

Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby:  <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Podpis: _____</span> <span>Datum: _____</span> </div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.8.2025	Definitivní odevzdání	Ing. Jiří Pelc

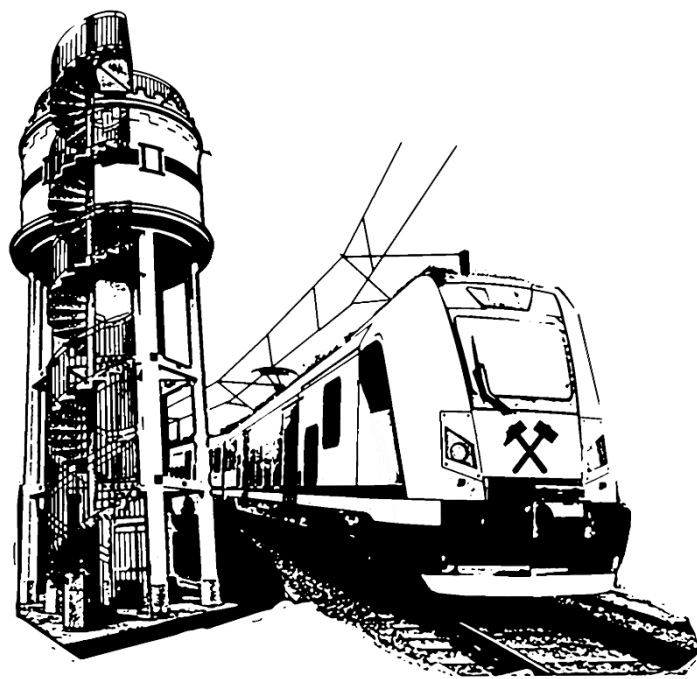
Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> <b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b> Zástupce investora: Stavební správa západ Adresa: Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	
---------------------	---	--

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

Název stavby/akce:	<b>Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť</b>	Označení investora: <b>S631700063</b> Zakázka: <b>22067-01</b>
Název části:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	Označení části: <b>B</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	Označení objektu/komplexu: —
Název přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílčí části přílohy:	-	<b>1. 001</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Jiří Pelc	Jiří Podhradský	Formáty: 96 x A4
Kraj: Plzeňský	Katastrální území: viz. příloha A.	TUDU: viz. příloha A.
		Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
		Smluvní datum zpracování: <b>31.8.2025</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podoblet:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 7 0 0 0 6 3	- P D P S - A X X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X X	- 0 0 0

# Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť



## Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

### Souhrnná technická zpráva

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Jiří Pelc

Zástupce hlavního inženýra projektu:

Jiří Podhradský

Ve smyslu § 329, odst. 1 písm. d) zák. č. 283/2021 Sb. je  
**dokumentace pro stavební povolení zpracována v rozsahu vyhlášky č. 146/2008 Sb. dle přílohy č. 3,**  
 protože práce na dokumentaci začaly před datem 31. 12. 2023.  
 (dle metodiky MMR Dokumentace pro povolení záměru a její forma pro vklad do portálu stavebníka)

## Obsah

B.0.	Seznam zkratek	6
B.1.	Popis území stavby	8
B.1.a	Charakteristika území a stavebního pozemku	8
B.1.b	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	8
B.1.c	Vydaná rozhodnutí, povolení a výjimky	8
B.1.d	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9
B.1.e	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	9
B.1.f	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	9
B.1.g	Ochrana území podle jiných právních předpisů	9
B.1.h	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	9
B.1.i	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	9
B.1.j	Požadavky na sanace, demolice, kácení dřevin	9
B.1.k	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	10
B.1.l	Územně technické podmínky	10
B.1.m	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	10
B.1.n	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	10
B.1.o	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.	10
B.2.	Celkový popis stavby	11
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	11
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	14
B.2.3	Celkové technické řešení	14
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	15
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	16
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	16
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů	36
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	103
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	103
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	103
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	103

<i>B.2.12 Kapacitní údaje stavby</i>	104
B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	105
<i>B.3.a Napojovací místa technické infrastruktury</i>	105
<i>B.3.b Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,</i>	105
<i>B.3.c Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.</i>	105
B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	105
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	105
<i>B.5.a Terénní úpravy</i>	105
<i>B.5.b Vegetační úpravy</i>	105
<i>B.5.c Biotechnická, protierozní opatření</i>	106
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	106
<i>B.6.a Vliv na životní prostředí</i>	106
<i>B.6.b Vliv na přírodu a krajinu</i>	106
<i>B.6.c vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,</i>	106
<i>B.6.d Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí</i>	107
<i>B.6.e Integrovaná prevence</i>	107
<i>B.6.f navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.</i>	107
B.7. Ochrana obyvatelstva	107
B.8. Zásady organizace výstavby	107
B.9. Celkové vodohospodářské řešení	107



## Obsah popisů provozních souborů a stavebních objektů

D.1	Technologická část	17
D.1.1	Zabezpečovací zařízení	17
D.1.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení	17
D.1.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení	20
D.1.1.5	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)	23
D.1.1.7	Evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS	23
D.1.2	Sdělovací zařízení	24
D.1.2.1	Místní kabelizace	24
D.1.2.2	Rozhlasové zařízení	24
D.1.2.3	Integrovaná telekomunikační zařízení	25
D.1.2.4	Elektrická požární a zabezpečovací signalizace	26
D.1.2.5	Dálková, optická, závěsná kabelizace (DK, DOK, ZOK)	28
D.1.2.6	Informační systém pro cestující	28
D.1.2.7	Jiné sdělovací zařízení	30
D.1.2.8	Přenosový systém	30
D.1.2.9	Rádiové systémy	30
D.1.2.10	DOZ a další nádstavbové systémy	31
D.1.3	Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky	32
D.1.3.1	Dispečerská řídicí technika	32
D.1.3.4	Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic	33
D.1.3.5	Technologie transformačních stanic vysokého/nízkého napětí (energetika)	34
D.1.3.7	Provozní rozvod silnoprůdu	35
D.2	Stavební část	36
D.2.1	Inženýrské objekty	36
D.2.1.1	Kolejový svršek a spodek	36
D.2.1.2	Nástupiště	41
D.2.1.3	Přejezdy a přechody	45
D.2.1.4	Mosty, propustky a zdi	50
	Mosty	50
	Propustky	51

Silniční mosty a propustky, lávky pro chodce a cyklisty	60
Opěrné zdi	64
D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty	65
D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)	69
D.2.1.6.1 Potrubní vedení kanalizace, ČOV	69
D.2.1.6.2 Potrubní vedení vodovod	72
D.2.1.6.3 Potrubní vedení plynovod	74
D.2.1.8 Pozemní komunikace	74
D.2.1.9 Kabelovody, kolektory	76
D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů	81
D.2.2.1 Pozemní stavební objekty	81
D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích	86
D.2.2.4 Orientační systém	88
D.2.2.5 Demolice	89
D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení	90
D.2.3 Trakční a energetická zařízení	91
D.2.3.1 Trakční vedení	91
D.2.3.4 Ohřev výhybek	92
D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	93
D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí	100
D.2.3.8 Vnější uzemnění	100
D.2.4 Ostatní stavební objekty	102
D.2.4.1 Příprava území, kácení, rekultivace	102
D.2.4.2 Náhradní výsadba	103
D.2.4.3 Zabezpečení veřejných zájmů	103

## B.0. Seznam zkratek

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká státní norma
ČGS	Česká geologická služba
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	Dálkový kabel (sdělovací)
DOK	Dálkový optický kabel (sdělovací)
DŘT	Dálková řídicí technika
ED	Elektrodispečink
EN	Evropská norma
EOV	Elektrický ohřev výměn (výhybek)
EPZ	Elektrické předtápěcí zařízení
ERTMS	European Rail Traffic Management System – systém řízení železniční dopravy
ETCS	European Train Control System – evropský vlakový zabezpečovací systém
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
EMZ	Elektromagnetický zámek
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway – globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace
InK	Integrační koncentrátor
InS	integrační server
IPO	Individuální protihluková opatření
ISC	Informační systém pro cestující
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
JŽM	Jednotná železniční mapa
KJŘ	Knižní jízdní řád
KO	Kolejový obvod
KÚ	Krajský úřad
LDP	Lokální detekce požáru
MK	Místní kabelizace (sdělovací)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MP	Mostní průřez
MŘS	Měřicí a řídicí systém silnoproudých zařízení
MÚ	Městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NP	Neutrální pole trakčního vedení
NZ	Náhradní zdroj el. energie
OŘ	Oblastní ředitelství (organizační složka SŽ)
OÚ	Obecní úřad
PhS	Protihluková stěna
PKO	Protikoroze ochrana
PS	Provozní soubor

PSt.	Pomocné stavědlo
PZS	Přejezdové zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
PUPFL	Pozemky plnící funkci lesa
RD	Reléový domek
RDD	Rozvaděč dálkové diagnostiky
REOV	Rozvaděč elektrického ohřevu výměn (výhybek)
RZZ	Reléové zabezpečovací zařízení
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (organizační složka OŘ SŽ)
SO	Stavební objekt
SpS	Spínací stanice
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SSV	Stavební správa východ (organizační složka SŽ)
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽE	Správa železniční energetiky (organizační složka SŽDC)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (předchozí název Správy železnic)
TeS	Terminálový server
TK	Temeno kolejnice, popř. dle kontextu traťový kabel (sdělovací)
TM	Trakční měnič – mění (transformuje) velmi vysoké napětí (110 kV) příp. vysoké (22 kV) z distribuční sítě na vysoké (3 kV) a následně toto střídavé napětí usměrňuje na stejnosměrné
TNS	Trakční napájecí stanice – mění (transformuje) velmi vysoké napětí z distribuční sítě (110 kV) na vysoké napětí (25 kV)
TNŽ	Technická norma železnic
TO	Technologická budova
TRS	Traťový radiový systém
TS	Trafostanice
TSI	Technické specifikace interoperability
TTP	Tabulky traťových poměrů
TT	Trakční transformovna
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
UPD	Územně plánovací dokumentace
VB	Výpravní budova
VKP	Významný krajinný prvek
VÚD	Typ přejezdového zabezpečovacího zařízení
zast.	Železniční zastávka
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽB	Železobeton
ŽDC	Železniční dopravní cesta
ZPDP	Zařízeno pro detekci požáru
ŽST	Železniční stanice

## B.1. Popis území stavby

### B.1.a Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba je realizována na jednokolejně regionální trati mezi městem Nýřany a obcí Heřmanova Huť. Stavba prochází zastavěným územím města Nýřany, obce Blatnice, menší zástavbou u obce Rochlov a zastavěným územím obce Heřmanova Huť. Na pozemcích stavby se v současnosti nachází stávající kolej a ostatní umělé objekty dráhy.

### B.1.b Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Na základě vydaného Územního rozhodnutí č. j. PK-RR/5193/23, ze dne 16. 10. 2023, vydal Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor regionálního rozvoje, nabytí právní moci dne 16. 11. 2023. Stavba je v souladu s platným územním plánem města Nýřany, obce Blatnice, obce Rochlov, obce Kbelany, obce Hněvnice, obce Přehýšov a obce Heřmanova Huť.

### B.1.c Vydaná rozhodnutí, povolení a výjimky

- Územní rozhodnutí č. j. PK-RR/5193/23, ze dne 16. 10. 2023, vydal Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor regionálního rozvoje, nabytí právní moci dne 16. 11. 2023. Nejsou vyžadovány žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.
- Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení č.j. PK-ŽP/4474/21 ze dne 8.3.2021, vydal Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, nabytí právní moci dne 13.4.2021
- Vyjádření k nutnosti vést výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, vydal Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí č.j. PK-ŽP/7257/24 dne 16.5.2024
- Rozhodnutí silničního správního úřadu obec Blatnice, napojení komunikace č.j. BLAT 156/2021 A ze dne 30.8.2021 SO 11-50-01 Blatnice – Kamenný Újezd, komunikace (původní název objektu SO 11-30-01)
- Rozhodnutí silničního správního úřadu obec Blatnice, napojení komunikace č.j. BLAT 156/2021 A ze dne 30.8.2021 SO 11-50-02 Blatnice – Kamenný Újezd, komunikace (původní název objektu SO 11-30-02)
- Rozhodnutí silničního správního úřadu obec Blatnice, napojení komunikace č.j. BLAT 156/2021 A ze dne 30.8.2021 SO 11-50-04 Blatnice – Kamenný Újezd, komunikace (původní název objektu SO 11-30-04)
- Rozhodnutí, povolení odstranění SO 14-78-01 Demolice VB Heřmanova Huť (původní název objektu SO 12-65-01) vydal Drážní úřad Plzeň pod č.j. DUCR-62470/21/Ki ze dne 27.10.2021
- Rozhodnutí o stanovení názvu nově budované železniční zastávky Heřmanova Huť – Vlkyš, vydal Drážní úřad Plzeň pod č.j. DUCR-18101/24/Kom ze dne 9.4.2024

### B.1.d Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

- Sekce majetková Ministerstva obrany, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru – podmínka přechází na budoucího zhotovitele stavby - před zahájením stavby zaslat termín realizace min. 3 týdny předem včetně navržených objízdných tras k provedení zvláštních opatření na uvedenou adresu Agentura logistiky, odbor vojenské dopravy, Ing. Jan Horák, Boleslavská 929, 250 01 Brandýs nad Labem

### B.1.e Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Zájmové území lze z hlediska regionálního členění ČR zařadit do soustavy: Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity, oblasti: svrchní karbon a perm, regionu: středočeské a západočeské mladší paleozoikum.

Dle geomorfologického členění ČR lze zájmové území zařadit do provincie Česká Vysočina, Poberounské subprovincie, oblasti Plzeňská pahorkatina, celku Plaská pahorkatina a podcelku Plzeňská kotlina. (pouze malá část mezi Kamenným Újezdem a Blatnicí leží v celku Stříbrská pahorkatina)

Jedná se o mělkou strukturně denudační sníženinu na permokarbonských sedimentárních horninách a miocenních uloženinách. Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v intervalu cca 341 - 380 m n. m.

### B.1.f Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Pro projektovou dokumentaci byl proveden geotechnický průzkum, který využil i dostupné archivních materiály převážně z databáze ČGS a geofondu ČR. Průzkumy jsou součástí dokumentace B.1.f.

### B.1.g Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v žádném ochranném pásmu podle jiných právních předpisů

### B.1.h Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavba prochází poddolovaným územím viz část B.6.1.

### B.1.i Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Ovlivnění odtokových poměrů je z důvodu charakteru stavby minimální a bylo zohledněno v návrhu technických opatření. Odvodnění koleje bude opraveno ve stávajícím rozsahu. Ve stavbě jsou navrženy rekonstrukce propustků a částečná úprava Kbelanského potoka.

### B.1.j Požadavky na sanace, demolice, kácení dřevin

Stavba vyžaduje kácení dřevin, které v současnosti zasahují do pozemků dráhy, jsou v kolizi s novými nástupišti a trakčními podpěrami. Dále dojde ke kácení v místě nových komunikací. V rámci stavby dojde k demolici stávajícího, nevyužívaného objektu č. p. 96 na pozemku p. č. 130 v obci Heřmanova Huť.

### **B.1.k Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavba vyžaduje trvalé i dočasné zábory zemědělského půdního fondu. Rozsah záborů je blíže popsán v části B.6.5 Zemědělská příloha. Dále stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Rozsah trvalých a dočasných záborů PUPFL je specifikován v části B.6.6 Lesní příloha.

### **B.1.l Územně technické podmínky**

Stavba bude napojena na stávající železniční infrastrukturu v ŽST. Nýřany. Pro nové trakční vedení bude vybudována spínací stanice v Nýřanech. Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na vodovod, kanalizaci a plyn. Připojení jednotlivých prvků infrastruktury na elektrickou energii bude z trakčního vedení a z nových přípojek z distribuce ČEZ.

Přeložky a ochrany stávajících sítí jsou řešeny v částech dokumentace:

- D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty
- D.2.1.6 Potrubní vedení

Veškeré nové prvky infrastruktury určené pro pohyb veřejnosti splňují požadavky na bezbariérové užívání.

### **B.1.m Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba musí být realizována souběžně nebo až po dokončení rekonstrukce ŽST Nýřany.

### **B.1.n Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

Z důvodu rozsahu uvedeno v části dokumentace E.5.2.2.

### **B.1.o Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.**

Nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo stavbou nevznikne. V souvislosti s elektrizací trati vznikne nové ochranné pásmo od trakčního vedení ve vzdálenosti do 7m od osy koleje. Toto ochranné pásmo je překryto ochranným pásmem dráhy dle zákona o dráze.

## B.2. Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

#### B.2.1.a Základní charakteristika

Jedná se rekonstrukci železničního svršku, spodku a umělých objektů na trati v plném rozsahu. Všechny objekty na trati jsou ve vyhovujícím technickém stavu neohrožující provoz, ale jejich stav je poplatný jejich stáří. Současná nástupiště jsou již na hranici životnosti a nesplňují požadavek výšky 550 mm nad temeno kolejnice. Stávající budova Správy železnic v ŽST Heřmanova Huť č. p. 96 je ve špatném technickém stavu. Bude kompletně odstraněna a místo ní bude vybudován nový, menší technologický objekt. Trakční vedení v současnosti na trati není a bude zcela nové. To má pozitivní vliv na dopad železniční dopravy na životní prostředí. V současnosti není řešená trať pokryta GSM-R a proto dojde k vybudování nové stanice pro propojení do ŽST Nýřany. Stanice bude realizována v ŽST Heřmanova Huť vedle nového technologického objektu na pozemku p. č. 130.

