provedeno v každé žst., mimo Praha-Smíchov, propojení místnosti, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. V žst. Praha-Smíchov bude propojena stávající sdělovací místnost se stávající dopravní kanceláří, kde bude umístěn zadávací počítač. Propojení bude provedeno kabelem UKFY 10XN0,8. HDPE trubky budou rovněž ukončeny ve stejných objektech a místnostech jako traťový kabel.

Rezervy TK budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů. Při přechodech mostů a propustů, pokud budou realizovány vrchem mimo šterkové lože, budou kabely (traťové, místní) a HDPE trubka vedeny v nerozebíratelných chráničkách upevněných ke konstrukci mostu - svařená ocelová roura.

PS 92-21-03 RUDNÁ U PRAHY - BEROUN, TK

Podél železničních tratí v úseku Rudná u Prahy - Beroun a Beroun Závodí - Hýskov bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním jedna HDPE trubka barvy modré. Do HDPE trubky bude v rámci PS 92-21-01 zafouknut (zatažen) optický kabel.

Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici, do zastávek a k přejezdům budou z TK provedeny potřebné výpichy (traťový a nehodový okruh, okruh SU – zastávky, ovládání osvětlení a rozhlasu na zastávkách, ovládání a signalizace zařízení TS ŽDC, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů.

Kabely budou ukončeny celým profilem na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v 19" skříních výšky 45U, které jsou součástí dodávky v rámci tohoto PS. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky traťového kabelu budou osazeny translátory. Dále bude v rámci tohoto PS provedeno v každé žst. propojení místnosti, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8 - mimo žst. Beroun. V žst. Beroun bude kabelem UKFY 10XN0,8 propojena sdělovací místnost a místnost dispečera, kde bude umístěn JOP a DOZ. Tato místnost se nachází vedle stávající dopravní kanceláře. HDPE trubky budou rovněž ukončeny ve stejných objektech a místnostech jako traťový kabel.

Rezervy TK budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů. Při přechodech mostů a propustů, pokud budou realizovány vrchem mimo šterkové lože, budou kabely (traťové, místní) a HDPE trubka vedeny v nerozebíratelných chráničkách upevněných ke konstrukci mostu - svařená ocelová roura.

PS 91-21-01 PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY - BEROUN, PŘENOSOVÉ ZAŘÍZENÍ

Přenosová kapacita liniového přenosového zařízení v páteřní síti (Praha Smíchov – Rudná u Prahy - Beroun) bude 622Mbit/s (STM-4), stanice SDH-STM4 budou v žst. Praha Smíchov, Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna, Beroun Závodí a Beroun. Dopravna Praha Hlubočepy bude na datovou síť SŽDC napojena po optickém kabelu pomocí modemu Eth/optika. Přenosové zařízení musí umožnit nasazení všech technologií pro zajištění a řízení provozu na dopravní cestě – telefonní zapojovače, rozhlasové zařízení, LAN síť pro EZS, EPS, ASHS, kamerové systémy, dopravní infrastrukturu.

Přenosové zařízení musí být plně kompatibilní s již vybudovanou přenosovou sítí SDH SŽDC a musí umožnit připojení pod stávající dohledový a konfigurační nástroj přenosové sítě SDH –CTM. Stanice bude doplněna přepínačem 24 portů a v Praze Smíchov bude stanice doplněna o firewall a o L3 router pro oddělení od zbytku drážní sítě.

Technologická síť LAN – v řešeném úseku tratě bude zřízena technologická síť LAN pro EZS, ASHS, DDTS ŽDC, pro informační zařízení, kamerové systémy. Tato síť nesmí být propojena s jinými datovými sítěmi. Provoz stávající datové sítě se přepojí na novou síť. Zastávky budou na datovou síť napojeny po TK prostřednictvím bridge modemu. Technologická datová síť SŽDC a intranet ČD musí být mapovány do samostatného virtuálního kontejneru v SDH.

VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 03-22-01 VÝH PRAHA-HLUBOČEPEY, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 05-22-01 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 07-22-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 09-22-01 ŽST NUČICE, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 11-22-01 ŽST LODĚNICE, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 13-22-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 15-22-01 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Telefonní zapojovač – na dispečerském pracovišti v Berouně je navržen zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním se dvěma obslužnými pulty splňující technické specifikace TS-6/2010. V neobsazených dopravních je navržen telefonní zapojovač ve zjednodušené formě (MB-IP převodník s VOIP telefonem s rozšířenou klávesnicí) umožňující komunikaci při fungujícím přenosovém zařízení. V případě poruchy přenosového zařízení se pro komunikaci uvažuje s použitím analogového náhradního zapojovače nezávislého na přenosové cestě.

Do zapojovače budou zapojeny okruhy traťové, VP – od vjezdových návěstidel, od pomocných stavědel, přejezdových zařízení ve stanici. Nahrávání provozu zapojovače bude v Berouně na digitálním záznamovém zařízení. Do každé žst. bude dodán jeden AUT telefon služební sítě do dopravní kanceláře, nebude do zapojovače připojen a jeden telefon do stavědlové ústředny. Účastníci budou napojeni na telefonní ústřednu v Berouně prostřednictvím přenosového systému, případně bude použit VOIP telefonní systém.

V prostorách technologické budovy a v dopravní kanceláři se zřídí rozvody strukturované kabeláže, budou ukončeny na dvojzásuvkách jednotlivých místností a patchpanelu ve skříni KS OK. Počet dvojzásuvek je dán dle požadavků uživatele a souvisejících PS a SO.

Stávající sdělovací zařízení, které překáží výstavbě nového zařízení a bude nahrazeno stavbou, se demontuje.

PS 03-22-02 VÝH PRAHA-HLUBOČEPY, ASHS**PS 05-22-02 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, ASHS****PS 07-22-02 ŽST RUDNÁ U PRAHY, ASHS****PS 09-22-02 ŽST NUČICE, ASHS****PS 11-22-02 ŽST LODĚNICE, ASHS****PS 13-22-02 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, ASHS****PS 15-22-02 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, ASHS**

V instalaci bude použito ASHS na plyn FM-200. Systém bude obsahovat ústřednu/ústředny s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční – neadresné, optickokouřové hlásiče, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové láhve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod/rozvody.

Přenos informací o provozních stavech ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/ bude zajištěn propojením ústředny ASHS do systému EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Služba 24hod/den bude zajištěna v dopravní kanceláři dálkového ovládání v žst. Beroun, kde bude instalován dispečerský klient DDTS ŽDC. Ten bude sloužit k ovládání a signalizaci zařízení TS ŽDC.

Stávající EPS Lites – MHU103 v žst. Beroun Závodí bude demontována a v nové stavědlové ústředně nahrazena ASHS.

PS 03-22-03 VÝH PRAHA-HLUBOČEPY, EZS**PS 05-22-03 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, EZS****PS 07-22-03 ŽST RUDNÁ U PRAHY, EZS****PS 09-22-03 ŽST NUČICE, EZS****PS 11-22-03 ŽST LODĚNICE, EZS****PS 13-22-03 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, EZS****PS 15-22-03 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, EZS****PS 17-22-03 ŽST BEROUN, EZS**

Nově vybudované technologické objekty ve výhybně Hlubočepy a v žst. Vráž u Berouna, technologické prostory zřízené ve výpravních budovách v žst. Praha Řeporyje, žst. Rudná u Prahy,

žst. Nučice, žst. Loděnice, žst. Beroun Závodí a dopravní kancelář dálkového ovládání a sdělovací místnost v žst. Beroun budou vybaveny Elektrickým zabezpečovacím systémem (dále jen EZS), který bude tvořen plášťovou ochranou - magnetické kontakty a prostorovou ochranou - duální pohybové detektory. Ve vybraných místnostech, nevybavených ASHS, bude použita i technická ochrana – tlačítkové hlásiče a opticko-kouřové nebo tepelné hlásiče požáru zapojené do EZS.

EZS je soubor technických prostředků – ústředna, hlásiče, signalizační a doplňkové prostředky vytvářející systém, který slouží k včasné signalizaci místa narušení chráněného objektu. Tento systém umožňuje předání poplachové informace na zvolená místa, čímž usnadní činnost zásahové služby. Navazuje na klasickou a režimovou ochranu objektu, doplňuje ji a zkvalitňuje zajištění.

Použité ústředny EZS budou umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy EZS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna v dopravní kanceláři dálkového ovládání v žst. Beroun, kde bude instalován dispečerský klient DDTS ŽDC. Ten bude sloužit k ovládání a signalizaci zařízení TS ŽDC.

INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 05-23-01 ŽST PRAHA ŘEPORYJE, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 07-23-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 09-23-01 ŽST NUČICE, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 11-23-01 ŽST LODĚNICE, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 13-23-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 15-23-01 ŽST BEROUN ZÁVODÍ, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

PS 51-23-01 RUDNÁ U PRAHY – ODBOČKA JENEČEK, INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ

Rozhlasové zařízení bude instalováno do všech neobsazených dopravních a zastávek na trati Praha Smíchov - Rudná u Prahy - Beroun. Ve stavbě bude zahrnuto i rozhlasové zařízení do zastávek Rudná a Jinočany, jejichž zřízení je plánováno v souvisejících stavbách a do zastávek na odbočné trati do Hostovic. V dopravních a zastávkách budou ozvučena nová nástupiště, reproduktory budou instalovány rovněž na stávající výpravní budovy.

Na trati bude nasazen systém automatického hlášení z dispečerského pracoviště Beroun. Rozhlas v železničních stanicích bude ovládán místně prostřednictvím IP telefonu (společný s místním ovládáním telefonních okruhů) a dále z nadřazené stanice (Beroun) po přenosovém zařízení. Rozhlas na zastávkách bude ovládán z nadřazené stanice rovněž po přenosovém zařízení.

Pro rozhlasové zařízení se vybudují nové kabelové rozvody. Pro vnější rozvody se použijí kabely TCEPKPFLEY, případně CYKY. Rozhlasové kabely se ukončí na rozpojovacích svorkovnicích se zářezovou technologií. Rozhlasová ústředna bude v železničních stanicích umístěna v 19" skříni pro sdělovací zařízení v technologické místnosti a na zastávkách dle místní situace ve stávající budově, v technologickém domku blízkého přejezdu nebo v samostatné skříni.

Vizuální informační zařízení ve formě elektronické informační tabule bude instalováno do všech neobsazených dopravních, na zastávku Nučice a na nově zřizovanou zastávku Praha Hlubočepy. Je požadován typ tabulí s jedním až třemi řádky a s možností běžícího textu. Zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽDC. Tabule budou umístovány na samostatné stojany v místech příchodu cestujících na nové perony, nebudou instalovány na stávající výpravní budovy. Propojení celého informačního systému (rozhlas i tabule) bude pomocí přenosového zařízení. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na dispečerském pracovišti Beroun.

Řídicí počítač informačního zařízení musí umožňovat připojení na zavedené rozhlasové zařízení a dálkovou aktualizaci dat pro informační systém při změnách grafikonu. Součástí dodávky PC bude software obsahující řídicí program pro ovládání akustických hlášení a řízení přenosu dat do informačního displeje.

Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb. ve znění výjimek uplatnitelných pro rozhlasová zařízení v areálech dopravních. V rozpočtu bude na

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12/5867/02/01/00/00	20 / 64

základě požadavku položka pro měření hlasitosti na hranici pozemku dle zák. 502/2000Sb. Nové rozhlasové zařízení musí být v souladu s TNŽ 34 2572 - Železniční rozhlasové zařízení pro informování cestujících.

Pro snazší orientaci nevidomých a slabozrakých budou v železničních stanicích instalovány orientační nebo hlasové majáčky.

PS 05-23-02 ŽST PRAHA ŘEPORYJE, KAMEROVÝ SYSTÉM

PS 07-23-02 ŽST RUDNÁ U PRAHY, KAMEROVÝ SYSTÉM

PS 09-23-02 ŽST NUČICE, KAMEROVÝ SYSTÉM

PS 11-23-02 ŽST LODĚNICE, KAMEROVÝ SYSTÉM

PS 13-23-02 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, KAMEROVÝ SYSTÉM

PS 15-23-02 ŽST BEROUN ZÁVODÍ, KAMEROVÝ SYSTÉM

V neobsazených železničních stanicích Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna, Beroun Závodí bude vybudován Kamerový systém (dále jen KS). Kamery budou rovněž instalovány na zastávkách které jsou z hlediska zab. zař. součástí žst. tj. Rudná u Prahy a Nučice.

KS je soubor technických prostředků, zejména kamer a záznamového zařízení, který slouží k monitorování rizikových míst v dotčené stanici. Zajišťuje vyšší bezpečnost cestujících, zkracuje intervaly při vjezdech/odjezdech vlaků a slouží jako účinný prostředek proti potlačování a odhalování vandalizmu a jiné trestné činnosti.

V jednotlivých žst. budou kamery rozmístěny tak, aby monitorovali prostor nástupišť a přechody přes koleje. Signál z kamer bude sjednocen a pomocí přenosového zařízení distribuován do záznamového zařízení. Digitální záznamové zařízení bude umístěno ve sdělovací místnosti v žst. Beroun. Záznamové zařízení bude mít takovou kapacitu, aby byl umožněn záznam po dobu 168 hodin ze všech instalovaných kamer na trati Praha-Smíchov (mimo) – Beroun (mimo).

V žst. Beroun bude zřízena dopravní kancelář s pracovištěm pro dálkové ovládání tratě Praha Smíchov (mimo) – Beroun (mimo). Pracoviště bude se stálou obsluhou (24hod/denně) a jeho součástí bude PC se SW pro dálkovou správu kamerových systémů. Všechny IP kamery, záznamové zařízení a monitorovací pracoviště budou zapojena do vnitřní sítě ethernet SŽDC.

RÁDIOVÉ SPOJENÍ

PS 91-24-01 TRS PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY – BEROUN

Traťový radiový systém je navržen podle požadavků provozovatele v konfiguraci podle příloženého blokového schématu. Zdvojené dispečerské pracoviště je navrženo v žst. Beroun. V řízených dopravních bude zajištěn při nouzovém obsazení dopravní vstup do sítě TRS prostřednictvím přenosné radiostanice v pásmu 460 MHz s funkcionalitou TRS (retranslace s dosahem místní ZR). Umístění základnových radiostanic je navrženo do mezilehlých dopravní tratí a s ohledem na členitost terénu v úseku Praha Smíchov - Praha Řeporyje je uvažováno umístění ZR i v obnovené dopravně Hlubočepy. Návrh rozmístění základnových radiostanic bude upřesněn v dalším stupni dokumentace (projekt) podle závěrů z měření rádiového signálu, které bude nutno provést před zpracováním projektu. Propojení systému bude včetně záznamu provozu řešeno prostřednictvím přenosového zařízení (technologická datová síť).

Musí být použito zařízení kompatibilní se stávajícím zavedeným systémem TRS a musí splňovat další požadavky na radiové systémy specifikované ve směrnici SŽDC č.j. 33925/06-OP „Technické specifikace traťových rádiových systémů a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železničních tratích ve vlastnictví státu“. Před zahájením stavby bude nutno u TÚDC Praha zajistit přidělení nové kmitočtové čtveřice v pásmu 450 MHz.

Záznam provozu TRS bude zajištěn digitálním záznamovým zařízením v žst. Beroun (společně pro TRS, MRS a telefonní zapojovače).

PS 91-24-02 MRS PRAHA-SMÍCHOV - RUDNÁ U PRAHY – BEROUN

Požadavkem na tento PS je výstavba nových místních rádiových sítí (MRS) se zdvojeným dálkovým ovládáním z žst. Beroun. Je požadována variabilita spojení, spolehlivé pokrytí oblasti

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12 5867 02 01 00 00	21 / 64

pohyblivých účastníků signálem a záznam radioprovozu. Nově instalované radiostanice budou programovatelné, vícekanálové s kanálovou roztečí 12,5 kHz a se selektivní volbou, jednotlivé kanály budou naladěny na kmitočty v pásmu 150MHz dle platného kmitočtového řešení pro železniční rádiové sítě. Musí být umožněno dálkové (základní spojení v systému) a místní (náhradní spojení v systému). Použitý systém musí umožňovat změnu umístění dispečerského pracoviště. Projektové řešení MRS bude respektovat zásady „Studie rádiového provozu v pásmu 150 MHz na železničních drahách“ zpracované SUDOPem Brno v r. 2009. Vybavení kmitočty a selektivní volbou bude řešeno ve spolupráci s RCP v dalších stupních dokumentace.

Nové místní rádiové sítě budou zřízeny v dopravních Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna a Beroun Závodí.

Antény budou umístěny na nové stožáry TRS vybudované v provozním souboru TRS.

DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

PS 91-25-01 DOHLEDOVÉ PRACOVIŠTĚ KAMEROVÉ SYSTÉMY

V rámci této stavby bude v žst. neobsazených dopravním zaměstnancem vybudován KS. Jedná se o žst. Praha Řeporyje, žst. Rudná u Prahy, žst. Nučice, žst. Loděnice, žst. Vráž u Berouna a žst. Beroun Závodí. Pro ovládání a monitorování těchto kamerových systémů bude v ŽST Beroun ve VB v dopravní kanceláři na pracovišti pro dálkové řízení tratě Praha-Smíchov (mimo) – Beroun (mimo) zřízeno ovládací a monitorovací pracoviště KS. Pracoviště bude se stálou obsluhou (24hod/denně). Na tomto pracovišti bude umístěn dohledový a monitorovací PC pro KS. PC bude serverového typu a bude vybaven příslušným HW a SW pro dálkovou správu výše jmenovaného systému. SW pro KS bude umožňovat prohlížení živého videa z jednotlivých kamer nebo uložený obraz na záznamovém zařízení.

V ŽST Beroun bude ve sdělovací místnosti umístěno digitální záznamové zařízení. Záznamové zařízení bude mít takovou kapacitu, aby byl umožněn záznam po dobu 168 hodin ze všech instalovaných kamer na výše uvedené trati.

PS 91-25-02 DO SDĚLOVACÍHO A INFORMAČNÍHO ZAŘÍZENÍ

V Berouně bude vybudováno pracoviště dálkového ovládání rozhlasu, vizuálního informačního zařízení a telefonních zapojovačů úseku tratě Praha Smíchov (mimo) – Beroun (mimo). Záložní pracoviště hlavního nebude na této trati budováno.

Pracoviště dálkového ovládání se skládá z části pro řízení rozhlasu a vizuálního informačního zařízení a z části pro ovládání sdělovacího zařízení – telefonních zapojovačů. Ovládá podřízená pracoviště rozhlasu a zapojovače v žst. Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna a Beroun Závodí a automaticky hlásí přes spojovací systém pro dálkové ovládání rozhlasových ústředěn vybudovaných v této stavbě. Propojení podřízených stanic rozhlasu je po intranetové síti, která je provozována po zařízení SDH.

Podřízené pracoviště vizuálního informačního zařízení bude vybudováno ve stanici Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Beroun Závodí a na zastávce Hlubočepy. Systém je napojen na GTN zabezpečovacího zařízení a díky znalosti aktuální dopravní situace pak systém automaticky hlášením informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě.

SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA

PS 01-31-01 INS A KLIENTSKÁ PRACOVIŠTĚ, DDTSŽDC

PS 03-31-01 VÝH PRAHA HLUBOČEPEY, DDTSŽDC

PS 05-31-01 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, DDTSŽDC

PS 07-31-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, DDTSŽDC

PS 09-31-01 ŽST NUČICE, DDTSŽDC

PS 11-31-01 ŽST LODĚNICE, DDTSŽDC

PS 13-31-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, DDTSŽDC**PS 15-31-01 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, DDTSŽDC**

Předmětem této části dokumentace je realizace systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) v rámci stavby „Rekonstrukce trati Praha-Smíchov - Rudná - Beroun“, výstavba InS v žst žst Beroun a doplnění klientského pracoviště na SŽE v Hradci králové vyvolané stavbou.

V každém PS v příslušné žst jsou realizované technologické systémy připojeny do sítě DDTS. Rozsah dat DDTS v jednotlivých žst je úměrný jednokolejné trati. Z toho důvodu budou zřízeny InK pouze ve vybraných žst. Technologické systémy budované v ostatních stanicích a zastávkách jsou do systému DDTS připojeny přes komunikační rozhraní technologické sítě a nejbližší InK. V každé žst. bude ale vyvedena síť DDTS pro připojení MK (mobilního klienta). TS zastávek budou připojeny přes traťový kabel do nejbližší žst a odtud pak k určenému InK přímo nebo po přenosovém systému SDH.

Do sítě DDTS ŽDC v rámci této části stavby budou zapojena tato zařízení: osvětlení kolejíště, nástupišť, EOVS, EZS, ASHS, EPS a další, jež obsahují samostatné programovatelné systémy případně jsou do sítě DDTS připojeny binárními signály přes nejbližší automaty PLC.