Ve stavbě je také navržena nová železniční stanice Přehýšov s možností budoucího zapojení vlečky. Stavba ruší celkem 6 přejezdů a navrhuje jeden nový. U ostatních přejezdů je navržena rekonstrukce. Přejezdy budou celopryžové uložené na závěrných zídkách, vnější panely budou šířky 910 mm. V místě přejezdu se navrhuje pražce dl. 2,6 m 25 m od osy na obě strany.

Nástupiště jsou navržena o délce 90 m s možností budoucího prodloužení na 120 m. Je navržena nová zastávka Heřmanova Huť-Vlkýš.

#### Zařízení staveniště a podmínky výstavby

Pro stavbu platí ztížené podmínky pro zajištění staveniště a standardní podmínky výstavby.

#### B.2.1.b Účel užívání stavby

Stavba bude po dokončení sloužit stejnému účelu jako v současnosti. Dojde ke zvýšení komfortu pro cestující a zlepšení celkové obslužnosti dané oblasti, ve které vzniká nová výstavba u obce Rochlov, nové logistické centrum Přehýšov a nová obytná zóna v obci Heřmanova Huť.

#### B.2.1.c Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

#### B.2.1.d Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Ve stavbě je navržena nová železniční stanice Přehýšov, která zkapacitní daný úsek a zvýší obslužnost řešené oblasti. Zároveň nová ŽST. Přehýšov umožní výhledové zapojení vlečky.

Stavba řeší kompletní rekonstrukci tratě ve všech ohledech a vybudováním trakčního vedení, čímž dojde ke snížení dopadu železniční dopravy na životní prostředí. Z pohledu cestujících dojde ke značnému zvýšení komfortu vybudováním nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, přesunutím zastávky Přehýšov blíže logistickému centru a výstavbou nové zastávky Heřmanova Huť-Vlkýš. Nové zastávky budou mít délku nástupišť 90 metrů. V ŽST Heřmanova Huť budou nástupiště délky 120 metrů.

Po stavbu bude trať Nýřany – Heřmanova Huť celkově splňovat parametry moderní evropské železniční tratě.



## B.2.1.e Soulad s územně plánovací dokumentací

Viz část B.1.b

## B.2.1.f Informace o vydaných rozhodnutích, povolení a výjimky

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů.

## B.2.1.g Závazná stanoviska dotčených orgánů

Viz část E.

## B.2.1.h Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není vyžadováno.

## B.2.1.i Základní bilance stavby

Oproti stávajícímu stavu dojde k navýšení odebírané elektrické energie. Energie bude zajištěna z rozvodné sítě SŽ a ČEZ. Stavba po svém dokončení nevyžaduje jiné energie kromě elektřiny. Produkované množství odpadů se stavbou nezmění. Energetická náročnost budov se stavbou vylepší. Nový technologický objekt bude mít podstatně lepší tepelně technické parametry než stávající VB v ŽST Heřmanova Huť.

## B.2.1.j Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba bude probíhat při výluce celého úseku Nýřany – Heřmanova Huť a bude uvedena do provozu jako celek.

Členění stavebních prací je uvedeno v části B.8.

- |                             |                        |
|-----------------------------|------------------------|
| - začátek stavebních prací: | 16. 1. 2027            |
| - konec stavebních prací:   | 11. 12. 2027           |
| - délka stavebních prací:   | 330 dnů, cca 11 měsíců |

## B.2.1.k Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu a předána s konečným zápisem z přejímacího řízení včetně potřebných dokladů (TBZ, UTZ, Revize, PZ, Zpráva o posouzení rizik (EU) č.402/2013, Interoperabilita atd.) a následně bude požádáno o kolaudační souhlas.

## B.2.1.l Orientační náklady stavby.

Plánované stavební náklady jsou cca 1 715 milionů Kč bez DPH.

## B.2.1.m Vyvolané investice

Stavba svým charakterem zasahuje do zařízení vlastníků mimo Správu železnic. Tato zařízení je nutné upravit a pak předat zpět vlastníkově.

Seznam SO obsahující vyvolané investice

SO 11-30-01.1	Ochrana slaboproudého vedení, T-Mobile
SO 11-30-01.2	Ochrana slaboproudého vedení, CETIN
SO 11-30-02	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, úprava VO
SO 11-30-09	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN v žkm 5,258
SO 11-31-02	Nýřany - Přehýšov, přeložka kanalizace v km 1,418 Vodárna Plzeň
SO 11-31-03	Nýřany - Přehýšov, úprava výústí v obci Blatnice
SO 11-31-04	Nýřany - Přehýšov, přeložka kanalizace v km 4,039 Vodakva
SO 13-31-01	Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka kanalizace v km 9,242 Vodárna Plzeň
SO 11-32-01	Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 1,431 Vodárna Plzeň
SO 11-32-02	Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,132 Vodakva
SO 11-32-03	Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,645 Vodakva
SO 11-32-04	Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,039 Vodakva
SO 13-32-01	Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodu v km 9,260 Vodárna Plzeň
SO 13-32-02	Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodní přípojky v km 9,260
SO 13-32-03	Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodu v km 9,511 Vodárna Plzeň
SO 00-33-01	Přeložky a ochrana plynovodů
SO 11-50-01	Blatnice – Kamenný Újezd, komunikace
SO 11-50-02	Zast. Blatnice, komunikace
SO 13-50-03	ŽST. Heřmanova Huť, komunikace
SO 11-50-04	Zast. Blatnice, náhradní komunikace pro pěší
SO 11-50-05	Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, náhradní komunikace
SO 11-50-06	Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655
SO 13-50-01	Místní komunikace (budoucí obchvat obce dle ÚP) u přejezdu v km 8,383

Přeložky řešené mimo stavbu, které jsou pro stavbu podmiňující

SO 11-30-03	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,644
SO 11-30-04	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,805
SO 11-30-05	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 1,213
SO 11-30-06	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,066
SO 11-30-07	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. kabelového vedení VO v žkm 4,066
SO 11-30-08	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 5,256
SO 11-30-10	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 7,497
SO 11-30-11	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,929
SO 11-30-12	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 2,790
SO 13-30-01	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 9,089
SO 13-30-02	Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 8,546
SO 11-30-13	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. Vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 1,405
SO 11-30-14	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. Vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,625
SO 13-30-03	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. Vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 8,482 - 8,541
SO 13-30-04	Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. Vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 9,211

## B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

### B.2.2.a urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Stavba z pohledu urbanismu nemění ráz dané oblasti. Stavba umožní nové propojení pro pěší a cyklisty mezi obcemi Blatnice a Kamenný Újezd, přiblížení železniční dopravy pro cestující z logistického centra Přehýšov a nové obytné zóny v obci Heřmanova Huť a umožní přímého přestupu na autobusovou dopravu v Heřmanově Huti po realizaci plánovaného autobusového terminálu.

### B.2.2.b architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Nově budované objekty nástupišť budou realizované s výškou 550 mm nad temeno kolejnice. Přístřešky pro cestující jsou navrženy v rámci sdružených objektů (s technologií silnoproudu a sdělovacího zařízení) dle schválených vzorů.

### B.2.2.c Parkování P+R

Dle pokynu SŽ PO-11/2020-GŘ byl proveden výpočet parkovacích míst.

Výpočet potřebného počtu parkovacích míst (výhled dlouhodobý rok 2055)													
	O <sub>o</sub>			+	P <sub>o</sub>				+	P <sub>K+R</sub>	=	N <sub>ZST</sub>	
	P <sub>z</sub>	k <sub>z</sub>	k <sub>i</sub>		obrat	P <sub>c</sub>	k <sub>A</sub>	k <sub>i</sub>		P <sub>K+R</sub>		celkem	
z. Kamenný Újezd u Nýřan	0	0,25	1		266	133,0	0,067	1		0		8,9	9
z. Blatnice u Nýřan	0	0,25	1		254	127,0	0,067	1		0		8,5	9
z. Rochlov	0	0,25	1		61	30,5	0,067	1		0		2,0	3
ŽST. Přehýšov	0	0,25	1		250	125,0	0,067	1		0		8,3	9
z. Heřmanova Huť - Vlkyš	0	0,25	1		85	42,5	0,067	1		0		2,8	3
ŽST. Heřmanova Huť	0	0,25	1		517	258,5	0,067	1		0		17,2	18

Výpočet potřebného počtu parkovacích míst na jízdní kola							
	P <sub>o</sub>				=	N <sub>ZST</sub>	
	obrat	N	k <sub>c</sub>	k <sub>K</sub>		celkem	
z. Kamenný Újezd u Nýřan	266	133,0	0,100	1,5		20,0	20
z. Blatnice u Nýřan	254	127,0	0,100	1,5		19,1	20
z. Rochlov	61	30,5	0,100	1,5		4,6	5
ŽST. Přehýšov	250	125,0	0,100	0,0		0,0	0
z. Heřmanova Huť - Vlkyš	85	42,5	0,100	0,0		0,0	0
ŽST. Heřmanova Huť	517	258,5	0,100	1,5		38,8	39

Vzhledem k tomu, že multimodální doprava se předpokládá pouze v ŽST. Heřmanova Huť, kde je dostatek stávajících parkovacích míst, nejsou v projektové dokumentaci navržena parkovací místa nová.

## B.2.3 Celkové technické řešení

### B.2.3.a popis celkové koncepce technického řešení

Koncepce stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany-Heřmanova Huť“ vychází z požadavků na interoperabilitu. Je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně mostů a propustků. Rekonstruovaná nástupiště mají délku 90 m resp. 120 m. Koncepce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vychází z požadavku minimalizace provozních zaměstnanců a centralizace řízení dopravy (dispečer bude umístěn v CDP Praha). Nové trakční vedení je projektováno na střídavou trakční proudovou soustavu 25kV.

- Třída traťového zatížení: D4
- Traťová rychlost: 80 km/h
- Průjezdny průřez: Z-GC

**B.2.3.b celková bilance nároků všech druhů energií**

Stavbou vzniknou zvýšené nároky odběr elektrické energie pro napájení trakčního vedení a prvků zabezpečovacího a sdělovacího zařízení tratě. Z provedeného výpočtu spotřeby energie osobních vlaků vyplývá nárůst z denní hodnoty 0,901 MWh/den na 2,03 MWh/den.

Podrobněji je toto popsáno v části N.2 Energetické výpočty.

**B.2.3.c celková spotřeba vody,**

Zůstane nezměněna oproti stávající. Stavba nevyžaduje zdroj vody mimo její realizace.

**B.2.3.d celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů, č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady a č. 394/2006 Sb. Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

**Likvidace odpadů:**

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. V rámci investičních akcí SŽ je zhotovitel stavby povinen recyklovat a opětovně používat minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Podrobně je popsáno využití a likvidace odpadů v samostatné části B.6.2 Odpadové hospodářství.

**B.2.3.e požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.**

Stavba nemá požadavky na využití veřejných sítí komunikačního vedení a elektrického komunikačního zařízení.

**B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušným prováděcím právním předpisem.

Stavbou nevznikají nové nároky na využití či změnu území nebo stavby, ani nároky na změnu vlivu stavby na využití území podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směrodatná.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽ, s. o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou přejezdy, nástupiště a přístupové chodníky. Na přejezdech v intravilánu obce bude zřízena zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 Sb..

Všechny veřejně přístupné části stavby budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání.

## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

### B.2.5.a Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Napájení trakčního vedení je zajištěno přes spínací stanici Nýřany. Trakční proudová soustava je střídavá 25kV 50Hz. Pro použitou trakční soustavu je zvolena ochrana před nebezpečným dotykem živých částí polohou, izolací, nebo zábranou. Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí je pomocí ukolejnění s automatickým odpojením od zdroje dle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1.

### B.2.5.b Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Bude podrobně řešeno v dalším stupni přípravy stavby.

Projektant upozorňuje na skutečnost, že lze předpokládat nutnost realizace základních opatření proti účinkům bludných proudů minimálně ve stupni č. 4 podle předpisu MD ČR TP124 a SŽDC SR 5/7. Uvedené v plném rozsahu platí pro všechny nové i rekonstruované železobetonové objekty, zejména pro mostní stavby. Pro ostatní zařízení a konstrukce, které mohou být kvůli svému konstrukčnímu řešení ohroženy korozí bludnými proudy je nutno dodržet zásady stanovené předpisem SŽDC TKP 25A.

## B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

### B.2.6.a popis stávajícího stavu

V traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Trať je provozována v režimu D3. Po realizaci bude drážní doprava organizována dle předpisu SŽ D1.

V dopravně Heřmanova Huť je mechanické SZZ 1. kategorie s lichoběžníkovou tabulkou a výměnovými zámky. V ŽST Nýřany je v současnosti SZZ reléového typu. Nově se předpokládá výstavba elektronického staveďla v rámci staveb Plzeň – Domažlice, včetně DOZ a ETCS. Dokončení této stavby je předpokladem realizace stavby Nýřany – Heřmanova Huť.

Na trati je celkem 17 přejezdů. Přejezdy jsou vybaveny výstražnými kříži, pouze přejezd P659 v km 9,426 je vybaven světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZS 3ZBL.

## B.2.6.b popis navrženého řešení

## D.1 Technologická část

## D.1.1 Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	v.j.	3
Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	km tratě	6,629
(není uzavřené jednání s DÚ kategorie PZS se mohou ještě změnit)		
přejezd zabezpečený PZS	ks	12
přejezd zabezpečený PZS se závorami	ks	9
přejezd zabezpečený PZS bez závor	ks	3
rušení přejezdu	ks	5
Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)		
z toho délka dálkově ovládaného úseku	km	8,9
počet dálkově ovládaných dopraven	ks	2
vybavení systémem ETCS	km tratě	8,9

## D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

*PS 10-01-11 ŽST Nýřany, úpravy SZZ*

Stávající stav

V ŽST Nýřany je v současnosti SZZ releové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu RZZ AŽD-70 (rok 2002, 2008), volnost kolejí je zjišťována kolejovými obvody (dvoupásové 275Hz). Výhybky jsou zabezpečeny rozřeznými nebo nerozřeznými přestavníky, návěstidla jsou světelná. Ve stanici jsou dva přejezdy. První přejezd v km 122,722 / 0,485, je zabezpečený PZS 3ZNI typu AŽD71. Druhý přejezd v km 123,613 P604, je zabezpečený PZS 3ZBI typu PZZ-K.

Nový stav

V ŽST Nýřany bude v rámci související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ vybudováno elektronické SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Tato stavba bude realizována buď předem před předmětnou stavbou „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť“ anebo současně s ní, což je výchozí stav pro tuto předmětnou stavbu. Žel. stanice Nýřany bude tedy nově zabezpečena SZZ 3. kategorie elektronického typu podle TNŽ 34 2620 v cílovém stavu s dálkovým ovládáním z CDP Praha a PPV v ŽST Domažlice a to po dokončení stavby: „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN, 3. stavba“. Do té doby bude SZZ ovládáno z provizorního PPV Nýřany (záložní pracoviště pro tratě Plzeň - Nýřany - Chotěšov a Nýřany - Heřmanova Huť), které bude po dokončení 1.

stavby zrušeno (zůstane zachováno pouze pracoviště pro nouzovou obsluhu ŽST Nýřany a ŽST Vejprnice). Provizorní PPV v ŽST Nýřany musí být vybaveno jako plnohodnotné pracoviště PPV, tedy všemi ovládacími a dohledovými prvky pro umožnění plnohodnotného dálkového ovládání trati DOZ a řízení provozu (SZZ, TZZ, DDTS, sdělovací zař., IS, kamery atd.). Následný přesun do cílového stavu (PPV Domažlice) ve 3. stavbě bude realizovatelný bez dalších podstatných technických i finančních úprav (viz Dopis Přechodné umístění pohotovostního pracoviště výpravčího pro řízení provozu pro dálkové řízení tratě Plzeň (mimo) – Domažlice (včetně) odchylně od Pokynu SŽ PO-01/2021-GŘ, zn. 27641/2023-SŽ-GŘ-O14). Pracoviště CDP Praha bude do doby zřízení PPV Domažlice jako záložní.

V rámci tohoto PS předmětné stavby bude trať Nýřany – Heřmanova Huť převedena z provozu podle předpisu SŽ D3 na provoz podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. V traťovém úseku bude vybudovaná nová ŽST Přehýšov a koncová stanice bude označena jako ŽST Heřmanova Huť.

SZZ v ŽST Nýřany bude upraveno na řídicí stavědlo, které bude ovládat traťové elektronické stavědlo v nové ŽST Přehýšov včetně ŽST Heřmanova Huť. V tomto elektronickém stavědle v ŽST Přehýšov bude zároveň integrováno vnitřní SZZ ŽST Heřmanova Huť.

Stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ a „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ se dělí u vjezdového návěstidla HS v km 0,745 směrem od ŽST Heřmanova Huť.

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ vybuduje nové SSZ Nýřany spolu s novou kabelovou trasou od VB (Nýřany) po nové vjezdové návěstidlo HS v km 0,745 podle výkresů v.č. 1.101 a 1.102 a spolu se všemi kabely SZZ v ŽST Nýřany (k vjezdovému návěstidlu HS, počítačím bodům, vazební a napájecí kabel pro nový staniční přejezd v km 0,690).

Stavba „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ vybuduje nový přejezd, kategorie PZS 3SBI P644 v km 0,690 s označením N2 podle platného rozhodnutí o zabezpečení podle výkresů v.č. 2.201 až 2.701.

*PS 12-01-12      ŽST Přehýšov, SZZ*

#### Stávající stav

Stavba je umístěna na železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (č. trati 181), která je jednokolejnou regionální tratí. Traťová rychlost je 60 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 400 m a je zde provoz v nezávislé trakci. Trať je provozována podle předpisu SŽ D3. Na začátku tratě se nachází ŽST Nýřany, z níž odbočuje předmětná trať D3 a v níž se nachází sídlo dirigujícího dispečera tratě D3. Na konci tratě se nachází dopravná

D3 Heřmanova Huť. Širá trať se nachází v úseku od km 0,315 - km 8,802. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení.

zastávka Přehýšov

#### Nový stav

Podle nového návrhu bude na trati zaveden nově provoz podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Podle nového kolejového návrhu vznikne nová železniční stanice Přehýšov. Stanice bude zabezpečena SZZ 3. kategorie elektronického typu podle TNŽ 34 2620 v cílovém stavu s dálkovým ovládáním z CDP Praha, v přechodném stavu s dálkovým ovládáním z PPV Nýřany. Tato nová stanice bude pojmenována ŽST Přehýšov (dle stávající zastávky). Stanice Přehýšov i bude jako traťové stavědlo stanice Nýřany (řídící stavědlo). Výhybky budou zabezpečeny elektrickými přestavníky. Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav s funkcionalitou (VNPN). Jako vlakový zabezpečovač bude zřízen VZ třídy A – ETCS L2. Návěstidla budou tvořena Stop značkami ETCS doplněnými DNS pro výhradní provoz ETCS L2. Cestová návěstidla (se Stop značkami ETCS a DNS) budou umístěná tak, aby byla vzdálená min. 20 m od námezničku, příp. 100m od námezničku, pokud bude potřebná ochranná dráha v délce 100m.

V Technologickém objektu ŽST Přehýšov bude umístěna také vnitřní technologie SZZ ŽST Heřmanova Huť. Nová technologická budova bude mít pro zabezpečovací zařízení stavědlovou ústřednu a místnost zdrojů

Dopravní program stanice bude umožňovat všechny jízdní cesty, které kolejiště umožňuje SZZ. Nově navržené elektronické SZZ bude zabezpečovat:

dopravní koleje č. 3, 1

vlečky Oproti minulému stupni dokumentace se do budoucna uvažuje se zaústění nové vlečky (v ŽST Přehýšov).

Rozsah SZZ ŽST Přehýšov podle tohoto PS je od vjezdového návěstidla L v km 6,232 po vjezdové návěstidlo S km 7,833.

Pro příjezd silničních vozidel k okolním pozemkům nové ŽST Přehýšov je zachován jeden přejezd v km 6,595.

*PS 14-01-12 ŽST Heřmanova Huť, SZZ*

#### Stávající stav

V dopravně Heřmanova Huť je v současnosti mechanické SZZ 1. kategorie. Volnost kolejí zajišťují počítače náprav Frauscher AzF. Výhybky jsou zabezpečeny pouze odtlačnými zámky, jejichž klíče jsou uzamčené v EMZ v PSt.1. Tato stanice nemá světelná návěstidla. Vjezd je řešen lichoběžníkovou tabulkou. Dopravna končí kusou kolejí.

Ve stanici je stávající přejezd v km 9,426 P659. Tento přejezd je zabezpečený PZS 3ZBL typu PZZ-RE (s přejezdníky).

#### Nový stav



Podle nového návrhu bude na trati zaveden nově provoz podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Podle upraveného kolejového návrhu vznikne v prostoru zastávky Přehýšov nová železniční stanice Přehýšov. Výhybky budou zabezpečeny elektrickými přestavníky. Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav s funkcionalitou (VNPN). Jako vlakový zabezpečovač bude zřízen VZ třídy A – ETCS L2. Návěstidla budou tvořena Stop značkami ETCS doplněnými DNS pro výhradní provoz ETCS L2. Cestová návěstidla (se Stop značkami ETCS a DNS) budou umístěna tak, aby byla vzdálená min. 7 m od námezdníku a vyhovovala mezní vzdálenosti os kolejí.

Vnitřní zařízení SZZ bude umístěno v technologickém objektu v ŽST Přehýšov. Všechny venkovní prvky v ŽST Heřmanova Huť budou propojeny kabely do ŽST Přehýšov. Nová technologická budova bude mít pro zabezpečovací zařízení stavědlovou ústřednu a místnost zdrojů.

Dopravní program stanice bude umožňovat všechny zabezpečené jízdní cesty. Nově navržené elektronické SZZ bude zabezpečovat:

dopravní koleje č. 2, 1

vlečky bez zaústění vleček

Rozsah SZZ ŽST Heřmanova Huť podle tohoto PS je od vjezdového návěstidla L v km 8,975 po cestové návěstidla Lc1 a Lc2 km 9,732 na kusých kolejích.

Pro příjezd silničních vozidel k okolním pozemkům nové žst. Heřmanova Huť jsou zachovány tři přejezdy v km 9,041; km 9,254; km 9,507.

#### D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

*PS 11-01-21 Nýřany - Přehýšov, TZZ, PZZ*

##### Stávající stav

Stavba je umístěna na železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (č. trati 181), která je jednokolejnou regionální tratí. Traťová rychlost je 60 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 400 m a je zde provozována nezávislá trakce. Trať je provozována v režimu SŽ D3. Na začátku tratě se nachází ŽST Nýřany, z níž odbočuje předmětná trať D3 a v níž se nachází sídlo dirigujícího dispečera tratě D3. Na konci tratě se nachází doprava D3 Heřmanova Huť. Širá trať se nachází v úseku od km 0,315 – km 8,802. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Širá trať se nachází v úseku od km 0,315 – km 8,802. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení.

Na trati jsou 4 zastávky:

zastávka Kamenný Újezd u Nýřan

zastávka Blatnice u Nýřan

zastávka Rochlov

zastávka Přehýšov

Na trati je 15 přejezdů zabezpečený jen křížemi.

Nový stav

V mezistaničním úseku Nýřany – Heřmanova Huť bude vybudována v prostoru stávající zastávky nová ŽST Přehýšov. Tím bude stávající traťový úsek rozdělený na dva mezistaniční úseky Nýřany – Přehýšov a Přehýšov – Heřmanova Huť. V mezistaničním úseku Nýřany – Přehýšov bude nově zřízeno TZZ 3. kategorie, integrované do nových SZZ v ŽST Nýřany a v ŽST Přehýšov. Jako prvky pro indikaci volnosti tratě budou využity úseky počítačů náprav, které budou zároveň sloužit pro ovládání PZS, kterými je vykryt celý mezistaniční úsek. Do TZZ budou zpracovány potřebné informace a závislosti nově budovaných PZS na trati. Funkci vlakového zabezpečovače bude zajišťovat ETCS L2. Zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou s přenosem informací do míst soustředěné údržby.

V rámci tohoto PS jsou řešeny i všechny traťové přejezdy, které se budou nově zabezpečovat. Jedná se o přejezdy:

přejezd P645 v km 1,261 PZS 3ZBI (celé závory, hláska pro nevidomé)

přejezd P647 v km 1,914 PZS 3ZBI (celé závory)

přejezd P650 v km 4,040 PZS 3ZBI (dvojitě závory, hláska pro nevidomé)

přejezd P651 v km 4,114 PZS 3ZBI (dvojitě závory, sekvenční sklápění)

+ přechod pro pěší (celé závory, hláska pro nevidomé)

přejezd P652 v km 4,642 PZS 3SBI (hláska pro nevidomé)

přejezd P653 v km 5,312 PZS 3SBI (hláska pro nevidomé)

Přejezdy budou zabezpečeny dle platného rozhodnutí DÚ.

Rušené přejezdy:

přejezd P646 v km 1,362

přejezd P648 v km 2,802

přejezd P649 v km 3,612

Projektant navrhuje označení nově zabezpečených přejezdů zkratkou „NP1“ až „NP6“ (Nýřany – Přehýšov + pořadové číslo).

Na trati budou umístěny počítače náprav a balízy ETCS.

Na zastávce Blatnice u Nýřan bude reléový domek posunut tak, aby délka kabelů mezi RD a prvkem byla do 100m. Z tohoto důvodu bude nový reléový domek přemístěn oproti DÚR. Nově bude umístěn mezi přejezdy. V tomto RD bude také místo pro technologii přechodu pro pěší mezi oběma přejezdy.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Diagnostické zařízení bude odpovídat Technické specifikace č.2/2007-Z, vydané pod č. j. 32729/07-OP s účinností od 1. 11. 2007.

*PS 13-01-21 Přehýšov - Heřmanova Huť, TZZ, PZZ*

#### Stávající stav

Stavba je umístěna na železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť (č. trati 181), která je jednokolejnou regionální tratí. Traťová rychlost je 60 km/h. Zábřzdna vzdálenost je 400 m a je zde provozována nezávislá trakce. Trať je provozována v režimu D3. Na začátku tratě se nachází ŽST Nýřany, z níž odbočuje předmětná trať D3 a v níž se nachází sídlo dirigujícího dispečera tratě D3. Na konci tratě se nachází dopravní D3 Heřmanova Huť. Širá trať se nachází v úseku od km 0,315 - km 8,802. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Širá trať se nachází v úseku od km 0,315 - km 8,802. Na trati není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení.

V prostoru vzniklé trati byly tři přejezdy (zabezpečené jen křížemi).

#### Nový stav

V mezistaničním úseku Nýřany – Heřmanova Huť bude vybudována v prostoru stávající zastávky nová ŽST Přehýšov. Tím bude stávající traťový úsek rozdělen na dva mezistaniční úseky Nýřany – Přehýšov a Přehýšov – Heřmanova Huť. V mezistaničním úseku Přehýšov – Heřmanova Huť bude nově zřízeno TZZ 3. kategorie, integrované do nového SZZ v ŽST Přehýšov. Jako prvky pro indikaci volnosti tratě budou využity úseky počítačů náprav, které budou zároveň sloužit pro ovládání PZS, kterými je vykryt celý mezistaniční úsek. Do TZZ budou zapracovány potřebné informace a závislosti nově budovaných PZS na trati. Funkci vlakového zabezpečovače bude zajišťovat ETCS L2. Zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou s přenosem informací do míst soustředěné údržby.

Přejezd P656 v km 8,383 zabezpečený jen křížemi bude zrušen a nahrazen novým přejezdem v km 8,517 označen „PH“, který bude v budoucnu napojen na obchvat Heřmanova Huť.

Rušené přejezdy:

přejezd P656 v km 8,383

V rámci tohoto PS je řešen nový traťový přejezd, který se budou nově zabezpečovat. Jedná se o přejezd:

přejezd P8509 v km 8,517 označen „PH“

Projektant navrhuje označení nově zabezpečených přejezdů zkratkou „PH“ (Přehýšov - Heřmanova Huť + pořadové číslo). Přejezd v km 8,517 označen „PH“ zabezpečen dle platného rozhodnutí DÚ.

Na trati budou umístěny počítače náprav a balízy ETCS.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Diagnostické zařízení bude odpovídat Technické specifikace č.2/2007-Z, vydané pod č. j. 32729/07-OP s účinností od 1. 11. 2007.

## D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

*PS 00-01-51 Nýřany - Heřmanova Huť, DOZ*

Stanice Přehýšov i stanice Heřmanova Huť budou traťová stavědla stanice Nýřany (matka). V ŽST Nýřany bude vybudováno v dopravní kanceláři provizorní PPV. Provizorní PPV v ŽST Nýřany musí být vybaveno jako plnohodnotné pracoviště PPV, tedy všemi ovládacími a dohledovými prvky pro umožnění plnohodnotného dálkového ovládání trati DOZ a řízení provozu (SZZ, TZZ, DDTS, sdělovací zař., IS, kamery atd.). Záložním pracovištěm PPV bude v tuto dobu CDP Praha. Přejedem na dálkové ovládání z CDP bude až v rámci 1. stavby.

Skříň DOZ a pomocné skříň jsou řešeny v rámci tohoto PS 00-01-51 Nýřany - Heřmanova Huť, DOZ. Ve stanici Nýřany bude skříň DOZ vybudována ve stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Skříň DOZ v ŽST Přehýšov bude řešena v samostatném PS SZZ Přehýšov.

Po vybudování související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 1. stavba, nová trať, Plzeň (mimo) – Stod (včetně) bude dořešeno dispečerské pracoviště na CDP. Po realizaci stavby: "Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)", 2 etapa." Bude zřízeno dočasné PPV Stod. Přes dočasné PPV Stod lze ovládat stavědlo v ŽST Přehýšov. Stavba této odbočné tratě bude finančně řešit aktualizaci SW.

Po realizaci stavby: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba. V cílovém stavu bude trať řízena z CDP Praha, případně z PPV v ŽST Domažlice.

## D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS

*PS 00-01-71 Nýřany - Heřmanova Huť, zařízení ETCS*

Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav s funkcionalitou (VNPN). Jako vlakový zabezpečovač bude zřízen VZ třídy A – ETCS L2. Návěstidla budou tvořena Stop značkami ETCS doplněnými DNS pro výhradní provoz ETCS L2. Cestová návěstidla (se Stop značkami ETCS a DNS) budou umístěna tak, aby byla vzdálená min. 20 m od námeztníku, příp. 100m od námeztníku, pokud bude potřebná ochranná dráha v délce 100m.

Všechna proměnná návěstidla (návěstidla s DNS) budou mít po stavbě vyhovující viditelnosti návěstních znaků ve smyslu vyhl. 173/1995 Sb., SŽ TNŽ 34 2620 ve znění zm. č. 1 a SŽ TSI CCS/MP1.

Na kolejišti obočné trati se umístí balízy a balízové skupiny (BG) na pražce mezi kolejnicové pásy pro činnost ETCS L2. Balízy budou pevné a nevyžadují připojení kabelem nebo připojení napájení. Vylučuje se připevnění balíz upevňovacími páskami anebo takové připevnění, které by vyžadovalo vrtání do betonových pražců. Vrtání do pražců na síti SŽ je sice přípustné, ale podléhá typovému schválení na O13/O14 – upevnění musí konstrukčně splňovat plánované rychlosti poježdění. Na základě získaných provozních zkušeností s různými typy upevnění balíz je nutné, v případě, že balízy budou umístěny na příčné betonové pražce typu B91S(P), B91T anebo B70, upevňovat balízy pomocí vrtání otvorů do pražců a instalace kovového závitového pouzdra pomocí chemické kotvy. Vyvrtané otvory musí mít zajištěnou úhlovou přesnost a dodržet maximální šířku Ø 18 mm.

Otvor musí být vyvrtán kolmo do středu horní pohledové plochy betonového pražce s maximální hloubkou 110 mm.

Balízy budou chráněny před mechanickým poškozením od odlétávajícího ledu z vozidel a budou chráněny proti všem bočním nárazům tak, že musí zamezit poškození balízy tělesem s kinetickou energií přibližně 5 kJ (např. 5 kg ledu s rychlostí 160 km/h), a to třikrát ročně s minimální životností ochrany 10 let (30 nárazů bez nutnosti výměny krytu). Boční ochrana balíz, včetně jejího upevnění musí umožnit umístění balízy tak, aby balíza odpovídala požadavkům na interoperabilitu dle verzí dokumentací, podle kterých se projektuje. Dodavatel doloží teoretické mechanické simulace ochrany nebo záznam z praktických nebo laboratorních testů.

Na staničních kolejích budou zhruba uprostřed staničních kolejí umístěné jednobalízové skupiny pro kalibraci odometru.

Nově se předpokládá ve stanici Nýřany výstavba elektronického stavědla v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), včetně výstavby zařízení DOZ a ETCS L2 v tomto úseku. V rámci uvedené stavby bude z tratě směrem od Heřmanovy Huti provedený automatický vstup do oblasti ETCS pomocí balíz BG R1, BGR2, BG An1, BG An2, BG An3, BG En. Uvedená stavba by měla být realizovaná předem nebo současně s předmětnou stavbou. Tím bude automatický vstup do oblasti v rámci předmětné stavby zrušený a balízy budou demontovány a nový úsek tratě Nýřany – Přehýšov – Heřmanova Huť bude začleněn do stejného RBC pro ETCS L2 s benefity.

V celém obvodu stavby bude vybudován evropský vlakový zabezpečovač ETCS pro výhradní provoz. Tento PS podléhá podmínkám pro interoperabilitu.

#### D.1.2 Sdělovací zařízení

##### D.1.2.1 Místní kabelizace

*PS 12-02-10 ŽST Přehýšov, místní kabelizace,*

*PS 14-02-10 ŽST Heřmanova Huť, místní kabelizace*

V ŽST Přehýšov a Heřmanova Huť bude vybudovaná nová místní kabelizace s centrem v nové technologické budově (TB) ve sdělovací místnosti. Napojeny budou nové technologické objekty silnoproudého zařízení.