Ve stavbě se počítá s instalací nových InK pouze v určených žst. Pro připojení ve stavbě realizovaných technologických systémů k těmto InK se předpokládá využití přenosových systémů po OK a TK. Jednotlivé technologické systémy (osvětlení a měření spotřeby) budované na zastávkách budou připojeny na síť DDTS přes modemové spoje realizované v rámci sdělovacího zařízení provozované po traťovém kabelu. Pro síť DDTS bude realizována samostatná síť LTDS - VPN se dvěma porty v každé zastávce. Technologické systémy v žst. budou do LTDS připojeny přes síťové prvky a DOK realizované v rámci sdělovacího zařízení.

InS Beroun bude vystavěn v plném rozsahu systému. Tzn. on-line prezentace, archivace dat jednotlivých TS, a dále systém archivace a odečtů energií.

Řídící pracoviště bude vybaveno terminály hlasových služeb s dotykovou obrazovkou. Vzhledem k tomu že na rekonstruované trati nejsou budovány EPZ a zásuvkové stojany nebude zjednodušené ovládání EOVS a osvětlení dostupné přes tyto terminály. Terminál server bude instalován ve společném stojanu s InS.

Napájení celého systému je z rozvaděčů RZN obdobně jako u přenosového systému. V případě možných výpadků napájení budou u InK, TeS a InS instalovány UPS na nezbytnou překlenovací dobu.

TECHNOLOGIE TRANSFORMAČNÍCH STANIC VN/NN (ENERGETIKA)**PS 07-35-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, TRAFOSTANICE****PS 09-35-01 ŽST NUČICE, TRAFOSTANICE****PS 15-35-01 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, TRAFOSTANICE**

Předmětem řešení této části projektu je výstavba kioskových trafostanic TS 22/0,4kV v ŽST Rudná u Prahy, Nučice a Beroun Závodí. Trafostanice budou na pozemku ČD v blízkosti VB v žst.

V souvislosti s rekonstrukcí na trati dojde v ŽST k instalaci nových technologií, jejichž provozování si vyžádá zvýšení kapacity dodávané elektrické energie. Stávající kapacita přípojek NN a příslušná kabelizace ve vybraných ŽST těmto novým požadavkům nebude vyhovovat, proto bude nutné v rámci rekonstrukce vybudovat trafostanice.

Ve vybraných stanicích s větším rozsahem infrastruktury, kde dojde vlivem instalace nových technologií k podstatnému navýšení instalovanému příkonu (v řádu 100kVA) budou vybudovány nové trafostanice připojené k distribuční soustavě. Trafostanice budou v typovém provedení (kioskové), připojené VN kabelovou přípojkou.

Kiosková trafostanice s vnitřní obsluhou pro 1x DTR bude osazena svoji základovou částí (vanou) do šterkopiskového lože. Vnitřní členění transformační stanice – bude vyhovovat požadavkům na technologii.

Rozváděč VN bude ve skříňovém provedení zapouzdřený s plynovou izolací SF6. Transformátor bude olejový hermetický 22/0,4 kV. Rozváděč NN v provedení skříňovém.

V trafostanici se osadí rozvodnice pro přenos dat SŽE a regulaci hodnoty $\cos \phi$ v mezích 0,95-1 ind., která bude provádět náběr dat z fakturačního měření posílat data na SŽE.

Součástí trafostanice bude i rozváděč pro centrální kompenzaci účinníku nehrazenou na straně NN se statickými kondenzátory připojený k automat. regulaci.

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

SO 02-01-01 PRAHA-SMÍCHOV – PRAHA-HLUBOČEPY, ŽEL. SVRŠEK

Do mezistaničního úseku Praha-Smíchov – Praha-Hlubočepy je nově umístěna zastávka Praha-Hlubočepy. K hlavní koleji je umístěno nové nástupiště dl. 90m, 550 mm nad TK.

V místě nástupiště je provedena sanace železničního spodku (položení podkladních vrstev včetně jejich odvodnění), na který je poté položen nový kolejový svršek v délce 92 m. V navazujících kolejích bude provedena směrová a výšková úprava koleje s doplněním šterkového lože nutným pro bezстыkovou kolej v délce 15 m. Do koleje bude na každý třetí pražec montována pražcová kotva.

Směrové vedení koleje probíhá v levostranném oblouku $R=302$ m s převýšením $D=96$ mm, který vyhovuje návrhové rychlosti $V=70$ km/h. Počátek úpravy umístěn do km 3,398, konec úpravy do km 3,508. Zastávka v délce 90 m umístěna v úseku 3,413 – 3,503. Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon koleje v místě nástupiště je 18,75 ‰.

SO 03-01-01 VÝH. PRAHA-HLUBOČEPY, ŽEL. SVRŠEK

Ve stávající zastávce Praha-Hlubočepy je navržena nová předjízdna kolej pro vybudování výhybny. Napojující výhybky č.1 a 2 byly do hlavní koleje umístěny v rámci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“, ve výhybně tedy nebudou osazovány žádné nové výhybky.

Ve výhybkách č. 1 a 2 bude zároveň upravena výměnová část včetně dosažení přestavných odporů, umožňujících nasazení elektromotorických přestavníků. Vzhledem k nově instalovanému ohřevu ve výhybkách č.1 a 2 bylo v rámci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ provedeno odvodnění v oblasti jejich výměnových částí.

Celková délka nové koleje činí 466 m.

Koleje č. 2 je navržena na rychlost 50 km.h⁻¹ bez převýšení. Užitečná délka koleje je 360 m. Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon ve zřizované kolejí je 7,77 ‰.

SO 05-01-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, ŽEL. SVRŠEK

Ve stanici Praha-Řeporyje jsou demontována stávající sypaná nástupiště se zpevněnou hranou v délce 2x90m. Ke kolejím č.1 a 4 jsou pak umístěna nová nástupiště s délkami 90m, 550 mm nad TK.

V místě nástupiště je provedena sanace železničního spodku, na který je poté položen nový kolejový svršek.

Vzhledem k nově instalovanému ohřevu ve výhybkách č.1, 2, 3 a 4 bylo v rámci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ provedeno odvodnění v oblasti jejich výměnových částí.

Celková délka rekonstruované koleje činí 188 m. Koleje č. 1 je navržena na návrhovou rychlost 60/50 km.h⁻¹ s min. poloměrem $R=500$ m, kolej č. 2 je navržena na rychlost 50 km.h⁻¹ s min. poloměrem $R=300$ m. Veškeré rekonstruované koleje jsou navrhovány bez převýšení. Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon ve stanici v hlavní kolejí 5,6 ‰

SO 08-01-01 RUDNÁ U PRAHY – NUČICE, ŽEL. SVRŠEK

Do mezistaničního úseku Rudná u Prahy – Nučice je nově umístěna zastávka Rudná. K hlavní koleji je umístěno nové nástupiště dl. 90m, 550 mm nad TK.

V místě nástupiště a přilehlém úseku je provedena sanace železničního spodku (položení podkladních vrstev včetně jejich odvodnění), na který je poté položen nový kolejový svršek v délce 275 m. Do koleje bude v oblouku $R=303$ m na každý třetí pražec montována pražcová kotva.

Stávající oblouk $r=270$ m neumožňoval výstavbu nástupiště. Proto byl navržen oblouk o $r=303$ m, $n=8,01$ ‰, $L_k=51$ m. Zároveň bylo i sníženo převýšení z 118 na 91 mm. Směrové a výškové řešení bylo navrženo na rychlost 70 km/h.

Počátek úpravy umístěn do km 16,209, konec úpravy do km 16,484. Zastávka v délce 90 m umístěna v úseku 16,295 – 16,385. Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon koleje v místě nástupiště je 3,25 ‰, maximální sklon koleje v rekonstruovaném úseku je 15,6 ‰

SO 09-01-01 ŽST. NUČICE, ŽEL. SVRŠEK

Ve stanici Nučice jsou demontována úrovněová nástupiště se zpevněnou hranou a ke kolejím č. 1 a 3 jsou pak umístěna nová nástupiště s délkami 90 m, 550 mm nad TK. V místě nástupišť a v navazující části koleje č. 1 je provedena sanace železničního spodku, na který je poté položen nový kolejový svršek.

Kolej č. 2 je v prostoru výpravní budovy demontována a ukončena jako kusá, přístupná ze směru z rudenského zhlaví. Na jejím konci je navržen oblouk $R=340$ m, kterým je zajištěn dostatek prostoru pro příčný posun koleje č. 1. Úprava koleje č. 2 bude provedena v rámci opravných prací.

Kolej č. 1 je v prostoru výpravní budovy osově odsunuta směrem k výpravní budově pro zajištění dostatečného prostoru pro nástupiště u kol. č. 3. Kolej č. 1 je navržena na návrhovou rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ s min. poloměrem $R=425$ m a poloměrem $R=600$ m v prostoru nástupiště. Veškeré rekonstruované koleje jsou navrhovány bez převýšení.

Výškové řešení kolejí č. 1 a 3 zůstává v původní niveletě kolejí, niveleta koleje č. 2 bude navýšena o cca 20 cm pro zajištění normového příčného sklonu pochozích stezek mezi staničními kolejemi. Maximální sklon ve stanici v hlavní koleji 4,03 ‰

SO 11-01-01 ŽST. LODĚNICE, ŽEL. SVRŠEK

Ve stanici Loděnice jsou demontována stávající úrovněová nástupiště se zpevněnou hranou a ke kolejím č. 1 a 3 jsou pak umístěna nová nástupiště s délkami 45 m, 550 mm nad TK. Návrh žel. spodku a svršku uvažuje i jejich prodloužení na výhledový stav dl. 90 m.

V místě nástupišť a v celé koleji č. 3 je provedena sanace železničního spodku, na který je poté položen nový kolejový svršek.

Z berounského zhlaví je zpětně napojena výh. č. 9 (nové číslování) stávající vlečka z koleje č. 3.

Rekonstruované koleje jsou napojovány na kolejiště po úpravách provedených v rámci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“.

Kolej č. 3 je v prostoru výpravní budovy osově odsunuta směrem od výpravní budovy pro zajištění dostatečného prostoru pro nástupiště u kol. č. 3. Kolej č. 3 je navržena na návrhovou rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ s min. poloměrem $R=300$ m a poloměrem $R=500$ m na konci nástupiště. Veškeré rekonstruované koleje jsou navrhovány bez převýšení.

Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon koleje v místě nástupiště je 2,6 ‰, maximální sklon koleje v rekonstruovaném úseku je 6,3 ‰

SO 13-01-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, ŽEL. SVRŠEK

Ve stanici Vráž jsou demontována úrovněová nástupiště a ke kolejím č. 1 a 2 jsou pak umístěna nová nástupiště s délkami 45 m, 550 mm nad TK. Návrh žel. spodku a svršku uvažuje i jejich prodloužení na výhledový stav dl. 90 m.

V místě nástupišť a v celé koleji č. 1 a 2 je provedena sanace železničního spodku, na který je poté položen nový kolejový svršek. Rekonstrukce zasahuje přejezdy P2206 a P2207 umístěné před vjezdovými výhybkami do stanice, změna geometrické polohy koleje v místech přejezdů vyžaduje směrovou a výškovou úpravu kolejí směrem do mezistanicích úseků.

Kolej č. 1 je v prostoru výpravní budovy osově odsunuta směrem k výpravní budově pro zajištění dostatečného prostoru pro nástupiště u kol. č. 2. Kolej č. 1 je navržena na návrhovou rychlost $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ s min. poloměrem $R=395$ m. V koleji č. 2 je pak v místě nástupiště ponechán stávající oblouk $R=300$ m.

m dostačující pro návrhovou rychlost oblouk 50 km.h^{-1} . Veškeré rekonstruované koleje jsou navrhovány bez převýšení.

Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon ve stanici je v hlavní koleji 1,61 ‰, koleje mimo stanici jsou pak zapojovány do sklonů stávajícího stavu dosahujících hodnoty až 26 ‰.

SO 15-01-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, ŽEL. SVRŠEK

Ve stanici Beroun-Závodí jsou demontována stávající úrovněová nástupiště se zpevněnou hranou. Ke koleji č.1 je umístěno nové nástupiště dl.90 m, 550 mm nad TK, mezi koleje č.3 a 5 je pak umístěno nové nástupiště s délkami nástupních hran 45m, 550 mm nad TK. Návrh žel. spodku a svršku uvažuje i jejich prodloužení na výhledový stav dl. 90m.

V místě nástupišť a v části kolejí č. 3, 5, 7 je provedena sanace železničního spodku, na který je poté položen nový kolejový svršek. Dále bylo změněno uspořádání zhlaví směrem na Vráž u Berouna. Kusá kolej č. 7a je zrušena. Kolej č.2 je ukončena v km 1,199 kolejnicovým zarážedlem.

Kolej č. 5 je v km1,070 – 1,300 osově odsunuta směrem od koleje č.3 pro zajištění dostatečného prostoru pro nástupiště, návrhová rychlost 50 km.h^{-1} , min. poloměr $R=300 \text{ m}$. Nové napojení koleje č. 7 probíhá prostřednictvím nově položených výhybek č. 4 a 5. Veškeré rekonstruované koleje jsou navrhovány bez převýšení.

Výškové řešení zůstává v původní niveletě kolejí. Maximální sklon koleje v místě nástupiště je 2,65 ‰, maximální sklon koleje v rekonstruovaném úseku je 4,9 ‰

ŽELEZNIČNÍ SPODEK

SO 02-02-01 PRAHA-SMÍCHOV – PRAHA-HLUBOČEPEY, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl použit typ konstrukce 3.1a (0,15 ŠD, separační geotextilie) položený na zemní pláš s příčným sklonem 5%. Pláš je odvodněna do podélného vsakovacího žebra.

SO 03-02-01 VÝH. PRAHA-HLUBOČEPEY, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl použit typ konstrukce 3.1a (0,15 ŠD, separační geotextilie) položený na zemní pláš ve vodorovném sklonu.

SO 05-02-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl v rekonstruovaných kolejích (kol. č. 1, 4) použit typ konstrukce 3.1a (0,15 ŠD, separační geotextilie) položený na zemní pláš s příčným sklonem 5%. Pláš je odvodněna do podélného vsakovacího žebra.

V rámci žel. spodku bude též odstraněna stávající úrovněová nástupiště.

SO 08-02-01 RUDNÁ U PRAHY – NUČICE, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl použit typ konstrukce 3.1a (0,15 ŠD, separační geotextilie) položený na zemní pláš s příčným sklonem 5%. Pláš je odvodněna do podélného trativodu.

V místě železničního přejezdu je použita ZKPP typ Z.1 (0,20 ŠD, 0,30 SCŠD).

SO 09-02-01 ŽST. NUČICE, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl v rekonstruovaných kolejích (kol. č. 1, 4) použit typ konstrukce 6.1 (0,20 ŠD, 0,42 ZZVC). V prostoru nástupišť použita skloněná zemní pláš s příčným sklonem 5%. Pláš je odvodněna do podélného trativodu. Mimo nástupiště bude použita vodorovná zemní pláš.

V místě koleje č.2 bude z důvodu prostorových nároků v rámci stavby „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ ubourána část stávající nakládkové plochy, jejíž hrana nebude obnovena.

SO 11-02-01 ŽST. LODĚNICE, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl v koleji č.1 použit typ konstrukce 3.1d (0,30 ŠD, separační geotextilie), v koleji č. 3 typ konstrukce 6.1 (0,20 ŠD, 0,42 ZZVC). V prostoru nástupišť použita skloněná zemní pláš s příčným sklonem 5%. Pláš je odvodněna do podélného trativodu. Mimo nástupiště bude použita vodorovná zemní pláš.

SO 13-02-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl v koleji č. 1 typ konstrukce 6.1 (0,20 ŠD, 0,42 ZZVC), v koleji č.3 použit typ konstrukce 3.1e (0,30 ŠD, separační geotextilie). V prostoru nástupiště je použita skloněná zemní pláň s příčným sklonem 5%. Pláň je odvodněna do podélného trativodu. Trativodní potrubí jsou příčným svodem převedeny pod kolejemi do vsakovací jímky. Vzhledem k celkovému charakteru podloží (jíly) v zájmovém území, navrhujeme dodatečný geotechnický průzkum v daném místě. V případě nevyhovujícího podloží pro vsakování je v příštím stupni dokumentace možný návrh vrtu až na propustné podloží vyplněný štěrkokotří.

Mimo nástupiště bude použita vodorovná zemní pláň.

V místě železničních přejezdů je použita ZKPP typ Z.1 (0,20 ŠD, 0,30 SCŠD) zasahující pod výhybky č.1 a 2. Konstrukční vrstvy jsou odvodněny podélnými trativody nebo jsou skloněny ke stávajícím nebo nově navrženým otevřeným příkopům.

SO 15-02-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, ŽEL. SPODEK

Do návrhu pražcového podloží byl v koleji č.1, 3 a 5 byl použit typ konstrukce 3.1e (0,35 ŠD, separační geotextilie), v koleji č.7 byl použit typ konstrukce 3.1d (0,30 ŠD, separační geotextilie).

V koleji č. 3 typ konstrukce 6.1 (0,20 ŠD, 0,42 ZZVC). V celé délce kolejí č.1 a 3 a v převážné části koleje č.5 byla použita skloněná zemní pláň s příčným sklonem 4-5% odvodněná do podélného trativodu. V prostoru u koleje č. 3 na počátku výhledového nástupiště je z důvodu nedostatku potřebné výšky použito vsakovací žebro. Trativodní potrubí mezi kolejemi č.1a 3 bylo doplněno spodním svodným potrubím DN300, do kterého bude zároveň napojeno odvodnění II. nástupiště.

V kolejích bez souběžného trativodu nebo vsakovacího žebra bude použita vodorovná zemní pláň.

VÝSTROJ A ZNAČENÍ TRATI**SO 91-03-01 VÝSTROJ A ZNAČENÍ TRATI**

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

Staničníky parametry, způsob instalace, prostorové umístění staničníků upravuje předpis ČD M 1 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 (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozu drážní dopravy.

NÁSTUPIŠTĚ**SO 02-12-01 ZAST. PRAHA-HLUBOČEPEY, NÁSTUPIŠTĚ**

Obsahem tohoto objektu je výstavba vnějšího nástupiště délky 90 m s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK a šířkou 3,0 m v nové zast. Praha-Hlubočepy. Podélný sklon nástupiště bude totožný se sklonem koleje (14,23 a 18,75 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje.

Konstrukce nástupiště je tvořena prefabrikovaným nástupištním „H“ profilem na straně u koleje, na druhé straně je nástupiště zapuštěno do svahu a svah upraven do sklonu maximálně 1:1,5. Na začátku nástupiště v místě přístupu je konstrukce na vnější straně tvořena zídou z prostého betonu délky 5,6 m a to z toho důvodu, že nástupiště je v tomto místě nad terénem a prostým dosvahováním by se konstrukce dostala mimo drážní pozemek. Z prostého betonu bude také čelo nástupiště. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovými dlaždicemi. Dlažďení bude zakončeno obrubníkem. Nástupiště bude odvodněno zapuštěným odvodňovacím žlábkem s mřížkou, jež bude spolu se zapuštěným obrubníkem součástí pochozí plochy. Tento žlab bude na konci nástupiště ústít do odtokové vpusti a z této vpusti bude voda odtékat krátkým skluzem do stávajícího drážního příkopu.

Pro přístup na nástupiště bude zřízen krátký chodník délky 11 m a šířky 1,6 m, který bude ještě na drážním pozemku vyústěn na stávající účelovou komunikaci. Chodník bude v úrovni terénu, pouze na nástupiště bude stoupat ve sklonu 1:12. Z prostorových důvodů bude nutné kácení stromů v těsné blízkosti současného nástupiště (viz. Vliv stavby na životní prostředí).

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12 5867 02 01 00 00	27 / 64

SO 05-12-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, NÁSTUPIŠTĚ

Obsahem tohoto objektu je výstavba dvou vnějších nástupišť délky 90 m s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK a šířkou 3,0 m. Podélný sklon nástupišť bude totožný se sklonem koleje (2,53 a 5,05 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vypádování od koleje.

Konstrukce nástupišť je tvořena prefabrikovaným nástupištěním „L“ profilem na straně u koleje, na druhé straně je nástupiště dosypáno do úrovně okolního terénu, jež výškově odpovídá zapuštěnému šterkovému loži. Čela nástupišť budou z prostého betonu. Pochozí plocha nástupišť bude vydlážděna betonovými dlaždicemi. Dlažďení bude zakončeno obrubníkem.

Pro přístup na první nástupiště bude zřízen krátký chodník délky 15 m a šířky 1,6 m, napojený na nový chodník (SO 05-13-01), jež bude součástí přejezdu. Na tento chodník bude napojen také chodník dl. 90 m a šířky 2 m, sloužící pro přístup na druhé nástupiště. Oba chodníky budou v úrovni terénu, pouze na nástupiště budou stoupat ve sklonu 1:12. Z prostorových důvodů bude nutné kácení vzrostlého stromu v těsné blízkosti budoucího přístupového chodníku ke druhému nástupišti (viz. Vliv stavby na životní prostředí).