##### D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

*PS 11-02-20 Zast. Kamenný Újezd, rozhlasové zařízení*

V zast. Kamenný Újezd bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a provizorní PPV Nýřany (v cílovém stavu PPV Domažlice). Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučeno bude nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

*PS 11-02-21 Zast. Blatnice, rozhlasové zařízení*

V zast. Blatnice bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a provizorní PPV Nýřany (v cílovém stavu PPV Domažlice). Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučeno bude nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

*PS 11-02-22 Zast. Rochlov, rozhlasové zařízení*

V zast. Rochlov bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a provizorní PPV Nýřany (v cílovém stavu PPV Domažlice). Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučeno bude nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

*PS 12-02-20 ŽST Přehýšov, rozhlasové zařízení*

V žst. Přehýšov bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a PPV Nýřany. Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučena budou obě nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

*PS 13-02-20 Zast. Heřmanova Huť, rozhlasové zařízení*

V zast. Heřmanova Huť-Vlkýš bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a provizorní PPV Nýřany (v cílovém stavu PPV Domažlice). Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučeno bude nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

*PS 14-02-20 ŽST Heřmanova Huť, rozhlasové zařízení*

V žst. Heřmanova Huť bude vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení.

Zařízení rozhlasů bude v IP provedení s možností dálkové ovládání. Rozhlasy budou připraveny na dálkové ovládání z CDP Praha a provizorní PPV Nýřany (v cílovém stavu PPV Domažlice). Rozhlasová ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v TO.

Ozvučena budou obě nástupiště, reproduktory budou umístěné na sklopných stožárech osvětlení.

D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

*PS 00-02-30 Nýřany - Heřmanova Huť, zapojovače*

V žst. Nýřany bude na dočasném pracovišti PPV, vybudovaném v rámci stavby „modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2.stavba“, provedena úprava a doplnění SW zapojovače o možnost ovládání tratě Nýřany – Heřmanova Huť. (doplnění MB okruhů, úprava ovládání rozhlasu, ovládání MRS, GSM-R).

## D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

*PS 11-02-40 Nýřany - Přehýšov, PZTS*

Předmětem je vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (dále jen PZTS) v objektech SpS Nýřany a objektů zastávek Kamenný Újezd, Blatnice a Rochlov.

Zařízení bude signalizovat neoprávněné vniknutí do hlídaných prostorů. Poplach bude signalizován na objektech sirénou a pomocí přenosového systému bude zároveň zajištěn přenos poplachových informací do místa trvalé obsluhy/obsluhujícímu zaměstnanci přes DDTS. Ochrana objektů bude provedena plášťovou a prostorovou ochranou. Bude použita poplachová ústředna s IP konektivitou a napojením do systému DDTS. Ústředny PZTS, budou přes komunikační rozhraní Ethernet určené pro nadstavby, připojeny do sdělovacího zařízení, ve kterém bude příslušný port konfigurován do sítě LTDS. Komunikační protokol ústředny bude dle TS-2/2008. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu 24 hodin.

*PS 12-02-40 ŽST Přehýšov, PZTS*

Předmětem vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (dále jen PZTS) v objektu žst. Přehýšov.

Zařízení bude signalizovat neoprávněné vniknutí do hlídaných prostorů. Poplach bude signalizován na objektu sirénou a pomocí přenosového systému bude zároveň zajištěn přenos poplachových informací do místa trvalé obsluhy/obsluhujícímu zaměstnanci přes DDTS. Ochrana objektu bude provedena plášťovou a prostorovou ochranou. Bude použita poplachová ústředna s IP konektivitou a napojením do systému DDTS. Ústředny PZTS, budou přes komunikační rozhraní Ethernet určené pro nadstavby, připojeny do sdělovacího zařízení, ve kterém bude příslušný port konfigurován do sítě LTDS. Komunikační protokol ústředny bude dle TS-2/2008. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu 24 hodin.

*PS 13-02-40 Přehýšov - Heřmanova Huť, PZTS*

Předmětem vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (dále jen PZTS) v objektu zast. Heřmanova Huť-Vlkýš.

Zařízení bude signalizovat neoprávněné vniknutí do hlídaných prostorů. Poplach bude signalizován na objektu sirénou a pomocí přenosového systému bude zároveň zajištěn přenos poplachových informací do místa trvalé obsluhy/obsluhujícímu zaměstnanci přes DDTS. Ochrana objektu bude provedena plášťovou a prostorovou ochranou. Bude použita poplachová ústředna s IP konektivitou a napojením do systému DDTS. Ústředny PZTS, budou přes komunikační rozhraní Ethernet určené pro nadstavby, připojeny do sdělovacího zařízení, ve kterém bude příslušný port konfigurován do sítě LTDS. Komunikační protokol ústředny bude dle TS-2/2008. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu 24 hodin.

*PS 14-02-40 ŽST Heřmanova Huť, PZTS*

Předmětem vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (dále jen PZTS) v objektu žst. Heřmanova Huť

Zařízení bude signalizovat neoprávněné vniknutí do hlídaných prostorů. Poplach bude signalizován na objektu sirénou a pomocí přenosového systému bude zároveň zajištěn přenos poplachových informací do místa trvalé



obsluhy/obsluhujícímu zaměstnanci přes DDTS. Ochrana objektu bude provedena plášťovou a prostorovou ochranou. Bude použita poplachová ústředna s IP konektivitou a napojením do systému DDTS. Ústředny PZTS, budou přes komunikační rozhraní Ethernet určené pro nadstavby, připojeny do sdělovacího zařízení, ve kterém bude příslušný port konfigurován do sítě LTDS. Komunikační protokol ústředny bude dle TS-2/2008. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu 24 hodin.

*PS 11-02-41 Nýřany - Přehýšov, kamerové zařízení*

V rámci tohoto PS budou vybudovány kamerové systémy v zast. Kamenný újezd u Nýřan, Blatnice u Nýřan a Rochlov. Kamerové systémy budou v IP provedení s možností dálkového dohledu. Kamerové systémy budou monitorovat nástupištní hrany. Záznam z kamer bude ukládán na NVR v ŽST Přehýšov, v zastávkách bude v technologickém objektu umístěn pouze kamerový switch.

Videosignál bude přenášen na CDP Praha a PPV Domažlice. Kamerový systém musí splňovat základní technické požadavky č. j. 18453/2018-SŽDC-O14. Server kamerové systému bude poskytovat informace do systému DDTS ŽDC v rozsahu TS2/2008 prostřednictvím protokolu SNMP.

*PS 12-02-41 ŽST Přehýšov, kamerové zařízení*

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém v ŽST Přehýšov. Kamerový systém bude v IP provedení s možností dálkového dohledu. Kamerový systém bude monitorovat nástupištní hrany a podchod. Záznam z kamer bude ukládán na lokální uložení umístěné v ŽST Přehýšov v novém technologickém objektu ve sdělovací místnosti. Na NVR budou ukládána data ze zastávek Kamenný újezd u Nýřan, Blatnice u Nýřan a Rochlov.

Videosignál bude přenášen na CDP Praha a PPV Domažlice.

Kamerový systém musí splňovat základní technické požadavky č. j. 18453/2018-SŽDC-O14. Server kamerové systému bude poskytovat informace do systému DDTS ŽDC v rozsahu TS2/2008 prostřednictvím protokolu SNMP.

*PS 13-02-41 Přehýšov - Heřmanova Huť, kamerové zařízení*

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém v zast. Heřmanova Huť – Vlkyš. Kamerový systém bude v IP provedení s možností dálkového dohledu. Kamerový systém bude monitorovat nástupištní hrany. Záznam z kamer bude ukládán na NVR umístěné v ŽST Heřmanova Huť. V zastávce bude v technologickém objektu umístěn pouze kamerový switch.

Videosignál bude přenášen na CDP Praha a PPV Domažlice. Kamerový systém musí splňovat základní technické požadavky č. j. 18453/2018-SŽDC-O14. Server kamerové systému bude poskytovat informace do systému DDTS ŽDC v rozsahu TS2/2008 prostřednictvím protokolu SNMP.

*PS 14-02-41 ŽST Heřmanova Huť, kamerové zařízení*

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém v ŽST Heřmanova Huť. Kamerový systém bude v IP provedení s možností dálkového dohledu. Kamerový systém bude monitorovat nástupištní hrany. Záznam



z kamer bude ukládán na lokální uložení umístěné v ŽST Heřmanova Huť v novém technologickém objektu ve sdělovací místnosti. Na NVR budou ukládána data ze zast. Heřmanova Huť – Vlkyš.

Videosignál bude přenášán na CDP Praha a PPV Domažlice. Kamerový systém musí splňovat základní technické požadavky č. j. 18453/2018-SŽDC-O14. Server kamerové systému bude poskytovat informace do systému DDTS ŽDC v rozsahu TS2/2008 prostřednictvím protokolu SNMP.

#### D.1.2.5 Dálková, optická, závěsná kabelizace (DK, DOK, ZOK)

##### *PS 00-02-50 Nýřany - Heřmanova Huť, TK + HDPE*

V rámci tohoto PS bude provedena pokládka metalického traťového kabelu TCEPKPFLEZE 10XN0,8. TK bude realizován v úseku ze ŽST Nýřany do ŽST Heřmanova Huť. TK bude vyváděn do jednotlivých reléových domků na trati a budou na něj připojeny objekty VTO. Dále bude v rámci tohoto PS provedena pokládka tří HDPE trubek 40/33 (modrá – provozní pro TOK, fialová – provozní pro DOK, černá – rezervní) v rozsahu ze ŽST Nýřany do ŽST Heřmanova Huť.

##### *PS 00-02-51 Nýřany - Heřmanova Huť, TOK + DOK*

V rámci tohoto provozního souboru bude v traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť položen nový dálkový optický kabel (DOK) 48 vláken pro účely silnoproudu, sdělovací a zabezpečovací techniky. Kabel bude zafouknutý do nové provozní HDPE trubky fialové barvy. Součástí tohoto PS je také položení traťového optického kabelu (TOK) 48 vl. pro účely silnoproudu, sdělovací a zabezpečovací techniky. Kabel bude zafouknutý do nové provozní HDPE modré barvy.

HDPE trubky položené v rámci této stavby budou součástí provozních souborů traťového kabelu. Součástí PS traťových kabelů jsou i HDPE trubky pro výpichy z TOK do reléových domků a SpS Nýřany, do kterých budou v rámci tohoto PS zafouknuté kabely o kapacitě 12, respektive 24 vláken.

#### D.1.2.6 Informační systém pro cestující

##### *PS 11-02-60 Zast. Kamenný Újezd, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude zast. Kamenný Újezd vybavena odjezdovým panelem v provedení e-papír, který bude umístěn v přístřešku pro cestující.

Panel bude ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panel bude v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

##### *PS 11-02-61 Zast. Blatnice, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude zast. Blatnice vybavena odjezdovým panelem v provedení e-papír, který bude umístěn v přístřešku pro cestující.

Panel bude ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panel bude v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

*PS 11-02-62 Zast. Rochlov, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude zast. Rochlov vybavena odjezdovým panelem v provedení e-papír, který bude umístěn v přístřešku pro cestující.

Panel bude ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panel bude v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

*PS 12-02-60 ŽST Přehýšov, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude ŽST Přehýšov vybavena odjezdovým panelem v provedení e-papír, který bude umístěn v rozhodovacím bodu před vstupem do podchodu.

Panel bude ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panel bude v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

*PS 13-02-60 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude zast. Heřmanova Huť-Vlkýš vybavena odjezdovým panelem v provedení e-papír, který bude umístěn v přístřešku pro cestující.

Panel bude ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panel bude v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

*PS 14-02-60 ŽST Heřmanova Huť, informační zařízení*

V rámci tohoto PS bude ŽST Heřmanova Huť vybavena celkem 3ks odjezdových panelů v provedení e-papír, které budou instalovány u přístupových cest na nástupiště.

Panely budou ve venkovním provedení, s možností dálkového ovládání z CDP Praha, příp. provizorně z PPV Nýřany, v cílovém stavu pak z PPV Domažlice. Dále bude softwarově doplněn server v CDP Praha a v trianglu Plzeň.

Panely budou v IP provedení a bude začleněn do systému DDTS.

## D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení

*PS 11-02-70 Nýřany - Přehýšov, vnitřní sdělovací zařízení*

*PS 12-02-70 ŽST Přehýšov, vnitřní sdělovací zařízení*

*PS 13-02-70 Přehýšov - Heřmanova Huť, vnitřní sdělovací zařízení*

*PS 14-02-70 ŽST Heřmanova Huť, vnitřní sdělovací zařízení*

V rámci výše uvedených PS bude vybudované nové sdělovací zařízení v nových technologických objektech. Jedná se o vybavení 19" přístrojových skříní, rozvody strukturované kabeláže, IP telefonů, hodinového systému a kabelových roštů.

## D.1.2.8 Přenosový systém

*PS 00-02-80 Nýřany - Heřmanova Huť, přenosový systém*

V rámci tohoto PS bude vybudovaná nová přenosová technologická datová síť (TDS) v úseku ŽST Nýřany (mimo) – ŽST Heřmanova Huť. Páteř přenosové sítě bude tvořena přenosovými uzly sestavenými vždy ze dvou routerů CE L3 propojenými přenosovými kanály o rychlosti 10GbE. Nové uzly páteřní sítě budou umístěné v lokalitách ŽST Heřmanova Huť a v ŽST Přehýšov (v obou ŽST ve sdělovací místnosti v nových technologických objektech TO). Oba nové uzly budou zaokružovaně připojené na uzel L3 v ŽST Nýřany, který bude umístěn v technologickém objektu (TO) a bude připravený v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Tento uzel se pouze doplní optickými moduly SFP. Mezi uzly Přehýšov a Nýřany se dále připojí nový CE router ve SpS Nýřany.

Na páteřní uzly v ŽST se připojí distribuční uzly L2 v zastávkách Heřmanova Huť – Vlkyš, Rochlov, Blatnice a Kamenný Újezd a dále venkovní trafostanice pro EOv v ŽST Heřmanova Huť a v ŽST Přehýšov.

Dále bude v rámci tohoto PS vybudovaný nový uzel přenosové sítě IP MPLS pro GSM-R v nové ŽST Přehýšov. Tento uzel bude zjišťovat spojení pro novou BTS (řeší samostatný PS) mobilní sítě GSM-R na centrální části. Přenosový uzel bude připojený přes nový DOK na uzel sítě ve sdělovací místnosti v ŽST Nýřany a jedním okruhem přes nový TOK na uzel sítě v BTS Nýřany. Oba uzly sítě IP MPLS řeší samostatná stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“.

## D.1.2.9 Rádiové systémy

*PS 00-02-90 Nýřany - Heřmanova Huť, GSM-R*

Bude vybudována nová základnová radiostanice BTS pro pokrytí traťového úseku Nýřany – Heřmanova Huť rádiovým signálem sítě GSM-R. Stožár BTS bude situován vedle nové technologické budovy v žst. Přehýšov, technologie pro BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově.

Centrální části pro tuto BTS budou připraveny v rámci stavby „modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN“.

*PS 00-02-91 Nýřany - Heřmanova Huť, MRS*

Bude vybudována nová základnová radiostanice MRS v IP provedení v žst. Přehýšov a v žst. Heřmanova Huť. Technologie MRS bude umístěna ve sdělovacích místnostech v technologických objektech v žst. Anténa v žst.

Přehýšov bude umístěna na stožáru pro BTS a v žst. Heřmanova Huť na fasádě nového TO na straně kolejíště. Ovládání bude dálkové z provizorního PPV v žst. Nýřany. Záznam provozu bude nahráván na stávajícím záznamovém zařízení umístěném v žst. Nýřany. V žst. Přehýšov bude umístěn řídicí server pro nové IP základnové radiostanice MRS.

Vybudování provizorního pracoviště PPV v žst. Nýřany je v rámci stavby „modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2.stavba“.

V rámci stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť“ proběhne v žst. Nýřany pouze SW úprava a doplnění technologií pro MRS.

#### D.1.2.10 DOZ a další nádstavbové systémy

##### *PS 00-02-02 Nýřany - Heřmanova Huť, DDTS*

Jednotlivé technologické systémy realizované s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet budou připojeny přes lokální technologickou datovou síť k integračnímu koncentrátoru (InK) systému DDTS ŽDC v žst. Nýřany, který by měl být realizován v rámci 2. stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN“. Jedná se o informační systémy, rozhlasové zařízení, zařízení pro detekci požáru, poplachové zabezpečovací a tísňové systémy, kamerové systémy, elektrický ohřev výměn, osvětlení, napájecí zdroje s možností dálkového dohledu, aktivní síťové prvky technologických systémů a klimatizace z technologických prostor ze SpS Nýřany, zast. Kamenný Újezd u Nýřan, zast. Blatnice u Nýřan, zast. Rochlov, žst. Přehýšov, zast. Heřmanova Huť-Vlkýš a žst. Heřmanova huť.

Ostatní systémy budou do lokální technologické datové sítě InK připojeny prostřednictvím PLC a komunikačních převodníků instalovaných v rozvaděcích dálkové diagnostiky (RDD). PLC budou zajišťovat stavovou signalizaci prvků ze silových rozvaděčů a monitorování teplot a vlhkostí v technologických místnostech. Rozvaděče RDD budou instalovány do rozvodu NN v jednotlivých technologických objektech se silnoproudou technologií v žst. Přehýšov a žst. Heřmanova huť.

InK bude zpřístupňovat data integračním serverům (InS) instalovaných v Plzeň Trianglu a na CDP Praha.

##### *PS 09-02-02 ED Plzeň, doplnění DDTS*

V rámci tohoto PS dojde k doplnění aplikací systému DDTS ŽDC instalovaných na InS a TeS v Plzeň Triangl a na CDP Praha o data z technologických systémů realizovaných v rámci stavby, které budou do TDS připojeny prostřednictvím InK v žst. Nýřany. Současně budou doplněny klientské aplikace DDTS ŽDC.

Na provizorním PPV v žst. Nýřany bude do IPDT integrován dopravní klient DDTS ŽDC. Pro potřeby udržujících pracovníků SSZT bude do žst. Přehýšov a žst. Heřmanova Huť předáno po jednom tenkém klientu tohoto systému. Pro potřeby udržujících pracovníků SEE bude předán jeden tenký klient do žst. Přehýšov a jeden stacionární klient na pracoviště ST Plzeň TO Stod.

##### *PS 00-02-00 Doplnění dispečerských pracovišť*

Pokud bude stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN, 1. stavba“ předcházet naší stavbě, dojde v rámci tohoto PS k úpravě a doplnění SW na jednotlivých zařízeních na CDP Praha. V opačném případě provede toto doplnění stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN, 1. stavba“.

Týkat se to bude zapojovače s funkcionalitami sítě GSM-R, dohledu kamerového systému, informačního systému, rozhlasu atd.

#### D.1.3 Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky

##### D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika

Cílem nové dispečerské řídicí techniky na níže zmíněných PS je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítkách minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

#### *PS 11-03-11 SpS Nýřany, DŘT*

V novém objektu SpS Nýřany se navrhuje instalace nové podružné stanice, tvořené programovatelným automatem (PLC) v rozvaděči DT01 a IPC počítačem na stole, umístěné v rozvodně 25kV v objektu technologické budovy. Programovatelný automat PLC bude zajišťovat ústřední řízení úsekových odpojovačů TV (DOÚO) a rozvoden R25kV, a rozvodny vlastní spotřeby RVS.

Rozvodna R25kV a rozvodna vlastní spotřeby RVS budou osazeny podřízenými logickými automaty, ochrannými terminály a průmyslovými přepínači. Průmyslové přepínače a ochranné terminály v jednotlivých rozvodnách budou navzájem propojeny optickými kabely zajišťující přenos informací mezi jednotlivými PLC automaty. Automaty budou pracovat v režimu vzájemné výměny dat, a tak bude možné zajistit i logické vazby mezi jednotlivými komponenty navzájem s velmi rychlou časovou odezvou. Vybrané informace ze všech polí budou pak přenášeny do ED Plzeň, a v opačném směru pak povel pro dvoustavové prvky (vypínače, odpojovače). Podřízená stanice tedy bude kromě obvyklých „kontaktních“ vstupně-výstupních desek vybavena i příslušnými komunikačními rozhraními a průmyslovými přepínači pro zapojení do datové sítě. Optické propojení bude v provedení multi-mode tvořeny 2 vlákny.

Automat PLC bude komunikovat s Elektrodispečinkem Plzeň prostřednictvím přenosového systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení. Rozhraní vůči přenosovému systému bude Ethernet, přenosový protokol, IEC 60870-5-104.

#### *PS 12-03-11 ŽST Přehýšov, DŘT*

V novém technologickém objektu v ŽST Přehýšov se navrhuje instalace nové podružné stanice, tvořené programovatelným automatem (PLC) s min. 10“ ovládacím panelem ve dveřích rozvaděče DT01, umístěného v místnosti DŘT. Programovatelný automat PLC bude zajišťovat ústřední řízení úsekových odpojovačů TV (DOÚO) a rozvoden R22kV, a rozvodny NN (RH, RZS) a rozvodny vlastní spotřeby (RZN, RU).

Rozvodna R22kV a rozvaděč RZS budou osazeny podřízenými ochrannými terminály a průmyslovými přepínači. Průmyslové přepínače a ochranné terminály v jednotlivých rozvaděcích budou navzájem propojeny optickými kabely zajišťující přenos informací mezi jednotlivými PLC automaty. Automaty budou pracovat v režimu vzájemné výměny dat, a tak bude možné zajistit i logické vazby mezi jednotlivými komponenty navzájem s velmi rychlou časovou odezvou. Vybrané informace ze všech rozvaděčů budou pak přenášeny do ED Plzeň, a v opačném směru pak povel pro dvoustavové prvky (vypínače, odpojovače).

Automat PLC bude komunikovat s elektrodispečinkem prostřednictvím systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení. Rozhraní vůči přenosovému systému bude Ethernet, přenosový protokol IEC 60870-5-104.

*PS 14-03-11 ŽST Heřmanova Huť, DŘT*

V novém technologickém objektu v ŽST Heřmanova Huť se navrhuje instalace nové podružné stanice, tvořené programovatelným automatem (PLC) s min. 10" ovládacím panelem ve dveřích rozvaděče DT01, umístěného v rozvodně NN. Programovatelný automat PLC bude zajišťovat ústřední řízení úsekových odpojovačů TV (DOÚO), rozvodny NN (RH) a rozvodny vlastní spotřeby (RZN, UPS).

Automat PLC bude komunikovat s elektrodispečinkem prostřednictvím systému osazeného v rámci sdělovacího zařízení. Rozhraní vůči přenosovému systému bude Ethernet, přenosový protokol IEC 60870-5-104.

*PS 09-03-12 ED Plzeň, doplnění DŘT*

V rámci tohoto PS se uvažuje o připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty s výše uvedenými novými objekty PS projektovaných v této dokumentaci. Komunikace bude probíhat po datových Ethernetových kanálech – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Proběhne integrace ústředně dálkového řízení s projektovanými objekty. Dále proběhne naplnění telemetrických dat, modelu technologie, úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace.

Na ED Plzeň budou v průběhu stavby měněna schémata stanic, poruchový subsystém a deník dispečera tak, aby odpovídala skutečnému stavu. Po dokončení stavby v každém objektu proběhne konfigurace přenášných objektů, změna schémat dle skutečného stavu, konfigurace poruchového subsystému a deníku dispečera, konfigurace subsystému pro výpočet sekcí. Bude provedena verifikace a validace každého signálu přenášného na ED a zaškolení obsluhy. Na závěr proběhne závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení.

D.1.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

*PS 11-03-41 SpS Nýřany, vlastní spotřeba, technologie*

Pro možnost napájení nového trakčního vedení trati Nýřany – Heřmanova Huť bude v km 0,648 vybudována nová jednovypínáková spínací stanice trakčního vedení 25kV, 50Hz. Spínací stanice má za úkol při poruchách, nadproudech, přepětích a podpětích na trakčním vedení mezi ŽST Nýřany a ŽST Heřmanova Huť chránit trakční vedení jeho vypnutím. Technologie spínací stanice bude umístěna v prefabrikovaném betonovém domku. V rozvodně vn bude instalován rozvaděč 25kV se vzduchovou izolací, který bude tvořen čtyřmi poli. První dvě pole budou sloužit pro připojení kabelů 50kV z trakčního vedení prostřednictvím úsekových odpojovačů, třetí pole bude obsahovat pojistku vn a čtvrté pole bude obsahovat transformátor vlastní spotřeby. Spínací stanice bude na trakční vedení připojena pomocí dvojitého kabelového vedení 50-AXEKVCEY 1x240mm<sup>2</sup>, které bude na trakční vedení připojeno přes odpojovače S1 a S11 v rámci samostatného SO trakčního vedení. V případě revize, oprav nebo poruchy je možno spínací stanici překlenout odpojovačem 412.

Vlastní spotřeba spínací stanice bude napájena z transformátoru vlastní spotřeby TVS 25/0,23kV a dále přípojkou nn z rozvodny nn v ŽST Nýřany. Přípojka nn pro spínací stanici bude zřízena v rámci navazující stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Rozvaděče vlastní spotřeby budou umístěny v samostatné místnosti nazvané rozvodna nn.

## D.1.3.5 Technologie transformačních stanic vysokého/nízkého napětí (energetika)

*PS 12-03-51 ŽST Přehýšov, trafostanice 22/0,4kV*

V ŽST Přehýšov bude v rámci tohoto objektu vybudována nová trafostanice 22/0,4kV pro napájení zab. zař., venkovního osvětlení a veškerých ostatních odběrů stanice. Trafostanice bude umístěna v nové technologické budově a bude napojena kabelem 3x 22-AXEKVCEY 1x240mm<sup>2</sup> z distribuční sítě ČEZ.

Součástí tohoto PS je rozvaděč 22kV, který je ve skříňovém provedení se vzduchovou izolací, dále transformátor T1 – 22/0,4kV, 160kVA umístěný v samostatné trafokomoře. Rozvaděč 22kV bude sestávat ze dvou polí – přírodního pole a vývodového pole na transformátor. Přírodní pole bude vybaveno odpínačem s ručním pohonem a zkratovačem. Vývodové pole bude vybaveno vypínačem s motorovým pohonem, kombinovanými senzory proudu a napětí, zkratovačem a IED terminálem pro možnost dálkového ovládání ze systému DŘT. Skříň elektrárenského měření RE pro měření odběru stanice bude umístěna ve fasádě technologické budovy.

Součástí tohoto objektu je rovněž zařízení pro přenos spotřeby elektrické energie do systému ReadEn /systém monitoringu spotřeby elektrické energie – RAMEZ/ – hlavní měření ze sítě ČEZ. Přenos je navržen pomocí datového kanálu ETHERNET s vlastní IP adresou v technologické síti Správy železnic. K oddělení výstupů velkoodběratelských měřicích souprav energetických závodů (EG.D) se používá optoddělovač signálů, který je rovněž dodávkou tohoto PS.

*PS 12-03-52 ŽST Přehýšov, trafostanice 25//0,46/0,4kV pro EOv a ZZ*

V ŽST Přehýšov bude v rámci tohoto PS instalována nová kiosková trafostanice vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem s dvojitým sekundárním vinutím 160//60/100kVA, 25//0,46/0,4kV 50Hz, napájená z trakčního vedení, která bude napájet univerzální napájecí zdroj zabezpečovacího zařízení a EOv.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundárních vinutí transformátoru a dále měření spotřeby el. energie. Spotřeba el. energie bude přenášena do systému ReadEn.

Pro vn napojení trafostanice bude použit kabel 50kV, který bude na TV připojen přes odpojovač Z108 a pojistku. Napojení druhého pólu primárního vinutí transformátoru na zpětné kolejničové vedení bude provedeno kabelem 1 YY 1x120mm<sup>2</sup>.

Pro správnou funkci navržené sekundární rozvodné soustavy je třeba, aby sekundární vinutí transformátoru 25//0,4/0,46kV bylo přizemněno. Pro tento účel bude využit vyvedený střed napájecího transformátoru, který bude uzemněn přes nastavitelný odpor. Kovová konstrukce trafostanice bude spojena s kostrou transformátoru a dále bude vybavena ekvipotenciálním prahem.

*PS 14-03-51 ŽST Heřmanova Huť, trafostanice 25/0,46kV pro EOv*

V ŽST Heřmanova Huť bude v rámci tohoto PS instalována nová kiosková trafostanice vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 60kVA, 25/0,46kV 50Hz, napájená z trakčního vedení, která bude napájet EOv ve stanici.



Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundárního vinutí transformátoru a dále měření spotřeby el. energie. Spotřeba el. energie bude přenášena do systému ReadEn.

Pro vn napojení trafostanice bude použit kabel 50kV, který bude na TV připojen přes odpojovač Z108 a pojistku. Napojení druhého pólu primárního vinutí transformátoru na zpětné kolejnicové vedení bude provedeno kabelem 1 YY 1x120mm<sup>2</sup>.

Pro správnou funkci navržené sekundární rozvodné soustavy je třeba, aby sekundární vinutí transformátoru 25/0,46kV bylo přizemněno. Pro tento účel bude využit vyvedený střed napájecího transformátoru, který bude uzemněn přes nastavitelný odpor. Kovová konstrukce trafostanice bude spojena s kostrou transformátoru a dále bude vybavena ekvipotenciálním prahem.

#### D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

##### *PS 12-03-71 ŽST Přehýšov, rozvodna nn*

V rámci tohoto PS bude realizováno technologické zařízení nové rozvodny nízkého napětí, které bude instalováno do samostatné místnosti v nové technologické budově. Rozvodna nn bude tvořit hlavní energocentrum v železniční stanici. Na rozvodnu nn se připojí nové elektrické odběry ve stanici. Nová rozvodna nn bude obsahovat hlavní rozvaděč RH, který je napájen z transformátoru 22/0,4kV, 160kVA a samostatný rozvaděč automatického záskoku RZS. Hlavní přívod do rozvaděče RZS je navržen z rozvaděče RH, záložní z univerzálního napájecího zdroje UNZ zab. zař., ve kterém bude instalován samostatný nezálohovaný měnič 50Hz pro napájení potřebných odběrů silnoprůdu. Z rozvaděče RZS budou napájena všechna důležitá zařízení, na kterých je závislá bezpečnost a plynulost železniční dopravy a osvětlení prostorů, kde se pohybují cestující.

Pro možnost napájení rozvaděče RZS, resp. zab. zař. z převozného DA, bude na fasádě budovy u vstupních dveří do rozvodny nn osazena přívodka 125A.

Dále je součástí rozvodny nn kompenzační rozvaděč RLC a rozvaděč napájení zab. zař. označený R-ZZ. Spínání stykačů v rozvaděči RLC bude provedeno z rozvaděče RAMEZ-MRF, který reguluje účiník podle impulsů z fakturačního elektroměru.

Pro napájení pomocných obvodů DŘT, DDTS ŽDC a rozvaděče R22kV bude v samostatné místnosti DŘT umístěn stejnosměrný rozvaděč RU-24V DC. V místnosti DŘT bude dále umístěn rozvaděč zálohovaného napájení RZN, který je napojen ze zálohovaného vývodu zdroje UNZ. Z tohoto rozvaděče bude napojeno zařízení DDTS ŽDC a dále ovladače DOÚO.

V místnosti DŘT bude umístěna i přechodová skříň, ve které budou ukončeny kabely pro řízení a signalizaci silnoprůdných zařízení ve stanici.

Napájení nového zab. zař. bude nově zajištěno v souladu s předpisem SŽDC E8, SŽDC TNŽ 34 2620 a ČSN 37 6605 ed.2 ze dvou nezávislých zdrojů. Hlavní napájení bude provedeno z trakčního vedení pomocí trafostanice 25/0,4kV, záložní z drážní trafostanice 22/0,4kV – distribuční síť ČEZ.

##### *PS 14-03-71 ŽST Heřmanova Huť, rozvodna nn*

V rámci tohoto provozního souboru bude realizováno technologické zařízení rozvodny nízkého napětí, které bude instalováno do samostatné místnosti v novém technologickém domku.



Rozvodna nn bude představovat nové energocentrum stanice, ze kterého budou napájeny veškeré odběry v železniční stanici.

Technologické vybavení rozvodny nn bude sestávat z hlavního rozvaděče RH, rozvaděče zálohovaného napájení RZN (napojený z UPS) a samostatné UPS. Rozvaděč RZN bude sloužit pro nepřerušované napájení zařízení DŘT, DOÚO, DDTs a venkovního osvětlení. V rámci navazujících PS/SO bude do místnosti rozvodny nn umístěn rozvaděč RO, RDD, DŘT a ovládací pult DOÚO.

Rozvaděč RH bude napájen z přípojky nn z distribuční sítě ČEZ prostřednictvím piliřového elektroměrového rozvaděče, který bude osazen zády k fasádě technologického domku.

#### B.2.6.c energetické výpočty

Dimenzování trakčního vedení v úseku Nýřany - Heřmanova Huť a dimenzování nové spínací stanice Nýřany navazuje na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, kde bude vybudována nová napájecí stanice Plzeň – Skvrňany.

Podrobné výpočty jsou doloženy v části N.2.

### B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

#### B.2.7.a popis stávajícího stavu

Všechny objekty na trati jsou ve vyhovujícím technickém stavu neohrožující provoz, ale jejich stav je poplatný jejich stáří. Současná nástupiště jsou již na hranici životnosti a nesplňují požadavek výšky 550 mm nad temeno kolejnice. Stávající budova Správy železnic v ŽST Heřmanova Huť č.p. 96 je ve špatném technickém stavu. Trakční vedení nyní na trati není.

#### B.2.7.b popis navrženého řešení

##### D.2 Stavební část

##### D.2.1 Inženýrské objekty

##### D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

*SO 11-10-01 Nýřany - Přehýšov, železniční svršek*

*SO 11-11-01 Nýřany - Přehýšov, železniční spodek*

V rámci prací na železničním svršku a spodku proběhne kompletní rekonstrukce. Maximální rychlost v úseku bude zvýšena na 80km/h. Staničení trati bude napojeno na staničení Žst. Nýřany po její rekonstrukci a oproti stávajícímu staničení je zde posun cca 60m.