SO 09-12-01 ŽST. NUČICE, NÁSTUPIŠTĚ

Obsahem tohoto objektu je výstavba dvou nástupišť o délce 90 m u koleje č. 1 a 3. Výška nástupní hrany nástupišť bude 550 mm nad TK. Přístup na vnější nástupiště č. 1 bude přístupovým chodníkem. Přístup na jednostranné poloostrovní nástupiště č.2 bude pomocí centrálního přechodu. Šířka nástupišť č. 1 je 3,0 m a šířka nástupišť č. 2 je 2,5 m.

Konstrukce nástupišť bude tvořena nástupištěním prefabrikátem typu L uloženého na maltové lože tl. 10mm a na podkladní beton C12/15 tl.100mm. Povrch nástupišť bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Spád nástupišť je jednostranný 2% se směrem vypádování od koleje. Úprava terénu za nástupišťem bude ve sklonu 1:1,75 a opatří se hydroosevem.

V místě stávajícího přístřešku u VB bude 1. nástupiště plynule napojeno až k hraně st. přístřešku. Před stávajícím přístřeškem je navržen bet. odvodňovací žlab s vnitřním spádem 0,5% typu M délky 14,2m. Žlab bude osazen čistícím a vpustovým kompletem a zaústěn do stávající kanalizace svodným podtrubím DN 160 délky 16m.

Přístupový chodník šířky 2m k nástupišti č.2 je veden od stávajícího přístřešku u VB k centrálnímu přechodu v km 14,715 014. Za centrálním přechodem se přístupový chodník lomí doprava a napojuje se na vnější nástupiště č.2. Vzhledem k osovým vzdálenostem a k volnému schůdnému prostoru je šíře chodníku navržena min. 1,6m. Šíře chodníku 1,6m vychází i z odhadu špičkové 5min.frekvence cestujících určené z provozní a dopravní technologie. Přístupový chodník se plynule napojí na poloostrovní nástupiště na délku 7,5m ve sklonu 7,33%. Přístupový chodník k nástupišti č.1 je veden od nového centrálního přechodu k začátku nástupišť, kde se na něj plynule napojí. Přístupový chodník se plynule napojí na poloostrovní nástupiště na délku 7,5m ve sklonu 7,33%. Přístup na nástupiště č.1 bude možný plynulým napojením nástupišť na stávající přístřešek. Pro napojení na stávající přístupovou cestu a na stávající přístřešek navržen chodník šíře 2m Chodník bude po levé straně mít obrubu ve výšce 0,06m nad pochozí plochou (vodicí linie). Pro přístup na vnější nástupiště č.2 je v km 14,715 014 vybudován centrální jednokolejný přechod. Přechod bude celopryžový šířky 2,7m (3x0,9m) usazený do závěrných zídek.

SO 11-12-01 ŽST. LODĚNICE, NÁSTUPIŠTĚ

Obsahem tohoto objektu je výstavba dvou nástupišť o délce 45 m (s výhledovým prodloužením na 90 m) u koleje č. 1 a 3. Výška nástupní hrany nástupišť bude 550 mm nad TK. Přístup na vnější nástupiště č. 1 bude přístupovým chodníkem. Přístup na jednostranné poloostrovní nástupiště č.2 bude pomocí centrálního přechodu. Šířka obou nástupišť je 3,0 m.

Konstrukce nástupišť bude tvořena nástupištěním prefabrikátem typu L uloženého na maltové lože tl. 10mm a na podkladní beton C12/15 tl.100mm. Povrch nástupišť bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Spád nástupišť je jednostranný 2% se směrem vypádování od koleje. Úprava terénu za nástupišťem bude ve sklonu 1:1,75 a opatří se hydroosevem.

Přístupový chodník šířky 2m k nástupišti č.2 je veden o stávajícího přístřešku u VB k centrálnímu přechodu v km 8,738 761. Za centrálním přechodem se přístupový chodník lomí doprava a napojuje se na vnější nástupiště č.2. Vzhledem k osovým vzdálenostem a k volnému schůdnému prostoru je šíře chodníku navržena min. 1,6m. Šíře chodníku 1,6m vychází i z odhadu špičkové 5min.frekvence

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12 5867 02 01 00 00	28 / 64

cestujících určené z provozní a dopravní technologie. Přístupový chodník k nástupišti č.1 je veden od stávajícího přístřešku k začátku nástupiště, kde se na něj plynule napojuje. Přístupový chodník se plynule napojuje na poloostrovní nástupiště na délku 7,5m ve sklonu 7,33%. Přístup na nástupiště č.1 od přístřešku bude i po schodech z palisády a zámkové dlažby šířky 2,7m. Pro napojení na stávající přístupovou cestu a na stávající přístřešek navržen chodník šíře 2m. Pro přístup na vnější nástupiště č.2 je v km 8,738 761 vybudován centrální jednokolejný přechod. Přechod bude celopryžový šířky 2,7m (3x0,9m) usazený do závěrných zídek.

SO 13-12-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, NÁSTUPIŠTĚ

Obsahem tohoto objektu je výstavba dvou nástupišť o délce 45 m (s výhledovým prodloužením na 90 m) u koleje č. 1 a 2. Výška nástupní hrany nástupišť bude 550 mm nad TK. Přístup na vnější nástupiště č. 1 bude přístupovým chodníkem. Přístup na jednostranné poloostrovní nástupiště č.2 bude pomocí centrálního přechodu. Šířka nástupiště č. 1 je 3,0 m a šířka nástupiště č. 2 je 2,5 m.

Konstrukce nástupišť bude tvořena nástupištním prefabrikátem typu L uloženého na maltové lože tl. 10mm a na podkladní beton C12/15 tl.100mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Spád nástupišť je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,75 a opatří se hydroosevem.

Přístupový chodník šířky 2m k nástupišti č.2 je veden o nově navrženého přístřešku k centrálnímu přechodu v km 5,660 623. Za centrálním přechodem se přístupový chodník lomí doleva a napojuje se na vnější nástupiště č.2. Vzhledem k osovým vzdálenostem a k volnému schůdnému prostoru je šíře chodníku navržena min. 1,6m. Šíře chodníku 1,6m vychází i z odhadu špičkové 5min.frekvence cestujících určené z provozní a dopravní technologie. Přístupový chodník k nástupišti č.1 je veden šikmo od nově navrženého přístřešku ke konci nástupiště, kde se napojuje na nástupiště. Přístupový chodník se plynule napojuje na poloostrovní nástupiště na délku 4,5m ve sklonu 4%. Pro napojení na stávající přístupovou cestu je navržen od přístřešku chodník. Vzhledem ke konfiguraci terénu je nutné přístupový chodník od přístřešku na centrální přechod dát do sklonu 7,33%. Tuto část je nutné odvodnit pomocí bet. odvodňovacího žlabu s vnitřním spádem 0,5% typu M délky 3,24m. Žlab bude osazen vpust'ovým kompletem a zaústěn do vsakovacího žebra o š. 0,6m/ h1,8m/dl. 5m. Pro přístup na poloostrovní nástupiště č.2 je v km 5,660 623 vybudován centrální jednokolejný přechod. Přechod bude celopryžový šířky 2,7m (3x0,9m) usazený do závěrných zídek.

SO 15-12-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, NÁSTUPIŠTĚ

Obsahem tohoto objektu je výstavba dvou nástupišť. Nástupiště č. 1 u koleje č. 1 má délku 90 m. Nástupiště č. 2 mezi kolejemi č. 3 a 5 má délku 45 m (s výhledovým prodloužením na 90 m). Výška nástupní hrany nástupišť bude 550 mm nad TK. Přístup na vnější nástupiště č. 1 bude přístupovým chodníkem. Přístup na poloostrovní nástupiště č.2 bude pomocí centrálního přechodu. Šířka nástupiště č. 1 je 3,0 m a šířka nástupiště č. 2 je 4,49 m.

Konstrukce nástupišť bude tvořena nástupištním prefabrikátem typu L uloženého na maltové lože tl. 10mm a na podkladní beton C12/15 tl.100mm. Povrch nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Spád nástupiště č. 1 je jednostranný 2% se směrem vyspádování od koleje. Úprava terénu za nástupištěm bude ve sklonu 1:1,75 a opatří se hydroosevem. Nástupiště č. 2 je odvodněno směrem od koleje do středu nástupiště ve spádu 2%. Uprostřed nástupiště je umístěn betonový odvodňovací žlab s vnitřním spádem 0,5% typu M délky 2x22,5m. Betonový žlab je opatřen 2x čistícím a 1x vpust'ovým kusem. Na vpust'ový kus navazuje svodné potrubí vedené v ose nástupiště a chodníku (vedeno v min. nezámrazné hloubce 0,9m) až do svodné šachty Šsvod, kde se kolmo pod kolejí napojuje na šachtu svodného potrubí řešené v železničním spodku.

Přístupový chodník šířky 2m k nástupišti č.2 (poloostrovní) je veden o nově navrženého přístřešku k centrálnímu přechodu v km 1,213 174. Za centrálním přechodem se přístupový chodník lomí doprava a napojuje se na poloostrovní nástupiště. Vzhledem k osovým vzdálenostem a k volnému schůdnému prostoru je šíře chodníku navržena min. 1,6m. Šíře chodníku 1,6m vychází i z odhadu špičkové 5min.frekvence cestujících určené z provozní a dopravní technologie. Přístupový chodník se plynule napojuje na poloostrovní nástupiště na délku 7,5m ve sklonu 7,33%. Přístupový chodník k nástupišti č.1 je veden šikmo od nově navrženého přístřešku do km 1,248 680, kde se napojuje na nástupiště. Přístupový chodník se plynule napojuje na poloostrovní nástupiště na délku 7,5m ve sklonu 7%. Pro napojení na stávající přístupovou cestu je navržen od přístřešku chodník k výpravní budově.

Pro přístup na poloostrovní nástupiště č.2 je v km 1,213 174 vybudován centrální dvoukolejný přechod. Přechod bude celopryžový šířky 2 x 2,7m (3x0,9m) usazený do závěrných zídek.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 05-13-01 PŘEJEZD Č. P2224 V KM 10,066

Součástí tohoto objektu je vybudování chodníku přes celopryžový železniční přejezd (realizován v rámci opravných prací Oblastním ředitelstvím Praha) podél stávající komunikace Ořešská, Nad Náměstím. Nový chodník v celkové délce úprav 57,5m je napojen na stávající navazující chodníky. V rámci úprav bude doplněno ocelové zábradlí v délce 8,9m. Chodník bude zhotoven s hmatovými úpravami pro nevidomé. Na chodník se napojují přístupy na nástupiště žst. Praha – Řeporyje.

SO 06-13-06 PŘEJEZD Č. P2230 V KM 15,557

Součástí tohoto objektu je vybudování chodníku na zrekonstruovaném celopryžovém přejezdu (realizován v rámci opravných prací Oblastním ředitelstvím Praha). V rámci objektu bude dobudována celopryžová přejezdová konstrukce v délce 2,4m. Celkem budou doplněny 3 vnitřní, 3 vnější panely a 3,6m závěrných zídek. Na straně nově vybudované části přejezdu bude doplněn chodník pro pěší zákl. šířky 1,5m. Nový chodník v celkové délce úprav 79,5m bude napojen na navazující chodníky. Chodník bude zhotoven s hmatovými úpravami pro nevidomé.

SO 08-13-01 PŘEJEZD Č. P2221 V KM 16,832

V rámci opravných prací bude provedena výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový betonový přejezd ze zádlážbových panelů. Dále bude rozšířena komunikace na 5m. Na vozovce budou zhotoveny hmatové úpravy pro nevidomé.

Součástí tohoto objektu je doplnění ocelových sloupků ve vzdálenosti 5,0m, resp. 6,8m od osy koleje. Celkem bude doplněno 6 ks sloupků. Tímto bude zamezeno vjezdu vozidel na přejezd.

SO 08-13-02 PŘEJEZD Č. P2220 V KM 16,410

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. Rekonstruovány budou i stávající chodníky, na kterých budou zhotoveny hmatové úpravy pro nevidomé.

SO 08-13-03 PŘEJEZD Č. P2219 V KM 15,864

Součástí tohoto objektu je navázání nových chodníků přes přejezd na stávající chodníky. Chodník bude zhotoven s hmatovými úpravami pro nevidomé. V opravných pracích bude vyměněna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav.

SO 12-13-03 PŘEJEZD Č. P2209 V KM 6,500

Součástí tohoto objektu je úprava stávajícího chodníku, kde bude odstraněno rozšíření v místě světelného zabezpečovacího zařízení a chodník bude veden v konstantní šířce. V opravných pracích bude vyměněna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav.

SO 12-13-05 PŘEJEZD Č. P2207 V KM 5,772

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace a vybudování nového chodníku. Šířka přejezdu je navržena o hodnotě 5,88 m a šířka chodníku o hodnotě 1,5 m. V rámci úprav budou provedeny i úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. Povrchová úprava komunikace a chodníku bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 12,5 m.

SO 14-13-01 PŘEJEZD Č. P2206 V KM 5,340

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový celopryžový přejezd. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Část komunikace vedoucí k silnici II/605 bude v rámci pozemku SŽDC rozšířena na šířku 6 m. Tímto opatřením vzniknou dva plnohodnotné jízdní pruhy po obou stranách přejezdu. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Šířka přejezdu je navržena o hodnotě 6 m. Délka navržených úprav je 21 m.

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12 5867 02 01 00 00	30 / 64

SO 14-13-03 PŘEJEZD Č. P2204 v KM 2.666

Součástí tohoto objektu je demontáž konstrukce stávajícího přejezdu. Součástí je i demontáž dvojice svislých dopravních značek A32a „výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

SO 61-13-02 PŘEJEZD Č. P2313 v KM 1,629

Tento objekt obsahuje pouze úpravu chodníků přilehlých k železničnímu přejezdu. V rámci úprav budou provedeny i úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. Chodník v ulici Slavašovská bude rozšířen na hodnotu 3,2m, aby nově osazované zabezpečovací zařízení nebránilo pohybu chodců. Jelikož na přejezd navazuje v bezprostřední blízkosti křižovatka dojde z hlediska dopravně-inženýrských opatření k zakázání odbočení doleva ze směru od Prahy. Navržený kryt chodníku je asfaltový.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI**SO 16-14-01 MOST v KM 0,328**

Jedná se o most o 8 polích. V prvních dvou polích je nosná konstrukce ocelová ze dvou plnostěnných nosníků o rozpětí 2x 42,0 m a orthotropní mostovky, v dalších polích je konstrukce předpjatá o rozpětí 6x 20 m. Délka mostu je 229,8 m.

Most je dle dokumentace schválené v r. 1963 navržen na zatížení vlakem „B“. Kolej na mostě je převážně v přímé se stoupáním 1 %. Na celém mostě je provedeno šterkové lože. Hydroizolace je provedena z PVC fólie s tvrdou cementovou ochranou s drátěnou vložkou o celkové tl. 50 mm.

Předmětem stavebního objektu bude odstranění kolejového svršku, odstranění stávající hydroizolace, otryskání ocelových konstrukcí na stupeň Sa 2,5 a provedení ochranného nátěrového systému s velmi vysokou životností, sanace povrchu předpjatých žlb. konstrukcí pro položení nové hydroizolace a provedení vlastní hydroizolace vč. výměny dilatačních závěrů, podélných žlabů, odvodňovačů a svislých svodů.

OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**SO 14-15-01 BEROUN, OSVĚTLENÍ PŘECHODU**

Náplní objektu je přisvětlení nově vzniklého přechodu pro chodce v křižovatce ulic Pražská a Vrchlického, v blízkosti přejezdu P 2203 v km 2,022v Berouně. Budou osazeny dva stožáry, vždy před přechod ve směru jízdy. Výška osvětlení bude 6m, osvětlení bude spínáno ve stejném režimu jako okolní veřejné osvětlení

POZEMNÍ KOMUNIKACE**SO 14-18-01 NOVÝ SJEZD NA POZEMEK PARC. Č. 2148/2**

Z důvodu nevyhovujícího příjezdu na pozemek parc. č. 2148/2 nacházejícího se v nebezpečném prostoru železničního přejezdu P2206 je nutné vybudovat nový vjezd na dotčený pozemek v severní části pozemku. Součástí tohoto objektu je vybudování tohoto vjezdu. Součástí vjezdu je zřízení nového propustku přes vodoteč místního významu. Šířka vjezdu je navržena o hodnotě 4 m a délka o hodnotě 5 m. Povrch vjezdu je navržen z asfaltového betonu.

SO 14-18-02 NOVÉ CHODNÍKY BEROUN

Předmětem tohoto projektu je výstavba nových chodníků u přejezdu P2202, P2203 a P2312. Celková délka navržených chodníků je 125 m. Výstavba chodníků bude investicí Města Beroun.

SO 14-18-03 BEROUN, ÚPRAVA KŘIŽOVATKY PRAŽSKÁ-VRCHLICKÉHO

Předmětem tohoto objektu je realizace úpravy křižovatky Pražská-Vrchlického v blízkosti přejezdu P 2203 v km 2,022 ve městě Beroun z důvodu zlepšení poměrů na křižovatce. Úpravou dojde k posunutí vozidel čekajících na odbočení vlevo ve směru do centra o cca 30 metrů, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti v okolí přejezdu. Křižovatka je navržena jako styková se středním dělicím ostrůvkem. Součástí objektu je také realizace přilehlých chodníků a provedení úprav pro osoby s omezenou schopností orientace.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

SO 03-21-01 VÝH. PRAHA-HLUBOČEPY, OBJEKT DK

Vzhledem k nevyhovujícímu stavu stávajících drážních objektů v blízkosti výhybny Praha-Hlubočepy pro umístění technologických místností, bylo navrženo použití typové mobilní konstrukce – technologického domku. Orientace vstupu do domku je směrem od kolejíště.

Technologický domek je půdorysného rozměru 6,0 x 6,0 m, osazený na 12 patkách 400x400x900 mm z prostého betonu C20/25. Jelikož se jedná o dvojdomek, budou střední základy mezi oběma částmi vzdáleny o 16 mm. Před betonáží je nutno připravit srovnanou pláň v úrovni 219,15 m n.m., což je průměrná výška terénu v daném místě.

SO 05-21-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, ÚPRAVY VB

Stavědlová ústředna bude umístěna do samostatného objektu technologické budovy, která těsně sousedí s výpravní budovou. Technologická budova je novodobý jednopodlažní nepodsklepený objekt s plochou střechou. Budova má obdélníkový půdorys o rozměrech 20x5,5m. Vstup do objektu je umožněn ze strany nástupiště. V současnosti je zde umístěna rozvodna slaboproudu, akumulátorovna, kancelář a sklad oleje.

Stávající budova je nepodsklepená stavba, bez statického porušení, podlaha je v úrovni okolního terénu. Stěny jsou zděné, strop je tvořen prefabrikovanými stropními deskami. Střešní krytinu tvoří asfaltová lepenka

Objekt nebyl dlouhodobě opravován, celkově je v zanedbaném stavu, ovšem bez viditelných statických poruch

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

- - vybourání skladby podlahy,
- - částečné otlučení vnitřních narušených omítek
- - vybourání vstupních dveří včetně ocelových obložek
- - výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře)
- - odstranění vnitřních instalací, obkladů, vestavěného nábytku
- - odstranění náletové zeleně v okolí objektu
- - provedení kabelového žlabu
- - osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva- antistatické PVC, únosnost podlahy 500 kg/m²
- - osazení okenních bezpečnostních mříží
- - osazení vstupních bezpečnostních dveří a vnitřních dveří
- - provedení okapního chodníku z bet. dlažby po 3 stranách objektu
- - opravení vnějších a vnitřních omítek
- - provedení vnitřní malby
- - nátěr vnější fasádní barvou
- - vybourání části zdiva v nosné stěně a statické zajištění stropní konstrukce
- - dozdivky otvorů ve stěnách po odstranění vnitřních dveří
- - oprava střešního pláště – položení 1 x modifikovaného asfaltového pasu, repase klempířských výrobků
- - elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení , klimatizace, EPS, EZS jsou součástí technologické části dokumentace

SO 07-21-01 ŽST. RUDNÁ U PRAHY, ÚPRAVY VB

Objekt VB je původní vícepatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 24 x 11 m. Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP

v nepodsklepené části – pravé křídlo z pohledu od nástupiště – prostor kanceláře bude použit pro účely stavebního úřadu.

Zdi - cihlové zdivo, vnitřní prostory rekonstruované včetně fasády. Strop - klasická konstrukce z dřevěných trámů, zasytů a prkenných podlah (skryto). Krov (trámy) bez závad, suché, plní svou funkci. Střešní krytina nová, včetně okapů a svodů.