Dojde ke snesení stávajícího roštu, odtěžení štěrkového lože a k sanaci stávajícího železničního spodku pomocí nově vytvořené konstrukce pražcového podloží, v oblasti přejezdů, mostů a propustků pak zesílené konstrukce pražcového podloží. Po dokončení prací na železničním spodku bude zřízeno štěrkové lože, položen nový kolejový rošt tvořený kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích délky min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „d“, oblouk o R=287m bude s pražci délky 2,6m. V místě rekonstruovaných železničních přejezdů bude kolejový rošt tvořený kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „u“ (pod panely v antikorozi úpravě). V celém

úseku bude zřízena bezстыková kolej. Přechody mezi uzavřeným a otevřeným štěrkovým ložem budou za pomoci ramp ve sklonu 1:12.

Odvodnění bude zajištěno pomocí soustavy zpevněných, nezpevněných a lokálně také vsakovacích příkopů. Ve stísněných poměrech je použito příkopových zídek tvaru velké „J“, nebo UCB. V místě úrovnových křížení s pozemními komunikacemi bude odvodnění zemní pláně zajištěno trativody a dešťová voda mezi příkopy bude převedena silničními propustky. Výtoky z některých odvodňovacích prvků budou odlážděny kamenem do betonového lože. Lokálně je ve stísněných místech drážní těleso ještě opatřeno gabiony, případně U3 prefa pro zajištění volného schůdného prostoru a umístění kabelové trasy. V místech zúženého drážního tělesa (zářezu) je použito prefabrikátů, tzv. svahovek, pro vytvoření strmějšího svahu.

Součástí železničního spodku je i zřízení některých kabelových podchodů (chrániček), které budou provedeny otevřeným výkopem, obetonovány a zásyp řádně zhutněn.

*SO 12-10-01 ŽST Přehýšov, železniční svršek*

*SO 12-11-01 ŽST Přehýšov, železniční spodek*

Železniční stanice Přehýšov byla zahrnuta do stavby z důvodu možnosti křížování vlaků při mimořádnostech v dopravě a rovněž jako místo, kde se může v budoucnu napojit vlečka z přílehlého logistického areálu.

Železniční stanice je dvojkolejná s jednou kolejí hlavní s traťovou rychlostí a jednou kolejí předjízdou (č.3). Tato předjízdna kolej je navržena pro rychlost 60km/h na nýřanském zhlaví a 50km/h na heřmanskohuťském zhlaví. Užitečná délka obou kolejí bude vyhovovat nejdelším uvažovaným vlakům. Je umístěna do km 6,616 086 (ZV č.1) a 7,645 189 (ZV č.2). U obou kolejí budou zřízena nástupiště s mimoúrovňovým přístupem.

Polohově jsou koleje navrženy tak, aby se vešly pod nadjezd dálnice D5 v km ev. 7,165. Tedy oproti stávající koleji zde dochází ke směrovému posunu. Sklonově jsou koleje převážně ve sklonu do 2,5%, od km 7,165 však koleje přechází do spádu 13,34-14,89‰ ve směru na Heřmanovu Huť. Svršek je zde uvažován s kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích délky min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „d“

V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej. Přechody mezi uzavřeným a otevřeným štěrkovým ložem budou za pomoci ramp ve sklonu 1:12. Uzavřené štěrkové lože je navrženo vlevo koleje č.3 a podél výhybek.

Drážní těleso bude rozšířeno, na začátku úseku násypem výška do cca 4m ze zlepšených zemin. Od km cca 7,000 pak bude v zářezu max. hloubky cca 5m. Odvodnění bude zajištěno pomocí soustavy zpevněných příkopů a v prostoru od nadjezdu D5 a mezi nástupišti i trativodem. Pod nadjezdem je navržen i hlavní sběrač DN400, který je umístěn v ose kolejí a za nadjezdem vyústěn do nového zpevněného příkopu stejně jako osový trativod. Tento hlavní příkop je vyústěn až do vodoteče v km 7,790. Do hlavního sběrače jsou zaústěny přes lapáče splavenin oba postranní příkopy. Pravý příkop bude sloužit i k napojení stávajícího odvodnění D5.

*SO 13-10-01 Přehýšov - Heřmanova Huť, železniční svršek*

Náplní tohoto objektu je zřízení kolejového roštu včetně kolejového lože. Celková délka rekonstrukce činí 1784 m vč. směrové a výškové úpravy kolejí. Rekonstrukce žel. svršku a spodku bude probíhat od 7,740 000 do km 9,523 362. Jedná se o jednokolejnou trať. SO 13-10-01 Přehýšov – Heřmanova Huť, železniční svršek přímo navazuje na SO 12-10-01 ŽST. Přehýšov, železniční svršek.

Úsek začíná přímou v km 7,740. Osu koleje dále tvoří navazující levostranný oblouk o poloměru  $R=461$  m se symetrickými přechodnicemi délky 40 m. Dále na oblouk navazuje přímá a končí pravostranným obloukem o poloměru  $R=1250$  m bez přechodnic. Geometrická poloha koleje byla navržena na základě navrhovaných traťových rychlostí.

Sklonové poměry v TÚ Přehýšov – Heřmanova Huť navazuje na předchozí stavební objekt SO 12-10-01 ŽST Přehýšov. Zdvihy nivelety oproti původnímu stavu jsou v rozmezí 2-70 cm. Kolej je od začátku úseku vedena v klesání 14,89 ‰. Největší podélný sklon má hodnotu 14,89 ‰. Nejmenší podélný sklon má hodnotu 0,30 ‰. Poloměry zaoblení lomů sklonu jsou navrženy na  $R_v = 4\,000$  m,  $R_v = 5\,000$  m a  $R_v = 10\,000$  m.

V tabulce níže jsou uvedeny navržené traťové rychlosti v daném úseku. Jsou navrženy rychlosti V, V130, V150, které budou zavedeny po stavbě.

Navrhované traťové rychlosti Přehýšov - Heřmanova Huť (platí v obou směrech)

Staničení	V	V130	V150
km 7,465 ► km 9,423	70 km/h	75 km/h	80 km/h
km 9,423 ► km 9,523	50 km/h	50 km/h	50 km/h

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D2, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Železniční svršek bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E2, standardní jakost oceli použitých kolejnic je R260 v základní délce 74 m, na pražcích betonových o minimální délce délky 2,4 m s bezpodkladnicovým pružným upevněním, úklon kolejnic 1:40, rozdělení pražců „c“. V celé délce traťového úseku bude zřízena bezстыková kolej svařením dlouhých kolejnicových pasů, v souladu s předpisem SŽ S3/2. V místě přejezdů bude vždy v délce 25 m od osy přejezdu rošt zřízen z betonových pražců dl. 2,6 z důvodu lepší možnosti uchycení přejezdových panelů.

Kolejové lože bude na většině úseku řešeno jako otevřené. Zapuštěné lože bude v místě přejezdů a částečně na konci úseku, kde jsou navrženy trativody.

#### *SO 13-11-01 Přehýšov - Heřmanova Huť, železniční spodek*

Stavební objekt začíná v km 7,740. SO 13-11-01 Přehýšov – Heřmanova Huť, železniční spodek přímo navazuje na SO 12-11-01 ŽST. Přehýšov, železniční spodek. Konec stavebního objektu je situován v km 9,523. Náplní tohoto objektu je jednak sanace pražcového podloží a dosažení požadované únosnosti na pláni žel. spodku ( $E_{pl}=40$  Mpa), ale především zřízení funkčního odvodnění a zajištění stabilizace zemního tělesa. Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží byl proveden návrh pražcového podloží a daný úsek rozdělen na kvaziisogenní bloky.

Základní šířka pláň tělesa železničního spodku je dána součtem vzdáleností os kolejí a vzdáleností hran drážních stezek od osy krajních kolejí. Vzdálenost okraje pláň tělesa železničního spodku od osy krajní koleje musí být u nezapuštěného kolejového lože nejméně 3,10 m. Tedy základní celková šířka 6,2 m. V místech

zapuštěného kolejového lože (u přejezdů) se šířka liší v závislosti na poloze trativodní trouby. Překlopení sklonu pláně je realizováno na délce 6 m.

Pláně žel. spodku jsou navrženy v jednostranném sklonu 5 %. Trativody jsou z plastových trub HDPE DN150, šachty rovněž z HDPE. Sklony svahů jsou navrženy od koleje do příkopu 1:1,5, svah na terén převážně 1:1,75. V místech, kde se napojují příkopy na propustky, budou svahy případně odlážděny kamenem do betonového lože.

V místech velkých zdvihů, kde bude nutné rozšířit těleso, bude rozhrnut stávající materiál, zhutněn, případně zlepšen a navršen nový materiál z výzisku dle doporučení geotechnika. Skladba podloží a ZKPP je navržena dle geotechnického průzkumu. Na základě zjištěných geotechnických poměrů jsou navrženy v řešeném úseku 3 typy konstrukce pražcového podloží a 1 typ pro ZKPP. ZKPP bude zřízena v oblasti přejezdů a mostních objektů s výjimkou trubních propustků a objektů s přesypávkou vyšší než 1,5 m.

Byly provedeny úpravy návrhu odvodnění a drobná úprava nivelet z důvodu zvětšení tloušťky ŠD.

Byly eliminovány sklonů příkopů 2,5‰. Nyní je minimální sklon zpevněných příkopů 3‰ pouze výjimečně, jinak standardně bude sklon příkopů min. 4 až 5‰.

Odvodnění je navrženo z převážné části jako zpevněné z tvárnic TZZ3 šířky 1,025 m oproti DUR, kde byly tvárnice TZZ4a. Tvárnice TZZ3 jsou širší a vzhledem ke tvaru jsou lepší na údržbu a méně se zanášejí. Sklon okolního terénu je převážně směrem k trati zprava a je větší pravděpodobnost vodních přívalů.

Nově jsou navrženy gabionové zídky v tělese žel. spodku z důvodu zásahu do stáv. plotu a cizích pozemků mimo zábory z DUR: v km 8,667 do km 8,722 dl. 105 a v km 8,944 do km 9,031 dl. 88 m. V místě, kde je kabelová trasa vedena v pochozím žlabu bude rozšířeno těleso žel. spodku rozšířeno dle VL Ž18 1.2.

Některé levostranné příkopy v km 8,727 až km 8,97 jsou navrženy ke zrušení (nemají co odvodňovat vzhledem ke střídání sklonů zemní pláně zprava doleva a naopak). Levá strana trati je od trati spíše odkloněná, max. v rovině. Stávající levostranný nezpevněný příkop (Heřmanský potok) v km 8,80 do km 8,97 bude pročištěn od nánosů a reprofilován až k propustku v ev. km 8,888.

Oproti DUR bude náhrada UCB žlabu a příkopových tvárnic km 9,07 až km 9,19 pravostranným trativodem z prostorových důvodů (ploty). Náváže se tímto na předchozí trativod. Zapuštěné lože začíná v km 9,339 na levé straně a v km 9,424 na pravé straně.

Před přejezdem v km 9,42 – km 9,50 je nutné rozebrat část chodníku se zábradlím vlevo a zřídit zidku z UCH příkopových žlabů, jinak nelze zřídit zapuštěné ŠL s trativodními šachtami. Chodník a zábradlí se znovu osadí podél chodníku do původní polohy.

#### *SO 14-10-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční svršek*

Náplní tohoto objektu je zřízení kolejového roštu včetně kolejového lože. Celková délka rekonstrukce činí 225 m vč. směrové a výškové úpravy kolejí. Rekonstrukce žel. svršku a spodku bude probíhat od 9,523 do km 9,747. SO 14-10-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční svršek přímo navazuje na SO 13-10-01 Přehýšov – Heřmanova Huť.

V nové konfiguraci bude nádraží obsahovat 2 dopravní koleje (č. 1 a 2). Obě koleje budou kusé a budou zakončeny dynamickými zarážedly. Rychlost v obou kolejích je navrhována 50 km/h v obou směrech.

Úsek začíná v km 9,464 výhybkou č.1 J49 1:11-300. Osu koleje dále tvoří navazující pravostranný oblouk bez přechodnic o poloměru  $R=600$  m a navazující přímá kolej. Geometrická poloha koleje byla navržena na základě navrhovaných traťových rychlostí.

Sklonové poměry ve stanici navazují na předchozí stavební objekt SO 13-10-01. Zdvih nivelety oproti původnímu stavu je nepatrný – cca 2-5 cm. Kolej ve stanici je od začátku úseku je vedena v konstantním stoupání až po konec úseku. Nejnížší místo se nachází na začátku úseku ve výšce 376,532 m n. m. Nejvyšší místo se nachází na konci úseku 378,989 m n. m. Největší a zároveň nejmenší podélný sklon má hodnotu 11,0‰.

V tabulce níže jsou uvedeny navržené traťové rychlosti v daném úseku. Jsou navrženy rychlosti V, V130, V150, které budou zavedeny po stavbě.

Navrhované traťové rychlosti Přehýšov - Heřmanova Huť (platí v obou směrech)

Staničení	V	V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>
km 9,523 ► km 9,747	50 km/h	50 km/h	50 km/h

Na začátku úseku jsou osové vzdálenosti kolejí dány výhybkou, ze které začíná kolej č.2. Osová vzdálenost kolejí ve stanici je 5,00 m.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D2, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Železniční svršek bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E2, standardní jakost oceli použitých kolejnic je R260 v základní délce min. 74 m, na pražcích betonových o minimální délce délky 2,4 m s bezpodkladnicovým pružným upevněním, úklon kolejnic 1:40, rozdělení pražců „c“. V celé délce traťového úseku bude zřízena bezстыková kolej svařením dlouhých kolejnicových pasů, v souladu s předpisem SŽ S3/2. Kolejové lože bude v celé stanici zapuštěné.

#### *SO 14-11-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční spodek*

Stavební objekt začíná v km 9,523. SO 14-11-01 ŽST Heřmanova Huť, železniční spodek přímo navazuje na SO 13-11-01 Přehýšov-Heřmanova Huť, železniční spodek. Konec stavebního objektu je situován v km 9,748. Náplní tohoto objektu je jednak sanace pražcového podloží a dosažení požadované únosnosti na pláni žel. spodku ( $E_{pl}=40$  Mpa), ale především zřízení funkčního odvodnění a zajištění stabilizace zemního tělesa. Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží byl proveden návrh pražcového podloží a daný úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky. Dle zjištěných geotechnických poměrů je navržen v řešeném úseku 1 typ konstrukce pražcového podloží. ZKPP bude zřízena v oblasti přejezdů.

Je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5 %. Na povrchu pláně železničního spodku musí být dosaženo předepsaného statického modulu přetvárnosti. Základní šířka pláně tělesa železničního spodku je dána součtem vzdáleností os kolejí a vzdáleností hran drážních stezek od osy krajních kolejí. Vzdálenost okraje pláně tělesa železničního spodku od osy krajní koleje musí být u nezapuštěného kolejového lože nejméně 3,10 m. Tedy základní celková šířka 6,2 m. V místech zapuštěného kolejového lože ve stanici se šířka liší v závislosti na poloze trativodní trouby. V obloucích se u skloněné pláně tělesa železničního spodku rozšíření nerealizuje. Překlopení sklonu pláně je realizováno na délce 6 m.

Celá stanice je odvodněna do trativodů. Trativody jsou z plastových trub HDPE DN150, šachty rovněž z HDPE. Celá stanice bude odvodněna pomocí trativodů s vyústěním do nového vsakovacího objektu, který je součástí jiného SO. Před vsakovacím objektem je navržena šachta s odkalovacím dnem DN800. Vsakovací objekt je umístěn je vpravo od druhé staniční koleje u konce výhybky č.1. Trativody budou ve sklonu min. 5 promile.

#### *SO 00-99-01 Výstroj a značení trati*

Projekt je vypracován v souladu s předpisem M21 Předpis pro staničení železničních tratí a s předpisem SŽ D1 Dopravní a návěštní předpis.

Staničení kolejových úprav stavebních objektů je navázáno na staničení stavby Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN.

Stavební objekt SO 00-99-01 obsahuje umístění následujících návěstí a prvků :

- „Traťová rychlost“ – rychlostník N
- „Očekávejte traťovou rychlost“ – předvěstník N
- „Kilometrická poloha“
- „Vlak se blíží k zastávce“
- „Klesání – Stoupání trati“ (sklonovniky)
- „Konec nástupiště“
- „Posun zakázán“

V objektu je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav. Objekt neřeší umístění návěstí souvisejících s viditelností návěstidel a návěstí pro elektrický provoz.

#### D.2.1.2 Nástupiště

##### *SO 11-12-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, nástupiště*

Proti stávajícímu stavu, kde je nástupiště vlevo trati, bude nové nástupiště umístěno vpravo trati. Začátek nástupiště je v km 1,276, konec nástupiště v km 1,366 a v případě prodloužení nástupiště na 120 m bude konec nástupiště v km 1,396.

#### Parametry:

- Délka: 90m
- Šířka: 3,00m
- Výška nad TK: 0,550m
- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: 1,670m
- Typ nástupiště: L s předsazenou hranou
- Povrch nástupiště: velkoformátové dlaždice doplněné bet. dlažbou 20x20cm tl. 8,0 cm

Nástupiště bude ukončeno svahovými prefabrikáty dle vzorového listu Ž8 5.1.

Přístup na nástupiště bude dvěma přístupy š.3,00m z nové obslužné komunikace.

*SO 11-12-02 Zast. Blatnice u Nýřan, nástupiště*

Nové nástupiště je stejně jako stávající umístěno vpravo trati.

Začátek nástupiště je v km 3,934, konec nástupiště v km 4,024 a v případě prodloužení nástupiště na 120 m bude začátek nástupiště v km 3,904 – prodlužuje se proti směru kilometráže.

Parametry:

- Délka: 90m
- Šířka: 3,00m
- Výška nad TK: 0,550m
- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: 1,670m
- Typ nástupiště: L s předsazenou hranou
- Povrch nástupiště: velkoformátové dlaždice doplněné bet. dlažbou 20x20cm tl. 8,0 cm Nástupiště bude ukončeno svahovými prefabrikáty dle vzorového listu Ž8 5.1.

Přístup na nástupiště je z obecní chodníku přístupem šířky 2,2m s jednostranným zábradlím. Pod přístupem je navržen prodloužený propustek, který odvodňuje pravou stranu trati za zastávkou novým příkopem do vodoteče. Část drážního pozemku je v pronájmu, do zahájení stavby bude pronájem vypovězen. S rezervou délky nástupiště na 120m souvisí i nový most a úprava toku vodoteče.

*SO 11-12-03 Zast. Rochlov, nástupiště*

Proti stávajícímu stavu, kde je nástupiště vlevo trati, bude nové nástupiště umístěno vpravo trati. Začátek nástupiště v km 5,320 891, konec nástupiště v km 5,410 891 a v případě prodloužení nástupiště na 120 m bude konec nástupiště v km 5,440 891.

Parametry:

- Délka: 90m
- Šířka: 3,00m
- Výška nad TK: 0,550m
- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje: 1,670m
- Typ nástupiště L s předsazenou hranou
- Povrch nástupiště bet. dlažba velkoformátová tl. 8,0 cm

Plocha nástupiště je odvodněna příčným sklonem 2 % ve směru od koleje, kde voda stéká do zpevněného povrchového příkopu TZZ4. Přilehlý svah bude zpevněn svahovými tvárnicemi.



Nástupiště bude ukončeno svahovými prefabrikáty dle vzorového listu Ž8 5.1.

Přístup na nástupiště bude přístupem š.2,00m z přilehlé místní komunikace.

*SO 12-12-01 ŽST Přehýšov, nástupiště*

Proti stávajícímu stavu, kde je nástupiště vlevo trati v km 6,550 (podle nového staničení), bude nová dvoukolejná stanice se dvěma vnějšími nástupišti. Začátek nástupiště č. 1 (u koleje č. 1) v km 7,272 867, konec nástupiště v km 7,362 867 a v případě prodloužení nástupiště na 120 m bude začátek nástupiště v km 7,242 867. Začátek nástupiště č. 2 (u koleje č. 3) v km 7,247 867, konec nástupiště v km 7,337 867 a v případě prodloužení nástupiště na 120 m bude začátek nástupiště v km 7,217 867.

Parametry:

- Délka : 90m
- Šířka: 3,00m
- Výška nad TK: 0,550m
- Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje : 1,670m
- Typ nástupiště: L s přesazenou hranou
- Povrch nástupiště: bet. dlažba velkoformátová tl. 8,0 cm

Plocha nástupiště je odvodněna příčným sklonem 2 % ve směru od koleje, kde voda stéká na přilehlý terén nebo do příkopu.

Nástupiště budou ukončeny svahovými prefabrikáty dle vzorového listu Ž8 5.1.

Přístup na nástupiště bude přístupy š.2,00m, v místě opěrné zdi š.2,5m. Součástí je i přístup k technologické budově š.2,00m.

*SO 13-12-01 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, nástupiště*

V navrhovaném stavu bude zřízeno vnější nástupiště s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK s úrovnovým přístupem nově navrženým chodníkem od stávající komunikace. Délka nástupiště bude nově dle požadavků dopravní technologie 90 m. Výhledově je možné délku nástupiště prodloužit na 120 m ve směru ŽST Heřmanova Huť. Šířka nástupiště bude 3,0 m. Nástupní hrana bude zřízena ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje.

Oproti dokumentaci DÚR jsou navrženy nástupištní hrany z prefabrikátů typu H s přesunutou nástupní hranou namísto nástupištních obrubníků tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky.

Nástupiště je vyspádováno ve směru od koleje se sklonem 2 %. Kolem nástupiště bude zřízen odvodňovací žlábek š. 600 mm zaústěný do drážních příkopů. Ukončení nástupiště bude pomocí zapuštěných betonových obrub š.100 mm.

Plocha nástupišť bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravouhlé vibrolisované betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 mm. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodícími liniemi s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,20 m. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny



v barvě betonové dlažby. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle VL Ž8.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem, které jsou součástí samostatného SO/PS. Název zastávky bude umístěn na přístřešku pro cestující. Nástupiště bude ukončeno svahovým kuželem bez zábradlí dle VL Ž 8.5.1.201. Sklon přístupového chodníku bude max 7,1%. Kolem přístupového chodníku bude zřízeno zábradlí v. 1,1 m.

#### *SO 14-12-01 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č.1*

Předmětem stavebního objektu je technické řešení nástupiště ve stanici Heřmanova Huť. Nástupiště č.1 se bude nacházet u koleje č.1. Délka nástupní hrany u koleje č.1 bude 120 m. Výška nástupiště hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je v celé délce nástupiště u koleje č. 1 (část této koleje je ve směrovém oblouku R=600 m) 1 680 mm.

Oproti dokumentaci DÚR jsou navrženy nástupiště hrany z prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou namísto nástupiště obrubníků tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky.

Plocha nástupiště bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 mm. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,20 m. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové dlažby. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle VL Ž8.

Nástupiště je vyspádováno ve směru od koleje se sklonem 2 %. V místech, kde nelze odvodnit na terén a vzniká úžlabí je osazen odvodňovací žlab z polymerbetonu krytý můstovými kompozitními rošty, žlab je prostřednictvím vpustí zaústěn do vsakovací rýhy.

Vnější nástupiště je na konci směrem k zarážedlům ukončeno prefabrikovanou betonovou zídou se zábradlím ve vzdálenosti 3 m od osy koleje. Na konci směrem ke zhlaví (výhybka č.1) je ukončeno nástupiště svahovým kuželem bez zábradlí dle VL Ž 8.5.1.201.

Budou celkem navrženy 3 přístupy k nástupišti č.1. První se bude nacházet na začátku nástupiště. Jedná se o prodloužení chodníku v š. 2 m. Druhý přístup bude cca uprostřed nástupiště chodníkem š.2 m, který naváže výhledově na autobusovou zastávku. Třetí přístup bude zajištěn na konci nástupiště z místní komunikace ul. U tiskárny chodníkem v š. 2 m. V místě napojení přístupových chodníků do stávající komunikace bude zřízen varovný pás šířky 0,4 m z kontrastních reliéfních dlaždic.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, které jsou součástí samostatného SO/PS. Název zastávky bude umístěn na přístřešku pro cestující.

#### *SO 14-12-02 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č.2*

Předmětem stavebního objektu je technické řešení nástupiště ve stanici Heřmanova Huť. Nástupiště č.2 se bude nacházet u koleje č.2. Délka nástupní hrany u koleje č.2 bude 120 m. Výška nástupiště hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je v celé délce nástupiště u koleje č. 2 (část této koleje je ve směrovém oblouku R=595 m) 1 680 mm.

Oproti dokumentaci DÚR jsou navrženy nástupištní hrany z prefabrikátů typu H s předsunutou nástupní hranou namísto nástupištních obrubníků tvaru L výšky 750 mm s použitím lomené konzolové desky.

Plocha nástupišť bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 mm. V místě nástupních hran bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,20 m. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny v barvě betonové dlažby. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle VL Ž8.

Nástupiště je vyspádováno ve směru od koleje se sklonem 2 %.

Vnější nástupiště je na konci směrem k zarážedlům ukončeno prefabrikovanou betonovou zídou se zábradlím ve vzdálenosti 3 m od osy koleje. Na konci směrem ke zhlaví (výhybka č.1) je ukončeno nástupiště svahovým kuzelem bez zábradlí dle VL Ž 8.5.1.201.

Budou navrženy celkem 3 přístupy k nástupišti č.2. První se bude nacházet na začátku nástupiště. Jedná se o zajištění přístupu chodníku podél kolejiště (od školy). Druhý přístup bude cca uprostřed nástupiště chodníkem š.2 m, který navazuje na chodník od Sídliště. Třetí přístup bude zajištěn na konci nástupiště z místní komunikace ul. U tiskárny chodníkem v š. 2 m.

Nástupiště bude vybaveno přístřeškem se sedadly pro cestující, které jsou součástí samostatného SO/PS. Název zastávky bude umístěn na přístřešku pro cestující.

#### D.2.1.3 Přejezdy a přechody

Přejezdy budou celopryžové uložené na závěrných zídkách, vnější panely budou šířky 910 mm. V místě přejezdu se navrhují pražce dl. 2,6 m 25 m od osy na obě strany.

##### *SO 11-13-01 Železniční přejezd P644 v ev. km 0,638*

Železniční přejezd bude celopryžový, včetně celopryžových závěrných zídek. Krajnice v místě PZS bude rozšířena na 2,75 m. Šířka jízdního pruhu je 6,0 m. Vozovka bude s asfaltobetonovým krytem. Plocha asfaltobetonové vozovky 200 m<sup>2</sup>.

##### *SO 11-13-02 Železniční přejezd P645 v ev. km 1,196*

Železniční přejezd bude celopryžový, včetně celopryžových závěrných zídek. Krajnice v místě PZS bude rozšířena na 2,75 m. Vozovka bude s asfaltobetonovým krytem. Šířka jízdního pruhu je 5,0 m. Směrové vedení komunikace se upravilo na úhel křížení s kolejí 75°. Plocha asfaltobetonové vozovky 200 m<sup>2</sup>.

##### *SO 11-13-03 Železniční přejezd P646 v ev. km 1,362 – zrušení*

Železniční přejezd bude zrušen. Plocha demolice vozovky 80 m<sup>2</sup>

##### *SO 11-13-04 Železniční přejezd P647 v ev. km 1,856*

Železniční přejezd bude celopryžový, včetně celopryžových závěrných zídek. Krajnice v místě PZS bude rozšířena na 2,75 m. Vozovka bude s asfaltobetonovým krytem. Šířka jízdního pásu je 5,5 m. Směrové vedení

silnice zůstalo v původní poloze. Výškově se přejezd v místě koleje zvedlo cca o 0,5 m. Plocha asfaltobetonové vozovky 280 m<sup>2</sup>.

*SO 11-13-05      Železniční přejezd P648 v ev. km 2,802 – zrušení*

Stávající stav

Přejezd ev. šířky 3,63 m a délky 6,6 m umožňuje úrovnňové křížení s místní účelovou komunikací mezi obcemi Blatnice a Kamenný Újezd. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem +4 % a vpravo od trati pod sklonem -4 %, úhel křížení je dle evidence 80° , volná šířka komunikace činí 2,8 m.

Přejezdová konstrukce je pryžová – Rosehill, jen vnitřní panely. Vně kolejnic je asfaltová úprava vlevo trati do vzdálenosti 2,7 m od levé kolejnice, vpravo trati do vzdálenosti 3,5m od pravé kolejnice. Za asfaltovou úpravou je vozovka tvořena netuhým krytem - směs štěrku a zeminy. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,0 m a 4,0 m vpravo. Vpravo trati je prahová vpust délky 8m z plastbetonu.

Nový stav

Železniční přejezd ev. km 2,802 s místní účelovou komunikací mezi obcemi Blatnice a Kamenný Újezd bude trvale zrušen.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v kompletním zrušení přejezdové konstrukce a části navazující komunikace. Bude zrušena jen asfaltová úprava komunikace, jen asfaltové vrstvy v celkové tloušťce 30cm. Železniční přejezd bude nahrazen náhradní komunikací (SO 11-50-01). Na zaslepení stávající polní cesty bude použita betonová svodidla po obou stranách trati. Betonová svodidla budou rozpočtována v SO 11-50-01.

Komunikace na přejezdu:

Délka zrušeného úseku: 9,5 m v ose komunikace

Rozebraná přejezdová konstrukce a prahová vpust budou odvezeny a uloženy v areálu správce v žst. Plzeň – Koterov.

*SO 11-13-06      Železniční přejezd P649 v ev. km 3,612 – zrušení*

Stávající stav

Přejezd ev. šířky 7,26 m a délky 7,51 m umožňuje úrovnňové křížení s místní účelovou komunikací v obci Blatnice. Komunikace na přejezdu je vedena ve směru staničení vlevo od trati pod sklonem +2 % a vpravo od trati pod sklonem +2 %, úhel křížení je dle evidence 60° , volná šířka komunikace činí 3,10 m.

Přejezdová konstrukce je pryžová Rosehill - Baseplated. Mimo přejezd je vozovka tvořena ABS. Vzdálenost výstražného kříže ve směru staničení vlevo je 4,0 m a 4,3 m vpravo. Vpravo trati je prahová vpust z plastbetonu délky 9m.

Poslední úprava přejezdu v roce 2019.

Nový stav

Železniční přejezd ev. km 3,612 s místní účelovou komunikací v obci Blatnice bude trvale zrušen.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v kompletním zrušení přejezdové konstrukce a části navazující komunikace. Bude zrušena jen asfaltová úprava komunikace, jen asfaltové vrstvy v celkové tloušťce 30cm. Železniční přejezd bude nahrazen náhradní komunikací (SO 11-50-02). Na zaslepení stávající polní cesty bude použita betonová svodidla po obou stranách trati. Betonová svodidla budou rozpočtována v SO 11-50-02.

Komunikace na přejezdu:

Délka zrušeného úseku: 9,5 m v ose komunikace

Rozebraná přejezdová konstrukce a prahová vpust budou odvezeny a uloženy v areálu správce v žst. Plzeň – Koterov.

#### *SO 11-13-07 Železniční přejezd P650 v ev. km 3,982*

##### Místní komunikace

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd P650. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 10,8 m. Komunikace je z asfaltobetonu, dvoupruhová (2x jízdní pruh 2,75m plus rozšíření v oblouku) šířky 6,6m mezi obrubníky. Komunikace je lemována betonovým obrubníkem. Celková délka úpravy komunikace je 63,1m. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### *SO 11-13-08 Železniční přejezd P651 v ev. km 4,056*

##### Silnice III/2035

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd P651. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 14,4 m. Komunikace je z asfaltobetonu, dvoupruhová (2x jízdní pruh 3,25m) šířky 6,5m. Komunikace je lemována z části nezpevněnou krajnicí a z části betonovým obrubníkem. Celková délka úpravy komunikace je 60,0m. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### *SO 11-13-09 Železniční přejezd P652 v ev. km 4,586*

##### Místní komunikace

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd P652. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 9m. Komunikace bude určena pouze pro pěší s mimořádným přejezdem IZS. Je navržená z asfaltobetonu, jednopruhová šířky 5m a nezpevněnou krajnicí 0,5m. Celková délka úpravy komunikace je 26,90m. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

#### *SO 11-13-10 Železniční přejezd P653 v ev. km 5,254*

##### Místní komunikace

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd P653. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 9m. Komunikace je asfaltobetonová, dvoupruhová (2x2,5m) šířky 5,4m. Je

lemována částečně obrubníky a nezpevněnou krajnicí 0,5m. Celková délka úpravy komunikace je 23,35m. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor

*SO 11-13-11 Železniční přejezd P654 v ev. km 6,500*

Účelová komunikace

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd P654. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídками, celkové délky 7,2m. Komunikace je z asfaltobetonu, jednopruhová šířky 5m. Je lemována nezpevněnou krajnicí 0,5m. Celková délka úpravy komunikace je 30,7m. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

*SO 13-13-01 Železniční přejezd P655 v ev. km 7,825 – zrušení*

Železniční přejezd ev. km 7,825 s číslem P655 je v současnosti jednokolejný úrovnňový přejezd. Přejezd kříží účelovou komunikaci (polní cestu). Po zrušení přejezdu dojde k nahrazení komunikací souběžnou s tratí-součástí jiného SO.

Rušená komunikace má šířku jízdního pásu na přejezdu cca 4 m. Železniční přejezd bude trvale zrušen. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v kompletním zrušení přejezdové konstrukce z železobetonu a části navazující komunikace. Náhradou za tento přejezd bude účelová komunikace - SO 11-50-06 „Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655“. V místě rušeného přejezdu se provede úprava žel. spodku, zřídí se zpevněné příkopy a tím se zamezí vjezdu vozidel do drážního tělesa v místě rušeného přejezdu.

*SO 13-13-02 Železniční přejezd P656 v ev. km 8,383 – zrušení*

Železniční přejezd ev. km 7,825 s číslem P655 je jednokolejný úrovnňový přejezd. Přejezd kříží účelovou komunikaci (polní cestu). Po zrušení přejezdu bude zřízen nový o cca 70 m dále ve směru staničení.