Popis rekonstrukčních prací a oprav stavebních konstrukcí

- provedení kabelového žlabu, oprava podlahy po provedení žlabu
- osazení okenních bezpečnostních mříží
- osazení vstupních bezpečnostních dveří
- provedení příčky s dveřmi předsíně stavebního úřadu
- zazdění otvorů do sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely úřadu
- elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení bude v maximální míře zachováno
- provedení opatření pro zabránění vzniku přepětí od elektromagnetické indukce od hromosvodu při úderu blesku
- klimatizace, EPS, EZS jsou součástí technologické části dokumentace

SO 09-21-01 ŽST. NUČICE, ÚPRAVY VB

Objekt VB je budova skládající se z centrální čtyřpatrové podsklepené budovy, rozšířené do stran o křídla východní podsklepené a západní nepodsklepené. Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v centrální podsklepené části.

Umístění stavebního úřadu je uvažováno v levém nepodsklepeném křídle budovy (z pohledu od nástupiště). V tomto objektu tedy není uvažováno umístění stavebního úřadu do prostor dopravní kanceláře, která je ve střední části objektu a tím pádem by bylo obtížné majetkově vyčlenit z celkového objektu prostor stavebního úřadu.

Zdi - cihlové zdivo. Strop - klasická dřevěná konstrukce z dřevěných trámů, zasytů a prkenných podlah (skryto). Krov (trámy) bez závad, plní svou funkci. Střešní krytina nová (asfaltový šindel), včetně okapů a svodů, podkladní prkna ponechána původní, místy silně poškozená. Do střechy lokálně zatéká podél komínů.

Popis rekonstrukčních prací a oprav stavebních konstrukcí

- vybourání skladby podlah,
- částečné otlučení vnitřních narušených omítek
- sanace zdiva v místě komínového tělesa
- repase, případná výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře)
- odstranění vnitřních instalací
- provedení injektážní clony ve zdivu proti vztlínání zemní vlhkosti
- provedení kabelového žlabu
- osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, únosnost podlahy 500 kg/m²
- osazení okenních bezpečnostních mříží
- osazení vstupních bezpečnostních dveří a vnitřních dveří
- opravení vnitřních omítek
- provedení vnitřní malby
- nátěr dřevěných prvků podhledu nástupiště
- provedení příčky s dveřmi předsíně stavebního úřadu
- oprava střešního pláště v místě komína
- provedení opatření pro zabránění vzniku přepětí od elektromagnetické indukce od hromosvodu při úderu blesku
- elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení, klimatizace, EPS, EZS jsou součástí technologické části dokumentace

SO 11-21-01 ŽST. LODĚNICE, ÚPRAVY VB

Objekt VB je budova skládající se z centrální čtyřpatrové podsklepené budovy, rozšířená do stran o křídla východní podsklepená a západní nepodsklepená.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v západní nepodsklepené části. Plocha vytýpovaného prostoru pro stavební ústřednu je pod požadavkem 25 m², v dalším stupni PD je nutné prověřit dispoziční řešení ústředny v daném prostoru.

Zdi - podezdívka z pískovcových kvádrů, jinak cihlové zdivo. Strop - rovný, pravděpodobně klasická konstrukce z dřevěných trámů, zásypů a prkenných podlah (skryto). DK v přístavku, nepodsklepená, prostupy podlahou do 1. PP hlavní budovy dále čelní zdi pod nástupiště. Krytina Al. plech

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

- vybourání skladby podlah,
- částečné otlučení vnějších omítek do 1,5 m nad terénem v celé ploše, výše jen narušené
- částečné otlučení vnitřních narušených omítek
- repase případná výměna oken a vstupních dveří
- odstranění vnitřních instalací, obkladů, vestavěného nábytku
- provedení injektážní clony ve zdivu proti vztlínání zemní vlhkosti
- provedení kabelového žlabu
- osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva- antistatické PVC, únosnost podlahy 500 kg/m²
- osazení okenních bezpečnostních mříží
- osazení vstupních bezpečnostních dveří a vnitřních dveří
- opravení vnějších vnitřních omítek (do 1,5 m nad terénem nové sanační omítka)
- opravení vnitřních omítek
- provedení vnitřní malby
- nátěr vnější fasádní barvou
- nátěr dřevěných prvků podhledu nástupiště
- provedení příčky s dveřmi předsíně stavební ústředny
- oprava střešního pláště a oplechování
- elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení, klimatizace, EPS, EZS jsou součástí technologické části dokumentace

SO 13-21-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, OBJEKT DK

Vzhledem k nevyhovujícímu stavu stávajících drážních objektů v blízkosti výhybny Praha-Hlubočepy pro umístění technologických místností, bylo navrženo použití typové mobilní konstrukce – technologického domku. Orientace vstupu do domku je směrem od kolejíště.

Technologický domek je půdorysného rozměru 6,0 x 6,0 m, osazený na 12 patkách 400x400x900 mm z prostého betonu C20/25. Jelikož se jedná o dvojdomek, budou střední základy mezi oběma částmi vzdáleny o 16 mm. Před betonáží je nutno připravit srovnanou pláň v úrovni 318,85 m n.m., což je průměrná výška terénu v daném místě.

SO 15-21-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, ÚPRAVY VB

Objekt VB je budova složená z původní části, rozšířená do stran o přístavky. Původní část je přízemní částečně podsklepená budova zhruba obdélníkového půdorysu s rozměry cca 28 x 8,5 m.

Jsou zde 3 patra - 1. PP (sklepní prostory), 1.NP (prostory pro cestující, DK a byty) a 2.NP (podkroví - půda). Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP. Přístavky jsou z obou stran budovy, jsou přízemní a nepodsklepené. Jsou 2 patra - 1. NP (prostory pro cestující, kanceláře a byty) a 2.NP (podkroví - půda). Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v jižní podsklepené části původní budovy (vlevo z pohledu od nástupiště). Umístění stavební ústředny bude v přístavku na severozápadní straně objektu.

Zdi - cihlové zdivo. Strop - klasická konstrukce z dřevěných trámů, zásypů a prkenných podlah (skryto). Střešní krytina tvořená eternitem na prknech, stav dobrý, pouze v úžlabí střecha prosakuje, oprava nutná.

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

- vybourání skladby podlah,
- oprava vnějších a vnitřních omítek
- vybourání oken a vstupních dveří včetně rámu
- odstranění vnitřních instalací, obkladů, vestavěného nábytku
- provedení injektážní clony ve zdivu proti vztlínání zemní vlhkosti
- provedení kabelového žlabu
- osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva- antistatické PVC, únosnost podlahy 500 kg/m²
- provedení příčky s dveřmi předsíně stavědlové ústředny
- osazení nových špaletových oken
- osazení okenních bezpečnostních mříží
- osazení vstupních bezpečnostních dveří a vnitřních dveří
- provedení vnitřní malby
- nátěr vnější fasádní barvou
- oprava střešního pláště včetně oplechování
- elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení, klimatizace, EPS, EZS jsou součástí technologické části dokumentace

SO 14-21-01 ÚPRAVA OPLOCENÍ POZEMKU PARC. Č. 2148/2

Předmětem stavebního objektu jsou úpravy oplocení pozemku parc. č. 2148/2, kat. úz. Vráž u Berouna. Úpravy oplocení jsou vyvolány zrušením stávajícího sjezdu na pozemek, který se nachází v nebezpečném prostoru železničního přejezdu P2206 v km 5,340, a vybudováním nového sjezdu z místní komunikace (viz SO 14-18-01 Nový sjezd na pozemek parc. č. 2148/2).

Část oplocení 1 se nachází v místě stávajícího sjezdu. Ve stávajícím stavu je tvořeno vjezdovou bránou z dřevěných hranolků. Pro znemožnění vjezdu bude vjezdová brána demontována a nahrazena dřevěným oplocením o délce 2,6 m s využitím stávajících sloupků.

Část oplocení 2 se nachází v místě nového sjezdu. Ve stávajícím stavu je tvořeno oplocením z dřevěných hranolků. Část oplocení v délce 4,0 m bude demontováno a nahrazeno dřevěnou vjezdovou bránou. Sloupky brány budou zabetonovány do betonových patek.

ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ

SO 02-22-01 ZAST. PRAHA-HLUBOČEPY, PŘÍSTŘEŠEK PRO CESTUJÍCÍ

Jsou navrženy dva přístřešky, u každého nástupiště jeden. Přístřešek na prvním nástupišti (pro směr do Rudné u Prahy) je navržen v km 10,019 553 jako betonový „antivandal“ tvaru „U“, umístěn na vnější hraně nástupiště. Půdorysné rozměry přístřešku jsou 4,00 m x 2,16 m, výška je 3,01 m. Přístřešek na druhém nástupišti (pro směr do Prahy) v km 10,183 912 je navržen betonový „antivandal“ tvaru „2xU“, umístěn na vnější hraně nástupiště. Půdorysné rozměry přístřešku jsou 7,75 m x 2,16 m, výška je 3,01 m. Půdorysná plocha vychází z výhledových obrátů cestujících pro každý směr dle údajů provozní technologie.

Oba přístřešky jsou umístěny na betonových základových deskách tl. 0,2 m, šířky 2 m a délky totožné s délkou konkrétního přístřešku s podsypem štěrkodrti o tl. 0,2 m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako pochozí plocha nástupiště, tedy betonové dlaždice s pískovým podsypem na podkladním betonu tl. 100 mm. Součástí přístřešků bude betonový koš, lavička a vitrina s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

SO 05-22-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, PŘÍSTŘEŠEK PRO CESTUJÍCÍ

SO 13-22-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, PŘÍSTŘEŠEK PRO CESTUJÍCÍ

Náplní tohoto projektu je nový přístřešek pro cestující. Stávající přístřešek je umístěn u výpravní budovy, ale. vzhledem k tomu, že se nepředpokládá využití stávající VB pro umístění technologie a vzhledem k velké vzdálenosti VB od centrálního přechodu, nebude využíván.

Je navržen betonový zastávkový přístřešek typu „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2m nebo na základových pasech 7,1/0,55/0,8m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících tj. zámková dlažba tl. 60mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2ks laviček a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

SO 15-22-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, PŘÍSTŘEŠEK PRO CESTUJÍCÍ

Náplní tohoto projektu je nový přístřešek pro cestující. Stávající přístřešek je umístěn u výpravní budovy, ale. vzhledem k tomu, že se nepředpokládá převod části VB do vlastnictví SŽDC a vzhledem k velké vzdálenosti VB od centrálního přechodu, nebude využíván.

Je navržen betonový zastávkový přístřešek typu „antivandal“, tvaru „U“ na betonovém základu 4,3/2,1/0,2m nebo na základových pasech 7,1/0,55/0,8m. Kotvení konstrukce přístřešku se provede pomocí kotevních šroubů, které jsou součástí dodávky. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnících tj. zámková dlažba tl. 60mm. V přístřešku bude umístěn betonový koš, 2ks laviček a vitrína s informacemi pro cestující. Přístřešek bude osvětlen světlem s čidlem.

ORIENTAČNÍ SYSTÉM**SO 02-24-01 ZAST. PRAHA-HLUBOČEPY, ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupišti. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupiště. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy
- Označení odchodu z nástupiště
- Označení zákazu vstupu na konci nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

SO 05-24-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupištích a odstranění stávajících prvků. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupiště. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy

- Označení nástupiště
- Označení odchodů z nástupiště
- Označení zákazu vstupu na konci nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

SO 09-24-01 ŽST. NUČICE, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupištích a odstranění stávajících prvků. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy
- Označení nástupiště
- Označení odchodů z nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

SO 11-24-01 ŽST. LODĚNICE, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupištích a odstranění stávajících prvků. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy
- Označení nástupiště
- Označení odchodů z nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

SO 13-24-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupištích a odstranění stávajících prvků. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy
- Označení nástupiště
- Označení odchodů z nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

SO 15-24-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Návrh stavebního objektu zahrnuje nové prvky orientačního systému na nástupištích a odstranění stávajících prvků. Návrh dále určuje konkrétní technické řešení, materiálové i grafické provedení a rozmístění jednotlivých prvků informačního zařízení. Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“ (1989). Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvů žel. zastávky 360 mm. Doplňující texty ostatních tabulí jsou vysoké 150 mm a texty na tabulích se směry 75 mm. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Osvětlení prvků orientačního systému bude zajištěno osvětlením nástupišť. Ocelové konstrukce pro prvky informačního zařízení budou pozinkované.

Součástí návrhu jsou následující prvky:

- Název železniční zastávky
- Označení směru jízdy
- Označení nástupiště
- Označení odchodů z nástupiště
- Označení madel zábradlí hmatným štítkem

DEMOLICE

SO 05-25-01 ŽST. PRAHA-ŘEPORYJE, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu bude demolována budova bývalého stavědla a jímka. Všechny demolované objekty se nacházejí v obvodu žst. Praha-Řeporyje. Technický stav objektu, zejména po demontážích technologií, neumožní budovu zachovat.

Budova stavědla je již nevyužívána, jedná se cihelný jednopodlažní domek na betonové podezdívce s plochou střechou. Rozměry domku jsou 6,4 x 5,4 m. Objekt je připojen na rozvod elektřiny – před vlastní demolicí bude odpojeno. Objekt bude ubourán do úrovně cca 1 m pod terénem. Cihelná jímka o hloubce cca 1,5 m bude demolována a zasypána.

SO 07-25-01 ŽST. RUDNÁ U PRAHY, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu budou demolovány budovy stavědel I a II. Všechny demolované objekty se nacházejí v obvodu žst. Rudná u Prahy. Obě budovy jsou cihelné, jednopodlažní na kamenné podezdívce. Objekty budou ubourány do úrovně cca 1 m pod terénem. Technický stav objektů, zejména po propvedení demontáží technologií, neumožní budovu zachovat

SO 09-25-01 ŽST. NUČICE, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu budou demolovány budovy stavědel I a II a objekty vodních jeřábů. Všechny demolované objekty se nacházejí v obvodu žst. Nučice. Obě budovy jsou cihelné, jednopodlažní na kamenné podezdívce. Objekty budou ubourány do úrovně cca 1 m pod terénem. Technický stav objektů, zejména po demontážích technologií, neumožní budovu zachovat.

SO 11-25-01 ŽST. LODĚNICE, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu bude demolován objekt stavědla. Jedná se o dvoupatrový zděný objekt na betonové podezdívce s pultovou střechou. Rozměry objektu jsou 3,5 x 9,0 m. Objekt bude ubourán do úrovně cca 1 m pod terénem. Technický stav objektu, zejména po demontážích technologií, neumožní budovu zachovat

SO 13-25-01 ŽST. VRÁŽ U BEROUNA, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu budou demolovány objekty stavědla a bývalého sklady. Objekty se nacházejí v obvodu žst. Vráž u Berouna. Objekt skladu je tvořen dřevěnou konstrukcí se sedlovou střechou na kamenné podezdívce, rozměry objektu jsou 8,2 x 6,2 m plus kamenné schodiště. Objekt bude ubourán do úrovně cca 1 m pod terénem. Objekt stavědla je cihelný jednopodlažní domek na kamenné podezdívce se sedlovou střechou. Objekt bude ubourán do úrovně cca 1 m pod terénem. Objekt skladiště je ve fyzické kolizi s novým dispozičním řešením, technický stav objektu stavědla, zejména po demontážích technologií, neumožní budovu zachovat.

SO 15-25-01 ŽST. BEROUN-ZÁVODÍ, DEMOLICE DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ

V rámci stavebního objektu bude demolována budova bývalého stavědla. Objekt se nachází v obvodu žst. Beroun-Závodí. Jedná se o dvoupodlažní domek. První podlaží je tvořeno kamenným zdívem, druhé podlaží je zčásti zděné, zčásti hrázdné. Střech je sedlová. Domek je ve značně zchátralém stavu, technický stav objektu, zejména po demontážích technologií, neumožní budovu zachovat. Rozměry domku jsou 3,6 x 5,0 m plus zděné schodiště s podestami z kamenných kvádrů. Objekt bude ubourán do úrovně cca 1 m pod terénem.

SO 02-25-01 DEMOLICE OPLOCENÍ

V rámci stavebního objektu bude demolováno oplocení přiléhající k trati v místě budoucího nástupiště zastávky Praha-Hlubočepy. Jedná se o plot se sloupky z betonových tvárnic a s dřevěnými plotovkami. Délka plotu je 17,5 m. Součástí plotu je také zděný přístřešek pro popelnici s plechovou střechou. Plot bude demolován včetně osvětlení a případné přípojky.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

OHŘEV VÝMĚN (EOV)

SO 03-34-01 VÝH PRAHA-HLUBOČEPEY, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1 a 2, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje. REOV bude osazen přímo v novém technologickém objektu.

SO 05-34-01 ŽST PRAHA-ŘEPORYJE, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1, 2 a 3, 4, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje č.1, 2 a 4. REOV1 a REOV2 budou osazeny na každém zhlaví stanice.

SO 07-34-01 ŽST RUDNÁ U PRAHY, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1, 2, 3 a 5, 6, 7, 8, 9, 10, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje 1, 2, 3 a 4. REOV1 a REOV2 budou osazeny na každém zhlaví stanice.

SO 09-34-01 ŽST NUČICE, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1, 2, 4, 5 a 7, 8, 9, 10, 11, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje 1, 3, 5 a 7 a výhybka na vlečku Lomy Mořina. REOV1 a REOV2 budou osazeny na každém zhlaví stanice.

SO 11-34-01 ŽST LODĚNICE, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1 a 4, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje 1 a 3. REOV bude osazen uvnitř VB, v místnosti pro rozvaděče NN.

SO 13-34-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1 a 2, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje 1 a 2. REOV bude osazen přímo v novém technologickém objektu.

SO 15-34-01 ŽST BEROUN-ZÁVODÍ, EOV

Elektrický ohřev výhybek bude zřízen na výhybkách 1, 2, 3, 4 a 9, 10, 11, které jsou rozhodující pro jízdu na dopravní koleje 1, 3 a 5 (výhybka 11 zajišťuje jízdu na záchytnou kusou kolej 3b). REOV1 a REOV2 budou osazeny na každém zhlaví stanice.

ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ**SO 02-36-01 ZASTÁVKA HLUBOČEPY, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ**

V rámci stavby bude vybudovaná nová zastávka Praha Hlubočepy. Navýšení stávajícího OM pro PZS km 3,522 na 3x20A. Osv. novými stožáry 6m, pilířový rozvaděč VO, připojení (P2219) do systému DDTS ŽDC. Vzhledem ke stísněným prostorům budou stožáry umístěny v ploše nástupiště, při dodržení ČSN 73 4959 – ve vzdálenosti >2m od hrany nástupiště.

SO 03-36-01 VÝHYBNA PRAHA HLUBOČEPY, REKONSTRUKCE PŘÍPOJKY NN

Bude provedena úprava OM – zvýšení hodnoty sazbového jističe stávajícího OM PRE – 3x100A (dimenze na 125A). Bude provedena rekonstrukce rozvaděče ER1 – nový dvoudílný rozvaděč, plastový pilíř, ve stávajícím umístění. Rozvaděč bude v první části v provedení pro nepřímé měření, ve druhé části budou osazeny elektroměry OM SŽE, budou zachovány OM pro byty ve stávající dimenzi, nově bude doplněno OM pro nový technologický objekt (3x63A, dvojsazba), současně bude doplněno měření OM pro nebytovou část budovy.

Mezi přípojkovou skříní KS1 a novým rozvaděčem ER1 bude položen nový zemní kabel AYKY odpovídající dimenze.

SO 03-36-02 VÝHYBNA PRAHA HLUBOČEPY, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro technologickou budovu, osazení hlavního rozvaděče RH v technologické budově, osazení rozvaděče pro zabezpečovací zařízení RZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení v technologické budově), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přistavení mobilního ZZEE.

SO 03-36-03 VÝHYBNA PRAHA HLUBOČEPY, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V souvislosti s výraznými stavebními úpravami kolejiště a vybudováním zastávky Praha-Hlubočepy situované blíže do obce bude ve výhybně provedena v rámci stavby rekonstrukce VO. Ve výhybně Praha Hlubočepy bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Nové osvětlení bude tvořit soustava 5 ks osvětlovacích stožárů výšky 12 m v provedení JŽ osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W. Stožárové rozvodnice osazeny jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásky FeZn 4x30mm.

Pro napájení venkovního osvětlení bude v technologické budově osazen nový rozvaděč venkovního osvětlení RVO, bude osazen jisticími, spínacími a ovládacími přístroji, průmyslovým počítačem PLC, kterým budou ovládány a monitorovány jednotlivé větve osvětlení. Součástí RVO bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu.

Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 04-36-01 TÚ PRAHA HLUBOČEPY - PRAHA ŘEPORYJE, DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ OSVĚTLENÍ ZASTÁVEK

V TÚ se nachází zastávka Praha Holyně. Vzhledem k nedávné rekonstrukci osvětlení zastávky Praha Holyně budou doplněny do pilířového plastového rozvaděče zastávky pouze prvky DDTS ŽDC.

SO 05-36-01 ŽST PRAHA ŘEPORYJE, REKONSTRUKCE PŘÍPOJKY NN

Bude provedena úprava OM – zvýšení hodnoty sazbového jističe stávajícího OM PRE – 3x160A. Bude provedena rekonstrukce rozvaděčů RE1, RE2 – nový dvoudílný rozvaděč, plastový pilíř, ve stávajícím umístění. Rozvaděč bude v první části v provedení pro nepřímé měření, ve druhé části budou osazeny elektroměry OM SŽE, budou zachovány OM ve stávající dimenzi, nově bude doplněn vývod pro rekonstruovanou rozvodnu NN (3x125A).

SO 05-36-02 ŽST PRAHA ŘEPORYJE, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro technologickou budovu (rozvodnu NN, rekonstrukce hlavního rozvaděče RH v technologické budově, osazení rozvaděče pro zabezpečovací zařízení RZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení v technologické budově), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přistavení mobilního ZZEE.

Rozvaděč RH bude osazen elektroměry SŽE s možností dálkového odečtu s využitím DDTS ŽDC. Hlavní jistič RH bude vybaven motorickým pohonem s možností DO, v RH bude hlídáno napětí na hlavních přípojnicích, sled fází, na dveřích rozvaděče budou umístěna ovládací tlačítka, signalizace stavu přívodního jističe, A-metr V-metr, přepínač místně – dálkově pro přepnutí ovládání hlavního jističe. Součástí RH bude i přepětová ochrana I. a II. Stupeň.

SO 05-36-03 ŽST PRAHA ŘEPORYJE, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V souvislosti s výraznými stavebními úpravami kolejíště, budování nových nástupišť bude v ŽST provedena v rámci stavby rekonstrukce VO. V ŽST bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Nové osvětlení bude tvořit soustava 9 ks osvětlovacích stožárů výšky 12 m v provedení JŽ osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W a 14 ks perónních osvětlovacích stožárů výšky 6m v pevném (nesklonném) provedení, osazených vysokotlakými sodíkovými zdroji 70W. konstrukce stožárů bude umožňovat i případné osazení kamer, reproduktorů rozhlasu. Stožárové rozvodnice osazené jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru).

Ovl. bude z dispečerského pracoviště, nebo místně z RVO. Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásu FeZn 4x30mm.

Pro napájení venkovního osvětlení stanice bude v technologické budově osazen nový rozvaděč venkovního osvětlení RVO, bude osazen jisticími, spínacími a ovládacími přístroji, průmyslovým počítačem PLC, kterým budou ovládány a monitorovány jednotlivé větve osvětlení. Součástí RVO bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu. Tři výstupy z PLC budou rezervovány pro připojení „pozičního“ osvětlení výpravní budovy a přístřešku. V rámci tohoto SO bude položen datový kabel TCEPKPFLE 3x4x0,8 mezi rozvaděčem RVO a rozvaděčem R8 výpravní budovy. Doplnění tohoto rozvaděče o RIO modul včetně úpravy instalace bude v režii ČD RSM Praha.

Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY a CYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 06-36-01 TÚ PRAHA ŘEPORYJE - RUDNÁ U PRAHY, DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ OSVĚTLENÍ ZASTÁVEK

V TÚ se nachází zastávka Zbuzany. Stávající osvětlení z. Zbuzany je v nevyhovujícím stavu – dřevěné stožáry, přípoj. vedením AlFe. Ovládání spínacími hodinami a fotobuňkou. Stávající OM pro bývalý strážní domek a zastávku bude navýšeno s ohledem na nový stav po rekonstrukci - 3xB32A. Bude osazeno nové osvětlení na stožárech 6m, dále bude osazen nový pilířový rozvaděč VO, připojení do systému DDTLSŽDC. Současně bude z tohoto OM pro přilehlé PZS vybudován rozvod.

SO 06-36-02 TÚ PRAHA ŘEPORYJE - RUDNÁ U PRAHY, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

Zastávka Zbuzany, PZS km 11,311 (P2225), PZS km 12,395 (P2226), PZS km 12,761 (P2227): Stávající OM ČEZ Distribuce pro bývalý strážní domek a zastávku bude navýšeno s ohledem na nový stav po rekonstrukci - 3x32A. Pro jednotlivé PZS bude vybudován kabelový rozvod z tohoto OM.

PZS km 13,848 (P2228), PZS km 14,325 (P2229); zastávka Jinočany: V místě bude vybudována v rámci stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ nová zastávka Jinočany. Rozvody NN budou s touto stavbou zkoordinovány, pokud stavba zastávky realizována nebude, bude řešeno nové OM pro rekonstruované PZS.

SO 07-36-02 ŽST RUDNÁ U PRAHY, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro výpravní budovu, ve které bude umístěna technologie SZZ, jsou zde umístěny rozvaděče RE1 (bude demontován), RE2 bude nově připojen, RH2 a budou zde osazeny nové rozvaděče pro technologii SZZ - RZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení ve SÚ), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přistavení mobilního ZZEE.

Rozvaděč RE1, kde je osazen elektroměr maloodběru ČEZ Distribuce bude demontován, v rozvaděči RE2 bude doplněn vývod pro technologii SSZ osazený obchodním měřením SŽE 3x40A.

SO 07-36-03 ŽST RUDNÁ U PRAHY, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

Vzhledem k tomu, že tuto stavbu předchází stavba „Rekonstrukce kolejí v žst. Rudná u Prahy“, v rámci které bude provedena výstavba nových nástupišť včetně jejich osvětlení a osvětlení přístupových cest. Součástí stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun“ bude nové venkovní osvětlení v rozsahu dle – vymezení pracovních prostor v dalších částech stanice (v návrhu okolí výhybek, výkolejek, okolí Pst, nakládková kolej).

Pro ŽST bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor. Kabely pro osvětlovací větve v kolejišti budou vyvedeny z rozvaděče VO, který bude osazen v rámci stavby „Rekonstrukce kolejí v žst. Rudná u Prahy“. Tento rozvaděč bude doplněn o vývody pro větve osvětlení kolejiště, o prvky dálkové diagnostiky a dálkového ovládání.

Cílový stav osvětlení – osvětlení pro cestující, osvětlení ostatních prostor – pro posuny, nakládku, vše s možností dálkového ovládání, i s možností místní obsluhy. Osvětlení VB, nápisů, WC a ost. prostor lze řešit položením ovládacího dat. kabelu mezi novými rozvaděči osvětlení a stávajícími rozvaděči ve VB (majetek ČD, a.s. ve správě RSM).

V rámci této stavby bude provedena demontáž stávajícího osvětlení kolejiště, a budou osazeny nové osvětlovací stožáry výšky 12 m v provedení JŽ (13 ks) osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W. Stožárové rozvodnice osazeny jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásku FeZn 4x30mm.

Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 08-36-01 TÚ RUDNÁ U PRAHY - NUČICE, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

PZS km 16,832 (P2221), PZS km 16,410 (P2220), zastávka Rudná-zastávka: Bude položen nový kabel v rámci úpravy rozvodů NN v ŽST Rudná u Prahy. V místě bude vybudována v rámci stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ nová zastávka Rudná – zastávka. Rozvody NN budou s touto stavbou zkoordinovány.

PZS km 15,864 (P2219): Pro napájení nového PZS bude zřízeno nové OM ČEZ Distribuce 3xB16A z DS v obci.

SO 09-36-02 ŽST NUČICE, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro výpravní budovu, ve které bude umístěna technologie SZZ, v rámci stavebních úprav pro technologii ZZ bude osazen nový rozvaděč RH, nový rozvaděč RZZ pro technologii SZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení ve SÚ), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přistavení mobilního ZZEE.

Rozvaděč RE, kde je osazen elektroměr maloodběru ČEZ Distribuce bude demontován. Bude provedena úprava rozvodů v souvisl. s rušením objektů ve stanici (zrušení objektu St. 1 a St.2, demontáž ZS, atd.). Součástí nových rozvodů NN bude i vývod pro strážní domek v současnosti napájený nevyhovujícím kabelem (změny typu několikrát v trase). Veškeré venkovní rozvody NN k novým technologickým prvkům budou provedeny novými kabely CYKY, AYKY).

SO 09-36-03 ŽST NUČICE, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V této stavbě bude řešeno připojení stávajícího osvětlení do systému dálkového ovl. a diagnostiky a řešení osvětlení nových nástupišť. Pro nová nástupiště bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Kabely pro osvětlovací větve osvětlení nástupiště a přechodu k nástupišťům budou vyvedeny ze stávajícího pilířového rozvaděče venkovního osvětlení. Tento rozvaděč bude patřičně rozšířen a doplněn o prvky dálkové diagnostiky a dálkového ovládání. Cílový stav osvětlení – osvětlení pro cestující, osvětlení ostatních prostor – kolejiště (stávající), vše s možností dálkového ovládání, i s možností místní obsluhy. Osvětlení VB, nápisů, přístřešku, WC a ost. prostor lze řešit položením ovládacího dat. kabelu mezi rozvaděči osvětlení před VB a na/ve VB (majetek ČD, a.s. ve správě RSM).

V rámci této stavby bude provedena demontáž kolizních stožárů s novými nástupišti (č. 5, 6, 8). Pro osvětlení obou nových nástupišť budou osazeny nové osvětlovací stožáry výšky 12 m v provedení JŽ (5 ks) osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W (250W). Dále bude nově osvětlena výhybka č.11 rovněž osvětlovacím stožárem JŽ připojeným na stávající větev osvětlení (1-2-4-7-9). Chodník k nástupišti bude osvětlen jedním perónním osvětlovacím stožárem výšky 6m v pevném (nesklonném) provedení, osazeným svítidlem s vysokotlakým sodíkovým světelným zdrojem 70W. Stožárové rozvodnice budou osazeny jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásku FeZn 4x30mm.

Nová svítidla budou napájeny novými kabely CYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlábech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 10-36-01 TÚ NUČICE - LODĚNICE, DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ OSVĚTLENÍ ZASTÁVEK

Na zastávce Nučice bude vybudován nový pilířový rozvaděč, kam bude přesunuto stávající měření z rozv. RE1 na stávající zdi budovy zastávky. Hodnota jističe 25B/3 zůstane zachována. Pro jednotlivé PZS vybudován rozvod z tohoto OM. Rozvaděč pro VO zastávky – pilíř (Měření SŽE, stykače, diagnostika, DDTLSŽDC) bude osazen v místě zastávky, osv. bude zajištěno novými stožáry a svítidly.

SO 10-36-02 TÚ NUČICE - LODĚNICE, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

Zastávka Nučice, PZS km 13,334 (P2216), PZS km 13,100 (P2215): Na zastávce Nučice bude vybudován nový pilířový rozvaděč, kam bude přesunuto stávající měření ČEZ Distribuce z rozv. RE1 na stávající zdi budovy zastávky. Hodnota jističe 25B/3 zůstane zachována. Pro jednotlivé PZS vybudován rozvod z tohoto OM.

PZS km 11,778 (P2214), PZS km 10,363 (P2213): Bude zřízeno nové OM ČEZ Distribuce z vedení NN, které křížuje trať v blízkosti PZS km 11,778 pro oba PZS. Sazbový jistič bude mít hodnotu 20B/3.

SO 11-36-01 ŽST LODĚNICE, REKONSTRUKCE PŘÍPOJKY NN

PDS (ČEZ Distribuce, a.s.) provede úpravu distribuční soustavy, přivede nový kabel AYKY 3x120+70 do stávající rozpojovací skříně SR402 R61 na objektu ŽST.

Bude provedena úprava OM – nové domovní vedení z KS do RE1, zvýšení hodnoty sazbového jističe stávajícího OM ČEZ – 3x125A. Bude provedena rekonstrukce rozvaděče RE – nový RE1 pro nepřímé měření na zdi VB nad KS, stávající RE bude přejmenován na RE2 a bude osazen nově (nový rozvaděč). V RE2 bude doplněn vývod pro rozvaděč RH technologií SŽDC osazený obchodním měřením SŽE (3x63A).

SO 11-36-02 ŽST LODĚNICE, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro nový RH technologií SŽDC. Dále osazení nového rozvaděče RZZ pro technologii SZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení ve SÚ), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přistavení mobilního ZZEE.

Bude provedena úprava rozvodů v souvislosti s rušením objektů ve stanici (zrušení objektu St. 1 atd.). Součástí nových rozvodů NN bude i vývod pro strážní domek v současnosti napájený

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12/5867/02/01/00/00	43 / 64

nevyhovujícím kabelem (změny typu několikrát v trase). Veškeré venkovní rozvody NN k novým technologickým prvkům budou provedeny novými kabely CYKY, AYKY).

SO 11-36-03 ŽST LODĚNICE, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V souvislosti s výraznými stavebními úpravami kolejiště, budování nových nástupišť bude v ŽST provedena v rámci stavby rekonstrukce VO. Pro ŽST bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Nové osvětlení bude tvořit soustava 11ks osvětlovacích stožárů výšky 12 m v provedení JŽ osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W (250W). Stožárové rozvodnice osazené jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Ovl. bude z dispečerského pracoviště, nebo místně z RVO. Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásku FeZn 4x30mm. Pro napájení venkovního osvětlení stanice bude ve VB osazen nový rozvaděč venkovního osvětlení RVO, bude osazen jisticími, spínacími a ovládacími přístroji, průmyslovým počítačem PLC, kterým budou ovládány a monitorovány jednotlivé větve osvětlení. Součástí RVO bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu. Tři výstupy z PLC budou rezervovány pro připojení „pozičního“ osvětlení výpravní budovy a přístřešku. V rámci tohoto SO bude položen datový kabel mezi RVO a R1 v DK. Doplnění tohoto rozvaděče o RIO modul včetně úpravy instalace bude v režii ČD RSM Praha.

Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY a CYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 12-36-01 TÚ LODĚNICE - VRÁŽ U BEROUNA, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

PZS km 7,340 (P2210), PZS 6,500 (2209), PZS km 6,304 (P2208): Bude provedena rekonstrukce OM pro PZS km 6,500. Bude provedeno navýšení sazbového jističe na 20B/3. Pro jednotlivé PZS vybudován rozvod z tohoto OM.

SO 13-36-01 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, REKONSTRUKCE PŘÍPOJKY NN

PDS (ČEZ Distribuce, a.s.) provede úpravu distribuční soustavy, z trafostanice BE 3634 Vráž – Vodojem bude z volného odpínače vyveden nový kabel AYKY 3x240+120 k pozemku 1175/9, kde bude ukončen v nové rozpojovací skříni SD022. Do této skříně budou připojeny stávající kabely z rozpoj. skříně SR302 R107 a SR508 R106, tedy i napájecí kabel (HDV) AYKY 3x120+70 do KS.

Bude provedena úprava OM – zvýšení hodnoty sazbového jističe stávajícího OM ČEZ – 3x100A. Bude vybudován nový rozvaděč RE1, kde bude osazeno nově OM ČEZ, rozvaděč bude v pilířovém provedení a bude situovaný v blízkosti nového technologického objektu SŽDC. Z RE1 bude vyveden vývod 3x40A pro RE rozvaděč na VB (nově očíslován RE2) a vývod 3x63 A pro nový RH, který bude umístěn v technologickém objektu. Nově očíslovaný stávající rozvaděč RE2 zůstane osazen stávajícími OM SŽE.

SO 13-36-02 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro technologickou budovu, osazení hlavního rozvaděče RH v technologické budově, osazení rozvaděče pro zabezpečovací zařízení RZZ, do něhož bude zapojena přívodka mobilního ZZEE, tzn. že vybrané vývody z tohoto rozvaděče (SZZ, PZS, případně sdělovací zařízení, osvětlení v technologické budově), budou připojeny za touto přívodkou a budou v chodu při výpadku napájení za předpokladu přístavení mobilního ZZEE.

Rozvaděč RH bude osazen elektroměry SŽE s možností dálkového odečtu s využitím DDTS ŽDC. Hlavní jistič RH bude vybaven motorickým pohonem s možností DO, v RH bude hlídáno napětí na hlavních přípojnicích, sled fází, na dveřích rozvaděče budou umístěna ovládací tlačítka, signalizace stavu přívodního jističe, A-metr V-metr, přepínač místně – dálkově pro přepnutí ovládání hlavního jističe. Součástí RH bude i přepětová ochrana I. a II. Stupeň..

SO 13-36-03 ŽST VRÁŽ U BEROUNA, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V souvislosti s výraznými stavebními úpravami kolejiště, budování nových nástupišť bude v ŽST provedena v rámci stavby rekonstrukce VO. Pro ŽST bude vypracován tzv. protokol o určení

venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Nové osvětlení bude tvořit soustava 6ks osvětlovacích stožárů výšky 12 m v provedení JŽ osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W (250W). Stožárové rozvodnice osazené jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Ovl. bude z dispečerského pracoviště, nebo místně z RVO. Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásku FeZn 4x30mm. Pro napájení venkovního osvětlení stanice bude v technologické budově osazen nový rozvaděč venkovního osvětlení RVO, bude osazen jisticími, spínacími a ovládacími přístroji, průmyslovým počítačem PLC, kterým budou ovládány a monitorovány jednotlivé větve osvětlení. Součástí RVO bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu. Tři výstupy z PLC budou rezervovány pro připojení „pozičního“ osvětlení výpravní budovy a přístřešku. Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY a CYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 14-36-01 TÚ VRÁŽ U BEROUNA - BEROUN ZÁVODÍ, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

PZS km 3,53: Pro napájení nového PZS bude vyveden kabel z nové kabelové skříně KS20 vybudované v ŽST Beroun Závodí. Tato KS je napájena kabelem z rozvodu zajištěné sítě z rozvaděče RZZ.

SO 15-36-02 ŽST BEROUN ZÁVODÍ, NAPÁJENÍ, ÚPRAVY ROZVODŮ

Náplní tohoto SO bude vybudování kabelového přívodu pro výpravní budovu, ve které bude umístěna technologie SZZ, v rámci stavebních úprav pro technologii ZZ bude osazen nový rozvaděč R2, nový rozvaděč RZZ pro technologii SZZ.

Rozvaděč RHE01, kde jsou osazené elektroměry maloodběru ČEZ Distribuce bude nově připojen z kioskové trafostanice. Bude provedena úprava rozvodů v souvisl. s rušením objektů ve stanici (demontáž ZS, atd.). Veškeré venkovní rozvody NN k novým technologickým prvkům budou provedeny novými kabely CYKY, AYKY).

Součástí rozvodny NN (místnost s RH) bude i rozvaděč zajištěné sítě, ve kterém bude realizován automatický záskok mezi napájením rozvaděče RH a stacionárním motorgenerátorem s automatickým startem 40kVA, který je rovněž součástí tohoto SO.

SO 15-36-03 ŽST BEROUN ZÁVODÍ, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V souvislosti s výraznými stavebními úpravami kolejiště, budování nových nástupišť bude v ŽST provedena v rámci stavby rekonstrukce VO. Pro ŽST bude vypracován tzv. protokol o určení venkovního osvětlení dráhy, kde budou přesně definovány hranice osvětlení včetně klasifikace prostor.

Nové osvětlení bude tvořit soustava 21 ks osvětlovacích stožárů výšky 12 m v provedení JŽ osazených sodíkovými vysokotlakými světelnými zdroji 150W (250W) a 5 ks perónních osvětlovacích stožárů výšky 6m v pevném (nesklonném) provedení, osazených vysokotlakými sodíkovými zdroji 70W. konstrukce stožárů bude umožňovat i případné osazení kamer, reproduktorů rozhlasu. Stožárové rozvodnice osazené jednou případně dvěma pojistkami 6A (v závislosti na počtu svítidel na stožáru). Ovl. bude z dispečerského pracoviště, nebo místně z RVO. Všechny stožáry budou uzemněny pomocí pásku FeZn 4x30mm.

Pro napájení venkovního osvětlení stanice bude ve výpravní budově osazen nový rozvaděč venkovního osvětlení RVO, bude osazen jisticími, spínacími a ovládacími přístroji, průmyslovým počítačem PLC, kterým budou ovládány a monitorovány jednotlivé větve osvětlení. Součástí RVO bude i diagnostika chodu jednotlivých větví např. na principu měření proudu. Tři výstupy z PLC budou rezervovány pro připojení „pozičního“ osvětlení výpravní budovy a přístřešku.

Jednotlivé větve osvětlení budou napájeny novými kabely AYKY a CYKY. Kabely budou uloženy v plastových žlabech 10x10cm, převážně ve společném výkopu s trasou kabelů zabezpečovací a sdělovací techniky.

SO 51-36-01 TÚ RUDNÁ U PRAHY - ODBOČKA JENEČEK, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

PZS km 17,407 (P2232); PZS km 18,048 (P2233); PZS km 19,163 (P2234): V samostatné stavbě „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“ budou vybudovány zastávky

Název díla Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) - Rudná - Beroun (mimo)	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	12/5867/02/01/00/00	45 / 64

(v místě PZS km 18,048) Chýně – rudná, Chýně sídliště (v místě PZS 19,163). Napájení PZS a ovl. osvětlení nových zastávek bude zkoordinováno. V rámci SO bude provedena rekonstrukce sloupové trafostanice TS Chýně 22/0,4kV-30kVA, ze které jsou nyní PZS napájeny a rekonstrukce kabelového rozvodu pro PZS.

SO 61-36-01 T Ú HÝSKOV - BEROUN-ZÁVODÍ, PŘÍPOJKY NN PRO PZS

PZS km 2,303 (P2314); PZS 2,855 (2315); PZS 3,271 (2316): Pro napájení nového PZS bude vyveden kabel z nové kabelové skříně KS20 vybudované v ŽST Beroun Závodí. Tato KS je napájena kabelem z rozvodu zajištěné sítě z rozvaděče RZZ.

PZS km 4,969 (P2317): Bude položen nový napájecí kabel z ŽST Hýskov.

B.1.3.4 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Nejvýznamnější nárok na nové odběry elektrické energie znamená zavedení elektrického ohřevu výhybek, za celou stavbu v souhrnu téměř 200 kW. Z důvodu navýšení odběrů jsou posilovány elektrické přípojky a budovány tři nové trafostanice (Rudná u Prahy, Nučice, Beroun Závodí), každá s výkonem 250 kVA. Další nároky mají nové přípojky nn pro nová přejezdová světelná zabezpečovací zařízení, celkem 7 přípojek do 5 kW. Další požadavky jsou na osvětlení nástupišť a kolejí stanic a zastávek, informační systém, zabezpečovací a sdělovací zařízení, apod.

Nároky na připojení dále vyvolávají nové technologických objekty ve stanicích Praha-Hlubočepy a Vráž u Berouna (uvedené v části dokumentace E.2.1 Pozemní objekty). Jedná se pouze o elektrické přípojky, potřeba je zahrnuta v celkové bilanci stanic v následující tabulce. Připojení na zdroj vody, resp. kanalizaci se nevyžaduje.

Stanice, dopravná	elektrický ohřev výhybek příkon (kW)	celková bilance stanice
Výhybna Praha-Hlubočepy	13,4	31 kW (3x47A)
ŽST Praha-Řeporyje	26,4	54,5 kW (3x82A)
ŽST Rudná u Prahy	45,7	78 kW/82 kVA (3x119A)
ŽST Nučice	46,9	80 kW/85 kVA (3x122A)
ŽST Loděnice	11,0	31 kW (3x47A)
ŽST Vráž u Berouna	11,0	31 kW (3x47A)
ŽST Beroun-Závodí	43,5	80 kW/85 kVA (3x122A)
celkem	197,9	

B.1.3.5 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

Odvodnění železničního tělesa je navrženo dle příslušné legislativy. Oproti současnému stavu se nemění, naopak s redukcí rozsahu kolejíště odvodňovaná plocha klesá. Důraz je kladen na odvodnění výhybek. Vody jsou odváděny převážně do vodotečí.

B.1.3.6 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku. Do hodnocení jsou zahrnuty všechny pozemní objekty – budovy (rekonstruované i nově navrhované). Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména vyhlášky č.23/2008 Sb. („o technických podmínkách požární ochrany staveb“) ve znění pozdějších předpisů (vyhláška č.268/2011 Sb.), ČSN 73 0802, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 41 vyhlášky č.246/2001 Sb. („Požárně bezpečnostní řešení“) a vyhlášky č.268/2009 Sb. (vyhláška „O technických požadavcích na stavbu“) ve znění pozdějších předpisů (vyhláška č.20/2012 Sb.).

STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

Seznam obsahuje pouze stavební objekty a provozní soubory, které rozhodujícím způsobem ovlivňují řešení stavby z hlediska požární bezpečnosti:

D.2.2Vnitřní zabezpečovací zařízení

PS 03-22-02 Výh.Praha - Hlubočepy, ASHS

PS 05-22-02 ŽST Praha - Řeporyje, ASHS

PS 07-22-02 ŽST Rudná u Prahy, ASHS

PS 09-22-02 ŽST Nučice, ASHS

PS 11-22-02 ŽST Loděnice, ASHS

PS 13-22-02 ŽST Vráž u Berouna, ASHS

PS 15-22-02 ŽST Beroun-Závodí, ASHS

*D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (DŘT)

PS 07-35-01 ŽST Rudná u Prahy, trafostanice

PS 09-35-01 ŽST Nučice, trafostanice

PS 15-35-01 ŽST Beroun-Závodí, trafostanice

E.1.8 Pozemní komunikace

**SO 14-18-01 Nový sjezd na pozemek parc.č.2148/2

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 03-21-01 Výh.Praha - Hlubočepy, objekt DK

SO 05-21-01 ŽST Praha - Řeporyje, úpravy VB

SO 07-21-01 ŽST Rudná u Prahy, úpravy VB

SO 09-21-01 ŽST Nučice, úpravy VB

SO 11-21-01 ŽST Loděnice, úpravy VB

SO 13-21-01 ŽST Vráž u Berouna, objekt DK

SO 15-21-01 ŽST Beroun-Závodí, úpravy VB

**SO 14-21-01 Úpravy oplocení pozemku parc.č.2148/2

**E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 02-22-01 Zast.Praha - Hlubočepy, přístřešek pro cestující

SO 05-22-01 ŽST Praha - Řeporyje, přístřešek pro cestující

SO 13-22-01 ŽST Vráž u Berouna, přístřešek pro cestující

SO 15-22-01 ŽST Beroun-Závodí, přístřešek pro cestující

Poznámka:

* jedná se o typový výrobek – trafostanice BETONBAU UF3036 se standardizovaným požárně bezpečnostním řešením, které je součástí této dokumentace, opatření zajišťující požární bezpečnost těchto objektů jsou převzata a respektována – jedná se hlavně o jejich situování v území s ohledem na požárně nebezpečné prostory a příjezdy HZS - viz.níže.

** požárně bezpečnostní řešení je uvedeno v samostatné kapitole této dokumentace (kromě této zprávy není v projektu dále řešeno). U ostatních objektů je PBR součástí stavební dokumentace příslušného objektu (přílohy TZ nebo samostatné přílohy), kde jsou podrobná řešení níže konstatovaných skutečností. Vnější ani ostrovní nástupiště se neřeší s ohledem na možnost rozptýlení osob po celém prostoru nádraží při zastavené dopravě.

VHODNOST STAVENIŠTĚ Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY

PŘÍJEZDOVÉ KOMUNIKACE PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU

V rámci stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky do jednotlivých lokalit a ke stávajícím stavebním objektům. Přístup k železničním stanicím a zastávkám je velmi dobrý po systému stávajících pozemních komunikacích.

Stávající obecní komunikace jsou převážně průjezdné, obousměrné a svým provedením splňují požadavky pro příjezd požárních vozidel ve smyslu ČSN 73 0802 a vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.).

U nových objektů budou zřízeny přístupové komunikace pro HZS do bezprostřední blízkosti (< 20 m) všech vstupů do objektu, kterými se předpokládá vedení požárního zásahu.

Nové trafostanice - PS 07-35-01 v ŽST Rudná u Prahy, PS 09-35-01 v ŽST Nučice a PS 15-35-01 v ŽST Beroun-Závodí mají zajištěn přístup jednotek HZS do vzdálenosti < 20m od těchto objektů

- nachází se na zpevněných plochách, které jsou dostatečně únosné pro jednotky HZS (slouží také pro dopravu a osazení vlastní trafostanice) a umožňují otáčení vozidel jednotek HZS.

Stejně tak objekty **DK - SO 03-21-01 ve výh. Praha – Hlubočepy** a **SO 13-21-01 v ŽST Vráž u Berouna** mají zajištěn přístup jednotek HZS do vzdálenosti < 20m od těchto objektů - nachází se na zpevněných plochách, které jsou dostatečně únosné pro jednotky HZS (slouží také pro dopravu a osazení vlastní objektu) a umožňují otáčení vozidel jednotek HZS.

Nový sjezd na pozemek parc.č.2148/2 (SO 14-18-01) – zachovává stávající parametry požadované pro přístupových cest pro HZS k přilehlým lokalitám a objektům – úprava nemá dopad do zajištění požární bezpečnosti dotčené oblasti.

Pro drobné objekty (nástupištní přístřešky) se budování samostatných komunikací pro příjezd požárních vozidel nevyžaduje. Domky u přejezdů jsou přístupné po stávajících veřejných komunikacích.

Během provádění úprav a **oprav železničních přejezdů (viz.bod E.1.3)** v jednotlivých lokalitách je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy tak, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m od vstupu do budovy) – opravy železničních přejezdů budou probíhat po půlkách, tak aby v případě potřeby byl umožněn průjezd jednotek HZS. Navrhované postupy musí být v dostatečném předstihu projednány a odsouhlaseny s územně příslušným HZS kraje a záchranné služby.

ZABEZPEČENÍ POŽÁRNÍ VODY

Nároky na zabezpečení stávajících objektů dotčených stavbou požární vodou se nemění a jako stávající jsou považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Nově vznikající prostory jsou technologické místnosti, kde je nepřípustné hašení a ochlazování vodou a ve smyslu čl. 4.4 a2 případně a3) a b1+b2) normy ČSN 73 0873 se požární vodou nezajišťují.

Nové **trafostanice - PS 07-35-01 v ŽST Rudná u Prahy, PS 09-35-01 v ŽST Nučice a PS 15-35-01 v ŽST Beroun-Závodí** a objekty **DK - SO 03-21-01 ve výh. Praha – Hlubočepy a SO 13-21-01 v ŽST Vráž u Berouna** jsou technologické místnosti, kde je nepřípustné hašení a ochlazování vodou a ve smyslu čl. 4.4 a2 případně a3) a b1+b2) normy ČSN 73 0873 se požární vodou nezajišťují.

Přístřešky na nástupištních jsou prostorem bez požárního rizika, ležící v izolované poloze od okolní zástavby. V souladu s ustanovením čl. 3.4 a3) a čl. 3.4 b1) ČSN 73 0873/2003 se pro tyto objekty zajištění vnějších a vnitřních odběrních míst požární vody nepožaduje.

SPOJENÍ A SIGNALIZACE PRO POŽÁRNÍ ÚČELY

V lokalitě stavby je k dispozici stávající telefonní síť ČD s možností vstupu do státní telefonní sítě.

Stávající výpravní budovy nejsou chráněny EPS (viz.PBŘ jednotlivých objektů) ani nově nevzniká nutnost její instalace.

Trafostanice a objekty DK jsou posouzeny z hlediska ČSN 73 0875/2011 „PBS–Stanovení podmínek pro navrhování EPS v rámci PBŘ jednotlivých objektů. Předmětné prostory nemusí být zařízením elektrické požární signalizace (EPS) povinně vybavovány.

Přístřešky pro cestující (prostor bez požárního rizika) budované v rámci stavby se zařízením EPS nevybavují.

ODSTUPOVÉ VZDÁLENOSTI

Přístřešky jako prostory bez požárního rizika nevytváří požárně nebezpečný prostor. Na základě této skutečnosti se odstupové vzdálenosti přístřešků nestanovují. Jsou provedeny z výrobků třídy reakce na oheň A1-A2 (ocel konstrukce + plechové/skleněné zastřešení) – nehrozí rozšíření požáru pokud se budou nacházet v požárně nebezpečném prostoru jiných objektů.

Trafostanice mají odstupové vzdálenosti stanoveny ve standardizovaném PBŘ (je součástí přílohy. Nové objekty DK mají odstupové vzdálenosti stanoveny výpočtem podle normy ČSN 73 0802/2009 v příslušné části dokumentace vlastního objektu. Stávající objekty jsou z hlediska odstupových vzdáleností řešeny pouze, pokud dochází ke zvětšení požárně otevřených ploch o více jak 10% nebo součin p.c o více jak 30 kg/m².

Požárně nebezpečný prostor od **nových trafostanic - PS 07-35-01 v ŽST Rudná u Prahy, PS 09-35-01 v ŽST Nučice a PS 15-35-01 v ŽST Beroun-Závodí** zasahuje dle standardizovaného požárně bezpečnostního řešení do vzdálenosti 2,23 m od dveří. Objekty jsou osazeny tak, aby v jejich požárně nebezpečném prostoru se nenacházel žádný další objekt s rizikem rozšíření požáru ani se nenacházely v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů. V žst Rudná u Prahy se nejblíže objekt – přízemní budova WC nachází ve vzdálenosti 6,5 m. V žst Nučice stojí objekt osamoceně na zpevněné ploše podél trati. V žst Beroun - Závodí se nejblíže objekt – nádražní budova nachází ve vzdálenosti 3,5 m, ale jeho boční stěna je bez požárně otevřených ploch a tvar požárně nebezpečného prostoru požárně otevřených ploch v podélných stěnách navrženou trafostanicí nezasahuje, což je vyhovující.

Požárně nebezpečný prostor od **nových objektů DK - SO 03-21-01 ve výh. Praha – Hlubočepy a SO 13-21-01 v ŽST Vráž u Berouna** zasahuje do vzdálenosti 1,92 m od dveří. Objekty jsou osazeny tak, aby v jejich požárně nebezpečném prostoru se nenacházel žádný další objekt s rizikem rozšíření požáru ani se nenacházely v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů. Ve výh. Praha – Hlubočepy stojí objekt osamoceně na zpevněné ploše podél trati. V žst Vráž u Berouna se nejblíže objekt – nádražní budova nachází ve vzdálenosti 3,5 m, jeho nejblíže požárně otevřená plocha ve vzdálenosti cca 5 m o níž uvažovaný požárně nebezpečný prostor zasahuje do vzdálenosti 3,35 m, což je vyhovující.

Požárně nebezpečný prostor **stávající výpravní budovy SO 05-21-01 v ŽST Praha - Řeporyje** se vlivem zřízení stavědlové ústředny mění. Nově zasahuje do vzdálenosti 2,40 m na jih od oken a 1,64 m na sever od dveří. V ostatních směrech jsou stávající nedotčené prostory objektu. V požárně nebezpečném prostoru řešeného požárního úseku se nenachází žádný další objekt nebo prostor dotčeného objektu s rizikem rozšíření požáru ani se řešený prostor nenachází v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů nebo prostor dotčeného objektu.

Požárně nebezpečný prostor **stávající výpravní budovy SO 07-21-01 v ŽST Rudná u Prahy** se vlivem zřízení stavědlové ústředny mění. Nově zasahuje do vzdálenosti 3,46 m na sever od okna a dveří. V ostatních směrech jsou stávající nedotčené prostory objektu. V požárně nebezpečném prostoru řešeného požárního úseku se nenachází žádný další objekt nebo prostor dotčeného objektu s rizikem rozšíření požáru ani se řešený prostor nenachází v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů nebo prostor dotčeného objektu.

Požárně nebezpečný prostor **stávající výpravní budovy SO 09-21-01 v ŽST Nučice** se vlivem zřízení stavědlové ústředny mění. Nově zasahuje do vzdálenosti 4,07 m na severozápad a jihovýchod od oken a dveří. V ostatních směrech jsou stávající nedotčené prostory objektu. Dveře v jihovýchodní fasádě jsou s požární odolností tak, aby se v požárně nebezpečném prostoru řešeného požárního úseku nenacházel žádný další objekt nebo prostor dotčeného objektu s rizikem rozšíření požáru ani se řešený prostor nenacházel v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů nebo prostor dotčeného objektu.

Požárně nebezpečný prostor **stávající výpravní budovy SO 11-21-01 v ŽST Loděnice** se vlivem zřízení stavědlové ústředny mění. Nově zasahuje do vzdálenosti 2,37 m na jihovýchod od dveří a 1,84 m na severozápad od okna. V ostatních směrech jsou stávající nedotčené prostory objektu. V požárně nebezpečném prostoru řešeného požárního úseku se nenachází žádný další objekt nebo prostor dotčeného objektu s rizikem rozšíření požáru ani se řešený prostor nenachází v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů nebo prostor dotčeného objektu.

Požárně nebezpečný prostor **stávající výpravní budovy SO 15-21-01 v ŽST Beroun - Závodí** se vlivem zřízení stavědlové ústředny mění. Nově zasahuje do vzdálenosti 2,37 m na jihozápad od okna a 2,09 m na severovýchod od dveří. V ostatních směrech jsou stávající nedotčené prostory objektu. V požárně nebezpečném prostoru řešeného požárního úseku se nenachází žádný další objekt nebo prostor dotčeného objektu s rizikem rozšíření požáru ani se řešený prostor nenachází v požárně nebezpečném prostoru stávajících objektů nebo prostor dotčeného objektu.

NÁSTUPNÍ PLOCHY A ZÁSAHOVÉ CESTY

S ohledem na charakter stávající zástavby a nově budovaných objektů DK a trafostanic se nástupní plochy, vnitřní ani vnější zásahové cesty nepožadují.

POŽÁRNÍ BEZPEČNOST OBJEKTŮ

KABELOVODY

Kabelovody jsou tvořeny plastovými multikanály uloženými ve šterkopískovém loži. Na odbočkách jsou osazeny železobetonové prefabrikované šachty (vstupní poklopy 600/900 mm).

Z hlediska EP EŠČ 33.01.02 se nejedná o kabelové kanály (průchozí, průlezný ani shora přístupný), ale pouze o jiný druh tvárnice kabelové trati, řešené v souladu s ustanovením čl. 4.7 výše zmíněného předpisu. Plastové multikanály jsou certifikovány pro navržené použití. Vstupy kabelů do objektů, tvárnice tras, šachet a na jednotlivých odbočkách z kabelovodu, budou utěsněny certifikovanou požárně odolnou hmotou s odolností EI 60DP1.

NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠKY, ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ A VÝSTUPNÍ OBJEKTŮ

V zast.Praha - Hlubočepy, v žst. Praha - Řeporyje, v žst.Vráž u Berouna a v žst. Beroun - Závodí budou zřízeny nástupištní přístřešky.

Přístřešky jsou otevřené objekty využívané pouze přechodně krátkodobě jako ochrana cestujících proti povětrnostním vlivům. Nosnou konstrukci tvoří ocelová konstrukce s opláštěním trapezovým plechem. Z hlediska ČSN 73 0810/2012 se jedná o konstrukce druhu DP1, třída reakce na oheň A1. Rovněž zařizovací předměty (mobilár) jsou kovové, dlažba zámková – betonová. Přístřešky jsou prostorem bez požárního rizika (nahodilé požární zatížení je 5kg/m²). Z hlediska požární bezpečnosti nejsou kladeny na takový objekt žádné požadavky.

NOVÉ PROVOZNÍ OBJEKTY

Trafostanice - PS 07-35-01 v ŽST Rudná u Prahy, PS 09-35-01 v ŽST Nučice a PS 15-35-01 v ŽST Beroun-Závodí jsou tvořené jednou prefabrikovanou betonovou buňkou, jejíž standardizované požárně bezpečnostní řešení je přílohou této zprávy.

Objekty **DK - SO 03-21-01 ve výh.Praha – Hlubočepy** a **SO 13-21-01 v ŽST Vráž u Berouna** jsou tvořené spojením dvou prefabrikovaných betonových buněk.

Jedná se o jednopodlažní nepodsklepený prefabrikovaný objekt navržený z nehořlavých hmot (kce DP1). Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je h = 0 m.

Objekt tvoří jeden požární úsek ve II.SP.B. Mezní velikost požárního úseku není překročena. Prostory pro NN a VN mohou být v jednom požárním úseku, pokud je provedeno částečné požární členění zástěnou viz.čl.5.2.4 ČSN 73 0804/2010 (zástěna EI 15DP1 předstupující 1 m před povrch zařízení).

Navržené konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy (vstupní dveře) mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí).

Objekt není trvale obsazen. Z místností je k dispozici nechráněná úniková cesta, které vedou přímo na volné prostranství (úniková cesta začíná u vstupních dveří) – podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

STÁVAJÍCÍ PROVOZNÍ OBJEKTY

Úpravy stávající výpravní budovy SO 05-21-01 v ŽST Praha - Řeporyje, jsou změnou stavby skupiny II dle ČSN 73 0834/2011. Konstrukce přízemního objektu jsou nehořlavé. Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je h = 0,00m.

Změnou dotčená část objektu bude rozdělena na dva požární úseky (stavědlová ústředna s předsíní a komora). Nové požární úseky jsou provedeny v I.SP.B, stávající nedotčené prostory jsou uvažovány ve II.SP.B (viz.čl.5.1.5a1) ČSN 73 0834/2011). Mezní velikost požárního úseku není překročena.

Stávající konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy kde dochází ke zvětšení procenta požárně otevřených ploch nebo ke zvýšení požárního rizika mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Nové konstrukce budou provedeny s požadovanou požární odolností. Požární uzávěry v objektu nevznikají. Vstupní dveře do prostoru

chráněného ASHS (stavědlová ústředna) jsou vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením a budou kouřotěsné/plynotěsné. Všechny spáry, prostupy rozvodů, instalací a elektrických rozvodů požárně dělicími konstrukcemi musí být utěsněny (platí i pro instalační prostory v podlaze) systémem s požární odolností 15 minut. Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí). Instalační kanálky v podlaze jsou součástí prostor, kterými prochází (viz.čl.5.1 ČSN 73 0848/2009) a v místě prostupu požárně dělicími konstrukcemi jsou vytvořeny požární přepážky (odolnost dle odolnosti prostupované požárně dělicí konstrukce).

Předmětem projektu nedochází ke zvýšení počtu osob na únikových cestách, navržené prostory jsou bezobslužné. Úpravou nedochází ke zhoršení parametrů únikových cest, které jsou jako stávající považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Z místností jsou k dispozici nechráněné únikové cesty, které v souladu s čl.9.10.2 ČSN 73 0802 začínají v ose výstupu na volné prostranství – podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

Úpravy stávající výpravní budovy SO 07-21-01 v ŽST Rudná u Prahy, jsou změnou stavby skupiny II dle ČSN 73 0834/2011. Konstrukce objektu jsou smíšené. Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je $h = 4,0$ m.

Stavědlová ústředna s předsíní bude tvořit samostatný požární úsek ve III.SP.B. Stávající nedotčené prostory jsou uvažovány ve III.SP.B (viz.čl.5.1.5a1) ČSN 73 0834/2011). Mezní velikost požárního úseku není překročena.

Stávající konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy kde dochází ke zvětšení procenta požárně otevřených ploch nebo ke zvýšení požárního rizika mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Z důvodu přesahu požárně nebezpečných prostorů nově řešené stavědlové ústředny a stávající dopravní kanceláře bude nástupu dosta řešeného prostoru osazen požární uzávěr s požární odolností EI 30DP1-C (požární odolnost z obou stran a bude vybaven samozavíračem). Vstupní dveře do prostoru chráněného ASHS (stavědlová ústředna) jsou vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením a budou kouřotěsné/plynotěsné. Všechny spáry, prostupy rozvodů, instalací a elektrických rozvodů požárně dělicími konstrukcemi musí být utěsněny systémem s požární odolností 45 minut. Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí).

Předmětem projektu nedochází ke zvýšení počtu osob na únikových cestách, navržené prostory jsou bezobslužné. Úpravou nedochází ke zhoršení parametrů únikových cest, které jsou jako stávající považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Z místnosti je k dispozici nechráněná úniková cesta, která v souladu s čl.9.10.2 ČSN 73 0802 začíná v ose výstupu na volné prostranství – podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

Úpravy stávající výpravní budovy SO 09-21-01 v ŽST Nučice, jsou změnou stavby skupiny II dle ČSN 73 0834/2011. Konstrukce objektu jsou smíšené. Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je $h = 4,0$ m.

Stavědlová ústředna s předsíní bude tvořit samostatný požární úsek ve III.SP.B. Stávající nedotčené prostory jsou uvažovány ve III.SP.B (viz.čl.5.1.5a1) ČSN 73 0834/2011). Mezní velikost požárního úseku není překročena.

Stávající konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy kde dochází ke zvětšení procenta požárně otevřených ploch nebo ke zvýšení požárního rizika mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Nové konstrukce budou provedeny s požadovanou požární odolností. Požární uzávěry v objektu nevznikají. Vstupní dveře do prostoru chráněného ASHS (stavědlová ústředna) jsou vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením a budou kouřotěsné/plynotěsné. Všechny spáry, prostupy rozvodů, instalací a elektrických rozvodů požárně dělicími konstrukcemi musí být utěsněny systémem s požární odolností 45 minut. Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí).

Předmětem projektu nedochází ke zvýšení počtu osob na únikových cestách, navržené prostory jsou bezobslužné. Úpravou nedochází ke zhoršení parametrů únikových cest, které jsou jako

stávající považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Z místnosti je k dispozici nechráněná úniková cesta, která v souladu s čl.9.10.2 ČSN 73 0802 začíná v ose výstupu na volné prostranství – podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

Úpravy stávající výpravní budovy SO 11-21-01 v ŽST Loděnice, jsou změnou stavby skupiny II dle ČSN 73 0834/2011. Konstrukce objektu jsou smíšené. Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je $h = 4,0$ m.

Stavědlová ústředna s předsíní bude tvořit samostatný požární úsek ve III.SP.B. Stávající nedotčené prostory jsou uvažovány ve III.SP.B (viz.čl.5.1.5a1) ČSN 73 0834/2011). Mezní velikost požárního úseku není překročena.

Stávající konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy kde dochází ke zvětšení procenta požárně otevřených ploch nebo ke zvýšení požárního rizika mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Nové konstrukce budou provedeny s požadovanou požární odolností. Dveřní otvor mezi stávající dopravní kanceláří a novou stavědlovou ústřednou bude nově uzavírán požárním uzávěrem s požární odolností EI 30DP3-SC (může být dřevěný, ale musí být kouřotěsný a musí být opatřen mechanickým samozavíračem). Vstupní dveře do prostoru chráněného ASHS (stavědlová ústředna) jsou vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením a budou kouřotěsné/plynotěsné.Všechny spáry, prostupy rozvodů, instalací a elektrických rozvodů požárně dělícími konstrukcemi musí být utěsněny systémem s požární odolností 45 minut. Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí).

Předmětem projektu nedochází ke zvýšení počtu osob na únikových cestách, navržené prostory jsou bezobslužné. Úpravou nedochází ke zhoršení parametrů únikových cest, které jsou jako stávající považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Z místnosti je k dispozici nechráněná úniková cesta, která v souladu s čl.9.10.2 ČSN 73 0802 začíná v ose výstupu na volné prostranství – podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

Úpravy stávající výpravní budovy SO 15-21-01 v ŽST Beroun - Závodí, jsou změnou stavby skupiny II dle ČSN 73 0834/2011. Konstrukce objektu jsou smíšené. Výška objektu z hlediska požární bezpečnosti je $h = 4,0$ m.

Změnou dotčená část objektu bude rozdělena na dva požární úseky (stavědlová ústředna s předsíní a místnost pro obsluhu). Nové požární úseky jsou provedeny ve II.SP.B, stávající nedotčené prostory jsou uvažovány ve III.SP.B (viz.čl.5.1.5a1) ČSN 73 0834/2011). Mezní velikost požárního úseku není překročena.

Stávající konstrukce jsou vyhovující pro požadovanou požární odolnost, požárně otevřené plochy kde dochází ke zvětšení procenta požárně otevřených ploch nebo ke zvýšení požárního rizika mají požární bezpečnost zajištěnou odstupovou vzdáleností (viz.výše). Nové konstrukce budou provedeny s požadovanou požární odolností. Požární uzávěr s požární odolností EI 30DP3-SC (může být dřevěný, ale musí být kouřotěsný a musí být opatřen mechanickým samozavíračem) bude osazen na vstupu do stavědlové ústředny z předsíně. Požární uzávěr s požární odolností EI 15DP3-SC (může být dřevěný, ale musí být kouřotěsný a musí být opatřen mechanickým samozavíračem) bude osazen na vstupu do stavědlové ústředny z místnosti pro obsluhu. Vstupní dveře do prostoru chráněného ASHS (stavědlová ústředna) jsou vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením a budou kouřotěsné/plynotěsné. Všechny spáry, prostupy rozvodů, instalací a elektrických rozvodů požárně dělícími konstrukcemi musí být utěsněny systémem s požární odolností 30-45 minut. Vstupy elektroinstalací z kabelovodu nebo šachet do objektu jsou utěsněny s požární odolností EI 60 (při prostupu ze zeminy se těsnit nemusí).

Řešené prostory mají přímo výstup na volné prostranství. Vlastní technologické prostory jsou bezobslužné (max. údržbářská četa $E = 3$ osoby). Z místnosti pro obsluhu ($E = 4$ osoby dle pol.1.1.1 ČSN 73 0818) začíná v souladu s čl.9.10.2 ČSN 73 0802 úniková cesta na výstupu na volné prostranství. Úpravou nedochází ke zhoršení parametrů únikových cest, které jsou jako stávající považovány za vyhovující bez dalšího průkazu. Podmínky pro užití jedné nechráněné únikové cesty jsou splněny, parametry únikové cesty (délka, šířky) jsou vyhovující.

HASEBNÍ PROSTŘEDKY

Trafostanice a objekty DK se vybaví přenosnými hasicími přístroji v souladu s požadavky TNŽ 34 2612 a ČSN 73 0802/2009. Převážně se jedná o PHP CO₂ s hasicí schopností 55B a práškové s hasicí schopností min.21A. Počty přístrojů jsou upraveny v souladu s přílohou 4 vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Přístřešky pro cestující se přenosnými hasicími přístroji nezajišťují.

Při **úpravách stávajících objektů** se, v prostorách kde nedochází ke změně užívání, předpokládá stávající vybavení PHP. Změnou dotčené prostory se vybaví přenosnými hasicími přístroji v souladu s požadavky TNŽ 34 2612 a ČSN 73 0802/2009. Převážně se jedná o PHP CO₂ s hasicí schopností 55B a práškové s hasicí schopností min.21A. Počty přístrojů jsou upraveny v souladu s přílohou 4 vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Počty PHP u jednotlivých objektů jsou uvedeny v příslušné části PBŘ objektů

ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ POŽÁRNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby, splňují požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů požární ochrany. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně používána ani nároky na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou. Celý posuzovaný úsek železniční trati je pod trolejí trakčního vedení.

Vstupy a výstupy kabelů do kabelových tras se utěsní nehořlavou, požárně odolnou hmotou. Totéž platí u nového zaústění kabeláže do stávajících i nově budovaných objektů. Požadovaná požární odolnost EI 60DP1.

Hasební zásah bude provádět JPO Hasičské záchranné služby SŽDC, dále příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu. JPO HZS SŽDC je oprávněna na základě změny č.1 k normě ČSN EN 50110-01/2006 provádět vypnutí trolejového vedení (krytí nesjízdného místa).

V objektech se nevyžaduje zřízení jednotky požární ochrany ani požárních hlídek.

Hodnocení požární bezpečnosti bylo provedeno v rozsahu odpovídajícímu projektu pro stavební povolení.

V žádném z nově navržených provozních objektů není normou požadována instalace stabilního hasicího zařízení (SHZ), zařízení pro odvod tepla a kouře při požáru (SOZ) ani zařízení elektrické požární signalizace (EPS - viz „Spojení a signalizace pro požární účely“).

Stavědlové ústředny v objektech DK ve výh. Praha - Hlubočepy a žst.Vráž u a upravovaných místnostech ve stávajících výpravních budovách v žst.Praha - Řeporyje, žst. Rudná u Prahy, žst.Nučice, žst.Loděnice a žst.Beroun – Závodí jsou na základě požadavku investora (jako nadstandardní zabezpečení) vybaveny **autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS)** na plyn FM-200. ASHS musí být certifikovaný systém, vyhovující zákonným požadavkům ČR v rámci EU. Jedná se o vyhrazené požárně bezpečnostní zařízení ve smyslu §4 čl. 3d vyhlášky MV ČR 246/2001 Sb. Na systému je třeba provádět preventivní péči ve smyslu vyhlášky MV ČR 246/2001 Sb. a dle pokynů výrobce, uvedených v provozní knize. **ASHS je plně autonomní systém s vlastním detekčním systémem.** Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (případně více lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude prostřednictvím ústředny EZS předávat do dohledového centra jen informace o provozním stavu, ale EZS neovládá ASHS (při výpadku EZS není funkce ASHS nijak omezena)..

Ústředna ASHS musí mít zálohované napájení. V případě výpadku běžného provozního napájení bude ASHS napájeno z ÚPS, které jsou součástí ústředny a které zajistí funkčnost zařízení po dobu 24hodin.

Vstupní dveře do prostoru chráněného ASHS jsou kouřotěsné (pro zabránění úniku hasiva) a vybaveny mechanickým samozavíracím zařízením. Uzávěry větracích otvorů mají servopohon, který je ovládán ústřednou ASHS – větrací otvory jsou uzavírány.

Odpojení elektroinstalace provozních (technologických) budov od sítě nízkého napětí v případě požáru:

1. Odpojení elektroinstalace provést v hlavní domovní přípojkové skříni – budou odpojeny veškeré spotřebiče v technologické budově mimo zabezpečovacího zařízení ve stavědlové ústředně a zařízení dispečerské řídicí techniky a požární signalizace (samozhášecího zařízení) – CENTRAL STOP (ČSN 73 0848/2009)

2. Odpojení zabezpečovacího zařízení a zařízení dispečerské řídicí techniky a požární signalizace (samozhášecího zařízení) – TOTAL STOP lze provést:

- a/ tlačítkem u vstupních dveří ve stavědlové ústředně
- b/ povel z pracoviště dispečera
- c/ povel z pracoviště v dopravní kanceláři

Informace o způsobu vypnutí zabezpečovacího zařízení bude trvale umístěna u hlavního vypínače budovy – u hlavní domovní přípojkové skříně. Připojení ASHS bude odpovídat požadavkům čl.12.9.2 ČSN 73 0802/2009, ostatní elektroinstalace splní požadavky čl. 12.9.3 výše zmíněné normy.

Postup při havarijním vypnutí TM:

Havarijní vypnutí zajistí pracovník pohotovosti SDC STM v komunikaci s elektrodispečerem PRE. Z tohoto důvodu nejsou pro vypnutí R 110kV s oběma přívody VVN linek PRE navrženy ovládací prvky (tlačítka) „TOTAL STOP“ ve smyslu ČSN 73 0848/2009 a vyhlášky 23/2008 Sb. (ve znění 268/2001 Sb.) Na vstupních vratech rozvodny 110 kV a vratech chodby na východním průčelí objektu bude umístěn popis postupu vypnutí el. energie celého zařízení včetně kontaktních informací (tel. čísel) na jednotlivé pracovníky, kteří vypnutí el. energie v objektu budou zajišťovat.

Veškeré použité materiály a zařízení požární ochrany (požární uzávěry, požární ucpávky apod.) musí mít platnou atestaci a být schválena pro použití v ČR.

Při realizaci stavby budou dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcí, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

B.1.3.7 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. 20/1966 Sb, o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- 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
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

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 drážní bezpečnostní předpis OP 16.
- 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 ověřena sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

B.1.3.8 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, nástupiště apod.

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a 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“.

Signální pásy (nebo jejich části) bezprostředně související s přechodem a vodící pásy přechodu tvoří funkční celek a musí být jako celek vytyčeny, osa vytyčení je rovnoběžná s osou přechodu (směrem přecházení).

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Přechody pro pěší a 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.

Dále je v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 o technických specifikacích interoperability Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)

B.1.3.9 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

PODMIŇUJÍCÍ INVESTICE

- „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ (Dokumentace pro realizaci stavby 04/2012, METROPROJEKT Praha a.s.), v textu často zmiňovaná jako 1 .etapa, resp. 1. fáze rekonstrukce trati
- Studie proveditelnosti „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ (11/2011, METROPROJEKT Praha a.s.)

Dokumentace je koncipována tak, že navazuje na stav po dokončení opravných prací, které jsou specifikovány ve výše uvedené dokumentaci (viz část dokumentace A – Průvodní zpráva, kapitola A.4.1.)

SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

- „Rekonstrukce PZS v km 16,410 a 16,832 trati Praha Smíchov - Rudná - Beroun Závodí“

- „Rekonstrukce železničního svršku Praha Řeporyje - Rudná u Prahy“
- „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“
- Záměry na zřízení chodníků v blízkosti přejezdů v obcích Rudná u Prahy, Nučice, Vráž u Berouna, Beroun
- „Cyklostezka „Prokopská“
- „Stavba č. 3090 „TV Řeporyje, etapa 0014, Kanalizace Ořešská“
- „Kanalizace obce Vráž“
- „Rekonstrukce trati Praha-Smíchov – Černošice a Černošice – Beroun“
- „Obytný soubor nízkoenergetických domů Prokopské údolí“
- „Zastávka MHD a komunikace pro pěší“ (v Rudné u Prahy)
- „Nový chodník v ul. Nádražní v obci Vráž“

B.1.3.10 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů na realizaci bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit zajištění el. energie a vody. Zajištění jiných energií (pára, horká voda) pro provoz stavby není vyžadováno.

PLOCHY PRO ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

Pro realizaci stavby jsou v obvodu staveniště (na pozemcích investora) navrženy užitkové plochy, které budou dočasně využívány pro sociální, provozní a výrobní potřeby zhotovitele stavby.

Konkrétní využití záborů není specifikováno, ale je předpokládáno, že na nich bude řešeno zejména:

- a) umístění dočasných mobilních objektů zařízení staveniště,
- b) skládky stavebního materiálu,
- c) manipulační a předmontážní potřeby výstavby,
- d) dočasné mezideponie materiálu.

Rozsah dočasných záborů je graficky vyjádřen v koordinačních situacích v části C.2 dokumentace.

STAVEBNÍ POSTUPY

Nejrozsáhlejší částí stavby z hlediska délky bude výkop a podkládka dálkových kabelů v trase důsledně sledující stopu trati. Tyto práce budou prováděny za provozu dráhy

Dále bude stavba soustředěna především do stanic a zastávek, resp. do míst úrovnových přejezdů.

Vzhledem k minimalizaci výluk drážní dopravy byla stavba rozdělena do dvou etap. První etapa, obsahující opravné práce, je spojena s rozsáhlými nepřetržitými výlukami. V srpnu a září 2012 byly provedeny opravné práce v úseku Praha-Smíchov – Rudná u Prahy (přes 60N), další dlouhodobá výluka se plánuje na období duben-květen 2013, kdy budou provedeny opravné práce v úseku Rudná u Prahy – Beroun-Závodí. Opravné práce jsou řízeny Oblastním ředitelstvím Praha (složka SŽDC, s. o., která zajišťuje především provozuschopnost a údržbu stávajících tratí) a realizovány za účelem uvedení tratě do stavu vyhovujícímu předpokládanému zvýšení dopravy v následujících letech, včetně přípravy pro instalaci nového zabezpečovacího zařízení.

Druhá etapa (tvoří náplň tohoto projektu) je na výluky drážní dopravy méně náročná.

Kratší výluky budou spjaty zejména s pracemi na železničním svršku a spodku a při zřizování vysokých nástupišť, s opravami přejezdových konstrukcí, resp. stavbou nových PZZ

Doba konání výluky	Lokality stavebních postupů								
	BM	BZ	V	L	N	RZ	Ř	HV	HZ



Začátek výluky	Konec výluky	Počet dní výluky	Most Beroun v km 0,328	Beroun Závodí	Vraž u Berouna	Loděnice	Nuče	Rudná u Prahy zastávka	Praha Řeporyje	Praha Hlubočepy výhybna	Praha Hlubočepy zastávka
			Fáze stavebních postupů (údaj v závorce uvádí skutečný počet potřebných dnů, pokud se liší od počtu dnů výluky)								
2. 4. 2014	13. 4. 2014	12N	BM	BZ1	V1+V2 (7N)	L1+L2 (7N)					
14. 4. 2014	22. 4. 2014	9		BZ2 (7)					Ř1 (7)	HV1	
23. 4. 2014	29. 4. 2014	7N					N1+N2	RZ	Ř2	HV2 (4N)	HZ

Přehled opatření při nepřetržitých výlukách

Doba konání výluky			Nesjízdný úsek	Osobní doprava*	Nákladní doprava
				NAD	Odklonové trasy Mn, Pn, Vn
2. 4. 2014	13. 4. 2014	12N	Beroun – Loděnice	Beroun – Nuče, Beroun – Hýskov	Směr Hýskov trs Hostivice, Kladno, Rakovník. Směr Nuče trs Hostivice, Rudná u Prahy. Vlečka Mořina v provozu. Vlečka Cembrit (Beroun Závodí) a Vlečka ČMC (Loděnice) mimo provoz
23. 4. 2014	29. 4. 2014	7N	Praha-Smíchov – Nuče	Praha-Smíchov – Beroun	Směr Rudná u Prahy trs Beroun-Závodí, Rakovník. Vlečka Mořina v provozu. Úsek Hostivice – Rudná sjízdný po celou dobu.

*Odklonové trasy u osobní dopravy nejsou využity

ZÁSADY K HAVARIJNÍMU PLÁNU STAVBY

NAKLÁDÁNÍ SE ZÁVADNÝMI LÁTKAMI DLE §39 ZÁKONA Č. 254/2001 Sb

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, stavba se nachází v bezprostřední blízkosti vodních toků, ve stanovených záplavových územích a v ochranném pásmu podzemního vodního zdroje.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. je povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude v dalším stupni projektové dokumentace vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků a následně schválení dotčenými vodoprávními úřady (Magistrát Hlavního města Prahy, Městský úřad Černošice, Městský úřad Beroun).

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

NAKLÁDÁNÍ A ZACHÁZENÍ SE ZÁVADNÝMI LÁTKAMI VE SMYSLU VYHLÁŠKY Č.450/2005 Sb. (VE ZNĚNÍ VYHLÁŠKY 175/2011 Sb.)

1. Nakládáním se závadnými látkami se rozumí těžba, výroba, zpracování, skladování, skládkování, zachycování, doprava, použití, zneškodňování, distribuce, prodej aj.

2. K zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu dochází:

- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných závadných látek nad 1000 litrů

- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných závadných látek vyšším než 2000 litrů (v kterémkoliv okamžiku)
- v případě pevných závadných látek při celkovém množství nad 2000 kg

3. Zacházení se závadnými látkami spojené se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody se rozumí: *Zacházení se závadnými látkami při podnikatelské činnosti v ochranných pásmech vodních zdrojů I. a II. stupně, v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod, v záplavových územích, na vodních tocích či vodních nádržích nebo v jejich blízkosti, v bezprostřední blízkosti kanalizačních vpustí nebo šachet svedených do kanalizace pro veřejnou potřebu nebo do povrchových vod.*

V tomto případě dochází k zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu:

- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 10 litrů, pevných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 15 kg
- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných zvlášť nebezpečných závadných látek vyšším než 15 litrů
- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek nad 250 litrů, pevných nebezpečných závadných látek nad 300 kg
- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek vyšším než 300 litrů

4. O zacházení se závadnými látkami se nejedná při nakládání s uhlovodíky ropného původu jako pohonnými hmotami při provozu jednotlivých prostředků silniční, drážní, vodní a letecké dopravy a mobilních mechanizačních prostředků včetně provozu vojenské techniky a materiálu.

ZÁVADNÉ LÁTKY POUŽÍVANÉ NA DOPRAVNÍCH STAVBÁCH V ČR

ZÁVADNÉ LÁTKY

- ropné látky a jejich deriváty
(persistentní uhlovodíky ropného původu a persistentní minerální oleje)
- stavební chemie

NAKLÁDÁNÍ SE ZÁVADNÝMI LÁTKAMI PŘI DOPRAVNÍCH STAVBÁCH

- doplňování pohonných hmot doplňování a stáčení do stavební mechanizace včetně drobné mechanizace
- doplňování ostatních provozních kapalin do stavební mechanizace včetně drobné mechanizace
- skladování stavební chemie
- míchání jednotlivých komponentů
- aplikace stavební chemie v jednotlivých stavebních objektech

Přibližný objem palivové nádrže velkých stavebních strojů činí cca 200 - 400 l motorové nafty, která by mohla být při poškození stroje zdrojem znečištění vodního prostředí.

AREÁLY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

Zpracovatel projektové dokumentace v současném stupni projektové dokumentace předpokládá umístění ploch zařízení stavenišť v jednotlivých železničních stanicích v rekonstruovaném úseku. V těchto areálech budou umístěny mezideponie stavebního odpadu, odstavné plochy stavební mechanizace a dopravních prostředků, skládky a uzavřené sklady stavebního materiálu a stavební chemie, sociální zázemí stavby, kanceláře vedení stavby.

Konkrétní polohy, využití, způsob napojení na stávající inženýrské sítě, přístupové cesty a vybavení areálů nejsou v tomto stupni zpracovány.

Upozorňujeme na nutnost, aby odstavné plochy stavební mechanizace, sklady stavební chemie a jiných látek závadných vodám nebyly umístovány do záplavových území, do ochranného pásma vodního zdroje a do bezprostřední blízkosti vodních toků.

V případě, že se budou v areálu ZS nacházet vpusti veřejné kanalizace nebo perforované poklopy kanalizačních šachet, je nutné také zavést opatření proti úniku závadných látek do veřejné kanalizace.

NÁVRH PREVENTIVNÍCH OPATŘENÍ PŘED KONTAMINACÍ POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD ZÁVADNÝMI NEBO NEBEZPEČNÝMI LÁTKAMI

ZABEZPEČENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

- Areál zařízení staveniště v žst. Nučice nebude umístěn do OPVZ II. stupně Nučice.
- Areály zařízení staveniště nebudou umísťovány do záplavových území.
- Zařízení staveniště budou vybavena skladovým kontejnerem určeným pro skladování látek závadných vodám – vodotěsný, se zachytnou vanou.
- Zařízení staveniště, odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel a stanoviště určené pro doplňování pohonných hmot do stavebních strojů budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie (havarijní souprava).
- Skladový kontejner pro látky závadné vodám bude umístěn na zpevněném povrchu.
- V areálu zařízení staveniště budou k dispozici úkapové nádoby a zachytná vana, která pojme celý objem provozní (palivové) nádrže stavebního mechanismu.

ZABEZPEČENÍ PLOCH PRO SKLADOVÁNÍ SYPKÝCH STAVEBNÍCH ODPADŮ, KAMENIVA A VÝKOPOVÉ ZEMINY

- Plochy deponií **nebudou** umísťovány do bezprostřední blízkosti břehových hran vodních toků.
- Směrem k toku budou deponie zabezpečeny zábranami proti možnému sesuvu do koryta. např. betonové bloky (City blok, New Jersey blok)
- Plochy deponií **nebudou** umísťovány do **aktivních zón záplavových území**.
- Po **každém ukončení pracovní směny** v prostorách jednotlivých stavebních objektů v bezprostřední blízkosti koryta vodního toku budou **odstraněny odplavitelné předměty** z prostoru koryta, břehových hran a záplavového území
- **Skládky sypkých materiálů** přímo **v prostorách jednotlivých stavebních objektů** v blízkosti břehových hran vodních toků (kamenivo, zemina, odstraněná ornice), smýcené dřevo a dřevní hmota budou **krátkodobého charakteru**, odvoz a přísun bude zajištěn během jedné směny

NAKLÁDÁNÍ S POHONNÝMI HMOTAMI A PROVOZNÍMI KAPALINAMI MECHANIZACE V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

- **Doplňování pohonných hmot** a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren nebude prováděno ve vodohospodářsky citlivých územích – v ochranném pásmu vodního zdroje, v bezprostřední blízkosti vodních toků a v záplavovém území.
- **Doplňování pohonných hmot** a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel.
- **Doplňování pohonných hmot** a provozních **kapalin do drobné mechanizace** bude prováděno pokud možno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů
- **Stáčení pohonných hmot** z mobilních cisteren do stavebních mechanismů v provozním území stavby bude prováděno za použití úkapových nádob nebo pokud to bude možné na zpevněných plochách.
- **Nádrže stavebních mechanismů** budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot
- **Obsluhy vozidel**, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- Při **odstavení mechanismů** mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody, bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek zachytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží.
- **Pohonné hmoty a provozní kapaliny pro drobnou ruční mechanizaci** budou skladovány pouze v areálech ZS mimo ochranná pásma vodních zdrojů a to v uzavřeném vodotěsném kontejneru se zachytnou vanou.

PROVOZ MECHANIZACE V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

- **Provoz vozidel a mechanizace** bude omezen pouze na určené staveništní komunikace a provozní území stavby.

- **Vozidla**, stavební mechanizmy a drobná mechanizace budou v bezvadném technickém stavu, jejich provozovatel zodpovídá za jejich technický stav, pravidelné technické prohlídky a pravidelné školení obsluhy.
- **Po ukončení pracovní směny** bude stavební mechanizace ze staveniště odsunuta **na vymezenou odstavnou plochu v určeném areálu ZS**.
- **Vozidla a stavební mechanizace** budou vybaveny **malou přenosnou havarijní soupravou**, která je přímo určena jako výbava nákladních automobilů nebo těžké techniky (v současnosti v nabídce specializovaných firem v ČR).
- Na území stavby **v ochranném pásmu vodního zdroje Nučice** budou např. generátory, čerpadla nebo kompresory umístěny ve venkovní záchytné vaničce umožňují odtok čisté dešťové vody (v současnosti v nabídce specializovaných firem v ČR).

NAKLÁDÁNÍ SE STAVEBNÍ CHEMIÍ

- **Závadné látky – stavební chemie** budou skladovány na ploše ZS v uzavřeném kontejneru vhodném pro skladování závadných látek (vodotěsný, s ocelovým roštem, se záchytnou vanou).
- **Stálé skladování látek** závadných vodám **nebude prováděno v ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně Nučice**, na staveniště bude dopravována vždy **pouze jednodenní zásoba**. Tato jednodenní zásoba bude umístěna v záchytném zařízení, např. mobilní záchytná kovová paleta (v současnosti v nabídce specializovaných firem v ČR).
- **Pověřená osoba dodavatele** stavby provádí pravidelnou **senzorickou kontrolu stavu (těsnosti) obalů**, ve kterých jsou skladovány závadné látky.
- Při **rozdělování stavební chemie v kapalném skupenství** do menších nádob nebo při míchání jednotlivých komponentů budou používány záchytné (úkapové) nádoby a textilní sorbenty.
- **Nástřiky a nátěry** na mostní konstrukci přes Berounku budou prováděny **pod ochranou sorpčních textilií**.
- Po **ukončení pracovní směny** budou nádoby se stavební chemií uloženy do uzavřeného kontejneru v určeném areálu ZS.
- Při **aplikaci stavební chemie ze strojního zařízení** bude **dodržován technologický postup a návod obsluhy stroje**. Obsluhu bude provádět **proškolený pracovník**.

NAKLÁDÁNÍ S NEBEZPEČNÝMI ODPADY V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

Prázdné obaly od závadných látek nebo jejich nevyužité zbytky budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště. Totéž platí pro **použité sorbenty a čistící tkaniny**.

Jedná se o odpad ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění a zák. č.477/2001 Sb. o obalech v platném znění.

Katalogové č. odpadu:

- 15 01 10* – obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
- 08 01 11* - odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
- 08 01 17* - odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
- 15 02 02* - absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami

Materiál předat oprávněné osobě (ve smyslu z. 185/2001, Sb. o odpadech) k likvidaci

POUČENÍ PRACOVNÍKŮ STAVBY

- **Odpovědní TH pracovníci** budou seznámeni s:
 - o vnitropodnikovými směnicemi k ochraně ŽP (EMS)
 - o z. č. 254/2001 Sb. – vodní zákon, z. 185/2001 Sb. o odpadech, z. č. 114/1992 Sb. – o ochraně přírody, z. č. 356/2003 Sb. – o chemických látkách

Vybraní pracovníci dělnických profesí budou seznámeni se základními zásadami těchto zákonů

- **S havarijním plánem** budou seznámeni **všichni pracovníci**, kteří zacházejí se závadnými látkami, a to formou školení před zahájením stavby. S havarijním plánem budou **seznámeni a zavázáni k plnění i subdodavatelé**.
- **Všichni pracovníci** budou **prokazatelně seznámeni** se **zásadami bezpečného zacházení se závadnými resp. chemickými látkami** a **bezpečného provozu technických zařízení**, v nichž jsou tyto závadné látky umístěny.
- Všichni pracovníci budou obeznámeni **s umístěním havarijní soupravy a jejím složením**.
- **Hlášení havárie a bezprostřední opatření** po jejím vzniku **bude řídit** odpovědný pracovník nebo jím pověřené odpovědné osoby.
- **Odpovědný pracovník stavby** bude postup při bezprostředních opatřeních po havarijním úniku konzultovat s technickým dozorem stavby – odborná způsobilost v hydrogeologii.
- Pracovníci stavby budou seznámeni se **zásadami bezpečnosti práce** při havárii a její likvidaci.

ZÁKLADNÍ ZÁSADY BOZP PŘI LIKVIDACI HAVÁRIE

- Viditelně označit plochu postiženou únikem závadné látky
- **Pracovníci pověřeni provedením prvotních opatření** budou **používat ochranné pracovní pomůcky (dle rizikových faktorů uniklé látky)** použít odpovídající ochrannou pomůcku – ochranné rukavice, ochranné brýle, respirátor nebo ochranná maska, ochranný oděv, ochranná obuv) viz bezpečnostní list konkrétní látky
- Pro **používání ochranných prostředků** budou pracovníci využívat informací **z bezpečnostních listů** konkrétních látek
- V provozním území stavby bude **zajištěna tekoucí pitná voda** pro případ zasažení zdraví nebezpečnou látkou.
- Při likvidaci **havárie hořlavé závadné látky** nebude v blízkosti zacházeno s **otevřeným ohněm** nebo se **zařízením v jiskřivém provedení**.
- **Po manipulaci s uniklou závadnou látkou**, před **jídlem, kouřením a použitím WC** a **po konci směny při likvidaci havárie** si pracovníci důkladně **omyjí** ruce, předloktí a obličej a kontaminované oděvy odstraní jako nebezpečný odpad.
- Při práci v korytě toku a při instalaci normé stěny musí mít pracovníci k dispozici **OOPP** určený pro **ochranu před utonutím**, který musí umožnit **zachycení nebo vyzdvížení** jeho uživatele z vody a **obuv umožňující brodění**.

ZÁSADY K POVODŇOVÉMU PLÁNU STAVBY

PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ V OBDOBÍ VÝSTAVBY

Pro výstavbu v bezprostřední blízkosti koryt vodních toků a v záplavovém území platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající možnost zhoršení odtokových podmínek v místě stavebního objektu, poškození samotného stavebního objektu, poškození uloženého materiálu, odplavení uloženého materiálu, odplavení deponií uložených sypkých látek nebo uložených závadných látek a následné znečištění.

Toto ohrožení platí i pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek.

POVODŇOVÝ PLÁN

Pro stavební objekty ohrožené povodní bude vypracován povodňový plán stavby, který bude splňovat náležitosti zákona 254/2001 Sb. a odvětvové normy TNV 752931 - Povodňové plány.

Povodňový plán bude mimo jiné obsahovat:

- konkrétní postupy a organizační pokyny pro činnost na staveništi v období před povodní a při povodni
- telefonní kontakty pro organizaci činnosti při zvládání povodňové situace
- návrh vlastních stupňů povodňové aktivity pro účely stavby

Obdobím před povodní je vyhlášení I.stupně povodňové aktivity povodňovými orgány nebo vydání výstrahy hlásné a předpovědní povodňové služby.

Tento plán bude po vypracování předložen správcům toků dotčených stavbou k odbornému vyjádření. Před zahájením stavby předloží zhotovitel stavby povodňový plán povodňovým orgánům dotčených obcí k potvrzení souladu s jejich povodňovými plány.

POVODŇOVÁ SLUŽBA STAVBY

Ochranu staveniště před povodněmi zajišťuje zhotovitel, který zřizuje povodňovou službu stavby. Předsedou povodňové komise stavby bude stavbyvedoucí, který zodpovídá za povodňovou ochranu staveniště.

Povodňová komise stavby ve svých rozhodnutích podléhá povodňové komisi dotčené obce, kterou stavbyvedoucí informuje o situaci na stavbě a o provedených opatřeních. Při řešení povodňové situace zhotovitel spolupracuje s investorem stavby (jeho technickým dozorem) – SŽDC, s.o. stavební správa západ se sídlem v Praze.

HLAVNÍ POVINNOSTI POVODŇOVÉ SLUŽBY AREÁLU STAVENIŠTĚ

Hlavním úkolem povodňové služby staveniště je:

- nahlášení zahájení činnosti na vodohospodářský dispečink Povodí Vltavy s.p.
- nahlášení zahájení činnosti na obecní úřady obcí, v jejichž správním území se nacházejí úseky stavby ohrožené povodní a poskytnutí kontaktního telefonu (trvalá dostupnost) pro potřebu hlášené povodňové služby
- zřízení pomocných vodočtů stavby s vyznačenými vlastními SPA pro potřebu stavby
- sledovat informace o výstrahách HPPS (hlásná povodňová a předpovědní služba)
- zajistit vlastní sledování stavu vody ve vodním toku – pomocný vodočet stavby
- každodenní zaznamenávání vodních stavů ve vodním toku do stavebního deníku
- zajistit, že po ukončení každé pracovní směny bude veškerá mechanizace i materiály z prostoru jednotlivých stavebních objektů v záplavovém území přemístěny do areálu ZS
- zajistit, že po každém ukončení pracovní směny budou odstraněny odplavitelné předměty z prostoru koryta, břehových hran a záplavového území do areálu ZS
- mimo pracovní směny budou materiály v obalech skladovány v uzavřených kontejnerech v areálu ZS
- skládky sypkých materiálů přímo v prostorách jednotlivých stavebních objektů v blízkosti břehových hran vodních toků (kamenivo, zemina, odstraněná ornice), smýcené dřevo a dřevní hmota budou krátkodobého charakteru, odvoz a přísun bude zajištěn během jedné směny
- při výstražné informaci vydané HPPS o přivalových srážkách nebo dlouhotrvajících deštích a při prognóze povodňové situace v povodí zajistí povodňová služba stavby :
 - o včasné odstranění stavební mechanizace a stavebních materiálů z koryta toku, z blízkosti břehových hran vodního toku a celého záplavového území do areálu ZS
- určí konkrétní pracovníky pro vyklízení staveniště a odstraňování naplavených překážek v korytech dotčených toků

B.1.4 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL

Stavba nevyžaduje zábory pozemků určených pro funkci lesa (PUPFL)

Stavba nevyžaduje ani trvalé zábory zemědělského půdního fondu, pouze zábory dočasné, s dobou trvání do 1 roku. Přehled záborů po katastrálních územích je uveden v následující tabulce.

zábory ZPF a PUPFL (m²)

katastrální území	Trvalý zábor		Dočasný zábor do 1 roku	
	ZPF	PUPFL	ZPF	PUPFL
Hlubočepy	0	0	148	0
Beroun	0	0	72	0
celkem	0	0	220	0

B.1.5 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Vzhledem k charakteru stavby není vyžadováno velké množství trvalých záborů. Jedná se většinou o umístění releových domků u nově zabezpečených přejezdů tak, aby domky nebránily v rozhledových poměrech. Opticky velký zábor v Berouně je spíše snahou o majetkové narovnání, jedná se o pozemky, na nichž je v současné době provozována dráha, avšak patří cizím vlastníkům.

Dále se jedná o dočasné zábory a věcná břemena, především kabelových vedení. Přehled trvalých a dočasných záborů a věcných břemen je uveden v následující tabulce:

Trvalý zábor (m²)

<i>katastrální území</i>	<i>ZPF</i>	<i>PUPFL</i>	<i>ostatní</i>	<i>celkem</i>
Vráž u Berouna	0	0	38	38
Beroun	0	0	1339	1339
<i>celkem</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1377</i>	<i>1377</i>

Dočasné zábory a věcná břemena (m²)

katastrální území	dočasný zábor do 1 roku				Věcná břemena
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	
Hlubočepy	148	0	0	148	275
Jinonice	0	0	0	0	13
Řeporyje	8	0	81	89	0
Dušníky u Prahy	0	0	670	670	162
Chýně	0	0	0	0	14
Nučice u Prahy	0	0	23	23	25
Loděnice u Berouna	0	0	0	0	48
Vráž u Berouna	0	0	515	515	195
Beroun	72	0	1799	1871	785
celkem	220	0	3088	3316	1365

Problematika je podrobně řešena v části I.2 Geodetické dokumentace – majetkoprávní část.

Přehled staveb, které je nutno odstranit, je náplní objektů demolice - přehled je zároveň uveden v kapitole B.1.3.3 odstavec Demolice této zprávy.

B.1.6 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V oblasti zabezpečovacího zařízení nová řešení

- Systém automatického stavění vlakových cest (ASVC)
- Výstražné zařízení pro cestující (VZC)
- návěst „Jízda podle rozhledových poměrů“

V oblasti železničního svršku a spodku

- Pro zpracování projektové dokumentace objektu žel. spodku je nutný souhlas SŽDC s použitím zmenšeného sklonu příčné zemní pláně 4% a použití podélného sklonu tratí od 3% až na 3‰.

V době zpracování dokumentace nebyly známy další potřebné výjimky z předpisů nebo technických norem.

B.1.7 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

- Uzavřít smlouvy o „připojení odběrného elektrického zařízení k distribuční soustavě“ – ČEZ Distribuce, pro stanice Rudná u Prahy, Nučice a Beroun-Závodí, i pro další nové odběry (především přípojky PZS apod.)
- Doplnit geotechnický průzkum
- Doplnit stavebnětechnický průzkum budov
- Aktualizovat průzkum správců inženýrských sítí
- Aktualizace geodetické a mapové podklady (zaměřit skutečné provedení opravných prací, které se mají realizovat v první etapě v předstihu)
- Zpracovat předkategorizaci železničního svršku
- Stanovit časovou, funkční a věcně technickou koordinaci s budoucími záměry a stavbami v zájmovém území.
- Dořešit případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním projektu a zahájením stavby

V Praze 30.11.2012