Rušená komunikace má šířku jízdního pásu na přejezdu cca 4 m. Železniční přejezd bude trvale zrušen. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v kompletním zrušení přejezdové konstrukce z železobetonu a části navazující komunikace. Náhradou za tento přejezd bude nový přejezd v km 9,511. V místě rušeného přejezdu se provede úprava žel. spodku, zřídí se zpevněné příkopy a tím se zamezí vjezdu vozidel do drážního tělesa v místě rušeného přejezdu.

*SO 13-13-03 Železniční přejezd v km 8,511 – nový*

Železniční přejezd v evidenčním km 8,383 s číslem P656 je jednokolejný přejezd. Přejezd kříží místní komunikace obslužnou (výhledově obchvat obce Heřmanova Huť).

Obsahem tohoto SO je zřízení přejezdu v nové poloze za rušený přejezd v ev. km 8,383. Dojde k posunu o 70 m dále ve směru staničení. Tento posun je vyvolán návazností na budoucí obchvat obce Heřmanova Huť na základě platného ÚP.

Přejezd bude převádět místní komunikaci („výhledově obchvat obce“) s šířkou 6 m a jednostranným chodníkem šířky 2 m. Přejezd bude zabezpečen PZS. V místě PZS se dle požadavku zabezpečovací techniky rozšíří nezpevněná krajnice. Úhel křížení s tratí bude 75° . Kolmé křížení trati by bylo komplikované vzhledem k tomu, že je již zakreslen dopravní koridor v ÚP obce HH a požadavkem investora bylo držet platný ÚP. Dle sdělení

013 je možné přejezd umístit do oblouku o poloměru  $R=461$  m s převýšením (do kružnicové části), avšak je nutné dbát na dodržení rozhledových poměrů.

Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně celopryžových závěrných zídek. Výškové řešení komunikace v blízkosti přejezdu bude mít minimální výškové poloměry  $R_{v,u} = 100$  m a vyhoví pro všechny vozidla. Vozovka bude v místě přejezdu zpevněná s asfaltobetonovým krytem. Navazující účelové a místní komunikace a jejich úpravu řeší samostatný objekt komunikace SO 13-50-01. Po obou stranách pod komunikací budou zhotoveny silniční propustky. Propustky převádí drážní příkopy. Před přejezdem bude napravo od koleje osazen příčný liniový práh. Dle rozhledů se umístil v blízkosti přejezdu mimo rozhled reléový domek a trakční stožáry.

#### *SO 13-13-04 Železniční přejezd P657 v ev. km 8,985*

Železniční přejezd ev. km 8,985 s číslem P657 je jednokolejný úrovněvý přejezd. Přejezd kříží místní komunikaci obslužnou. Komunikace bude upravena v délce 58 m. V místě přejezdu mezi závorami bude šířka jízdního pásu na přejezdu 5 m a 2 nezpevněné krajnice šířky 0,5 m. Výškové řešení komunikace v blízkosti přejezdu bude mít minimální výškové poloměry  $R_{v,u} = 100$  m a vyhovuje pro všechny vozidla. Vozovka bude zpevněná s asfaltobetonovým krytem.

Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně celopryžových závěrných zídek. Přejezd bude zabezpečen PZS. V místě PZS se dle požadavku zabezpečovací techniky rozšíří nezpevněná krajnice. Úhel křížení na přejezdu je  $55^\circ$  (stejně jako ve stáv. stavu). Po obou stranách pod komunikací budou zhotoveny silniční propustky. Propustky převádí drážní příkopy. Před přejezdem není potřeba osazovat příčný liniový práh. Dle rozhledů se umístil v blízkosti přejezdu mimo rozhled reléový domek a trakční stožáry. Svah komunikace souběžně s Heřmanským potokem bude zpevněn zatravněvacími dlaždicemi v délce cca 15 m.

#### *SO 13-13-05 Železniční přejezd P658 v ev. km 9,139*

Železniční přejezd ev. km 9,139 s číslem P658 je jednokolejný úrovněvý přejezd. Přejezd kříží místní komunikaci obslužnou.

Železniční přejezd je navržen v nové poloze (posun o 55 m dále) z důvodu nemožnosti umístění přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávající polohy přejezdu. V místě zrušeného přejezdu dojde k osazení silničního svodidla pro zabránění vjezdu vozidel do drážního tělesa.

Komunikace bude mít šířku jízdního pásu na přejezdu 6,0 m a 2 nezpevněné krajnice šířky 0,5 m (řeší samostatné SO komunikace). Výškové řešení bude mít minimální výškové poloměry  $R_{v,u} = 100$  m a vyhovuje pro všechny vozidla. Vozovka bude zpevněná s asfaltobetonovým krytem. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně celopryžových závěrných zídek. Přejezd bude zabezpečen PZS. V místě PZS se dle požadavku zabezpečovací techniky rozšíří nezpevněná krajnice. Úhel křížení na přejezdu bude  $80^\circ$ . Po obou stranách pod komunikací budou zhotoveny drážní trativody. Před přejezdem není potřeba osazovat příčný liniový práh. Dle rozhledů se umístil v blízkosti přejezdu mimo rozhled reléový domek a trakční stožáry.

#### *SO 13-13-06 Železniční přejezd P659 v ev. km 9,426*

Železniční přejezd ev. km 9,426 s číslem P659 je jednokolejný úrovněvý přejezd. Přejezd kříží silnici III. třídy III/20312.

Železniční přejezd v ev. km 9,426 byl v nedávné době rekonstruován – rok 2013. V rámci této stavby bylo v DUR uvažováno, že dojde pouze k rozebrání stávající přejezdové konstrukce a po realizaci nového železničního svršku a spodku bude přejezdová konstrukce vrácena na původní místo. Nově se navrhuje kompletní rekonstrukce přejezdu vč. zřízení ZKPP, trativodu a přejezdové kce (dle požadavku investora). Dojde k úpravě prahové vpusti a k rekonstrukci přilehlé komunikace do normových stavů-především bude upravena niveleta komunikace do lepších poměrů, upraví se silniční obruby a navazující dlážděné plochy. Zpětně se doplní plošné pryžové zábrany proti vstupu do kolejíště.

Komunikace má šířku jízdního pásu na přejezdu 6,0 m mezi obrubníky a chodník š.2,0 m. Výškové řešení komunikace v blízkosti přejezdu bude mít minimální výškové poloměry pro provoz autobusů  $R_v=50$  m a  $R_u = 75$  m (tab. 1 ČSN 73 6380-OPRAVA 1). Oproti stávajícímu stavu dojde ke zlepšení výškových poměrů. Délka rekonstruovaného úseku bude 32 m v ose komunikace.

Vozovka bude zpevněná s asfaltobetonovým krytem. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně celopryžových závěrných zídek. Přejezd bude zabezpečen PZS (stejně jako ve stávajícím stavu). Úhel křížení na přejezdu je  $45^\circ$ . Po pravé straně koleje pod komunikací bude zhotovený drážní trativod. Před přejezdem je potřeba osazovat příčný liniový práh (jako ve stáv. stavu bude zaústění do kanalizace obce). Dle rozhledů se umístil v blízkosti přejezdu mimo rozhled reléový domek a trakční stožáry. Bude ponechána SDZ „zákaz odbočení doleva pro nákladní vozidla“ (sjezd na parkoviště v blízkosti přejezdu).

#### *SO 14-13-01 Železniční přejezd P660 v ev. km 9,616 – zrušení*

Železniční přejezd ev. km 9,616 s číslem P660 je v současnosti dvoukolejný úrovněvý přejezd v obvodu ŽST Heřmanova Huť. Přejezd slouží pouze pro pěší.

Stávající komunikace pro pěší (chodník) má šířku na přejezdu cca 2 m. Železniční přejezd bude nově trvale zrušen. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v kompletním zrušení přejezdové konstrukce z železobetonu a části navazující komunikace. Namísto přejezdu bude zajištěn přístup k nástupištím novým chodníkem, který bude součástí SO nástupiště.

#### **D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi**

##### **Mosty**

#### *SO 11-20-01 Železniční most v ev. km 3,857 (nový km 3,911)*

##### Stávající stav:

Železniční most o 1 otvoru převádí 1 kolej přes Kbelanský potok v širé trati traťového úseku Nýřany – Heřmanova Huť. Délka přemostění je 4,3m, volná výška pod mostem je 1,5m, šířka mostu je 4,4m.

Nosná konstrukce je ocelová přímopojížděná, spodní stavbu tvoří kamenné opěry a rovnoběžná zavěšená křídla. Založení mostu je plošné.

##### Nový stav:

Bude provedena komplexní přestavba na železobetonový otevřený rám. Délka přemostění je 8,5m, volná výška pod mostem je 1,5m, šířka mostu je 6,3m. Křídla jsou rovnoběžná, zavěšená. Založení mostu je hlubinné na pilotách.



*SO 12-20-01 Železniční most v km 7,408 – podchod*

Ve stávajícím ev. km 7,350 se v širé trati nachází jedna kolej v přímé a na mírném násypu výšky cca 2,0. Zprava se k drážnímu tělesu svahuje pole a vlevo se nachází logistické centrum. Zastávka Přehýšov bude přemístěna do nové polohy (cca stávající ev. km 7,3) do blízkosti areálu logistického centra (PROLOGIS Czech Republic LXV s.r.o.). Pro přístup na nástupiště je navrženo vybudovat nový podchod pod dvěma kolejemi. Podchod bude navržen jako železobetonový rám se světlou šířkou 3,0 m a světlou výškou min. 2,55 m.

Kolejové lože na mostě bude uzavřené. Rám podchodu bude mít zleva ŽB průčelní zeď resp. mostní křídlo rovnoběžné s kolejemi. Směrem na Nýřany naváže na čelo podchodu objekt nové opěrné zdi SO 12-23-01 Opěrná zeď v km 7,362 – 7,404. Římsa na levé straně bude osazena zábradlím výšky 1100 mm. Na pravé straně se ŽB rám podchodu plynule změní v ŽB konstrukci tvaru písmene „U“, jejíž stěny lemují přístupový chodník až do úrovně, kdy bude hladina podzemní vody dostatečně pod úrovní přístupového chodníku. Tato část přístupového chodníku ve zdech bude zastřešena „SO 12-75-05 ŽST Přehýšov, zastřešení podchodu“. Přístupy do podchodu řeší objekt „SO 12-12-01 Nástupiště, ŽST – Přehýšov“.

*SO 13-20-01 Železniční most v ev. km 7,717 (nový km 7,790) - přestavba na propustek*Popis stávajícího stavu

Jedná se o ocelový, trámový most z plnostěnných nýtovaných nosníků příčně ztužených nýtovanými L profily. Nosná konstrukce je uložena na ocelových deskových ložiskách. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami opatřenými kamennými rovnoběžnými křídly s železobetonovými římsami. Železniční svršek je uložen na dřevěných mostnicích. Konstrukce mostu je ve špatném stavebně technickém stavu a je navržena demolice mostu. Na základě hydrotechnického výpočtu bude most nahrazen propustkem. Šířka ve stávajícím stavu 6,29m. Úhel křížení 90°. Světlá výška 1,80-1,88m. Podélný sklon 1,69%.

Popis nového stavu

Nový propustek byl navrhován jako přestavba mostu na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje. Propustek je navrhován rámový z železobetonových prefabrikátů se světlymi rozměry 2000 x 1900 mm s odlážděným dnem tak, aby byla dodržena světlá výška propustku 1500 mm. Propustek má na vtoku i výtoku šikmé ukončení s železobetonovou monolitickou římsou a letopočtem. Zábradlí není nutné zřizovat. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem a budou zde napojeny drážní příkopy. Za odlážděním se nachází stávající železobetonový panel s otvory, kudy odtéká voda dále Vlkyšským potokem. Šířka v novém stavu 9,97m. Úhel křížení 90°. Světlá výška 1,50m. Podélný sklon 1,50%.

## Propustky

*SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 1,847 (nový km 1,905)*Popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek s kamennými opěrami a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený šikmými čely. Světlá výška propustku je ve stávajícím stavu 0,60m. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozí kolejnic a vymíláním betonu. Zanesení propustku a přilehlých příkopů způsobuje zadržování vody před a za propustkem a není



zajištěn dostatečný odtok vody. Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 108 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože. Velikost a sklon propustku nevyhovují pro převedení stoletého průtoku a zároveň vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám. Šířka ve stávajícím stavu 4,71m. Úhel křížení 73° . Světla výška 0,60m. Podélný sklon 0,27%.

#### Popis nového stavu

Nový propustek byl navrhován jako přestavba propustku na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Propustek je navrhován rámový z železobetonových prefabrikátů se světly rozměry 2000 x 1000 mm. Založení propustku je plošné. Propustek je navrhován se šikmým ukončením vpravo i vlevo, s odlážděním svahu na vtoku a výtoku lomovým kamenem. Odláždění na vtoku je napojeno na odláždění silničního propustku budovaného v rámci SO 11-22-02, kterým je převáděna voda z pravého žel. příkopu k železničnímu propustku. Propustek se zaústí do stávajícího příkopu podél silnice, který bude částečně reprofilován. Šířka v novém stavu 9,29m. Úhel křížení 90° . Světla výška 1,00m. Podélný sklon 1,00%.

*SO 11-21-02     Železniční propustek v ev. km 2,457 (nový km 2,516)*

#### Popis stávajícího stavu

Jedná se o železobetonový trubní propustek s rovnoběžnými kamennými čely a betonovou římsou na vtoku a výtoku. Na výtoku je zároveň propustek opatřen šikmými kamennými křídly. Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu DN 1000 mm. Propustek nevykazuje výrazné známky poškození, nicméně šířkové uspořádání by nesplnilo stávající normy a je tedy navržena přestavba. Šířka ve stávajícím stavu 8,57m, šířka zatrubněné části 6,17m. Úhel křížení 85° . Světla výška 1,00m. Podélný sklon 0,60%.

#### Popis nového stavu

Nový propustek byl navrhován jako přestavba propustku na základě místních poměrů, hydrotechnického posouzení a maximálního možného zdvihu koleje v novém stavu. Propustek je navrhován trubní z železobetonových prefabrikátů DN 1000 mm. Založení propustku je plošné. Propustek je navrhován se šikmým ukončením vlevo a s kolmým ukončením pomocí železobetonového čela s římsou vpravo. Zábradlí není nutné zřizovat. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem a budou zde napojeny drážní příkopy. Šířka v novém stavu 8,55m. Úhel křížení 90° . Světla výška 1,00m. Podélný sklon 1,00%.

*SO 11-21-03     Železniční propustek v ev. km 2,802 (nový km 2,862)*

#### Popis stávajícího stavu

Jedná se o trubní propustek o jednom otvoru, převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek tvořen ocelovou troubou vnitřního průměru 500 mm ukončenou na vtoku i výtoku kamenným čelem. Na vtoku je před propustkem vybudována kamenná jímka. Světlý průměr propustku je 500 mm. Propustek i jímka jsou částečně zaneseny naplaveninami. Výška kolejového lože pod pražcem je 185 mm, vzdálenost říms od osy koleje je 1530 a 1430 mm a nejsou tak splněny požadavky na nutný obrys kolejového lože.

Z výše zmíněných důvodů a z důvodu špatného technického stavu vlivem stáří a na základě výsledku

hydrotechnického výpočtu je navržena přestavba na nový trubní propustek DN 800.

Navržené řešení

Na základě místních poměrů a hydrotechnického posouzení byla navržena přestavba, která zahrnuje

- Vybourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem z ŽB patkových trub DN 800 mm (dle hydrotechnického výpočtu),
- zakončení propustku na vtoku a výtoku šikmým čelem,
- odláždění prostoru na vtoku a výtoku. Na výtoku je za odlážděním navržena reprofilace příkopu v délce 5m, aby bylo zajištěno dostatečné odvedení vody z propustku.

*SO 11-21-04    Železniční propustek v ev. km 2,903 (nový km 2,958)*

Popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek s kamennými boky a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými čely a osa propustku je vedena šikmo na osu koleje. Světlá výška propustku je 1000 mm. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozi kolejnic a vymíláním betonu.

Navržené řešení dle DUR

Přestavba na železobetonový rámový propustek 1,7 x 2,4m. Šířka 6,29m. Podélný sklon 2,0%. Úhel křížení 90° .

Popis nového stavu

Nový propustek je navržen z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Stávající propustek bude demolován a nahrazen novým. Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,4 m x 2,4 m. Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6000 mm. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm. Ukončení propustku na výtoku je řešeno krajním U prefabrikátem délky 1500 mm. Vtok i výtok je odlážděn kamennou dlažbou 200 mm v betonovém loži tl. 100 mm. Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2900 mm a tloušťky 250 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm. Délka nového propustku je 9,0 m. Světlá průchodnost propustku je 1,0 x 2,0 m. Sklon dna 1,0 %. Tento propustek navazuje přímo na SO 11-22-03 Silniční propustek v km 2,958, ze kterého je zde přivedena voda.

*SO 11-21-05    Železniční propustek v ev. km 3,173 (nový km 3,242)*

Popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek s kamennými boky a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými čely a osa propustku je vedena kolmo na osu koleje.

Světlá výška propustku je 500 mm. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozi kolejnic a vymíláním betonu. Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 370 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože a zároveň vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám. Stávající propustek nevyhovuje potřebnému průtoku vody, proto je navržen nový propustek.

Popis nového stavu

Nový propustek je navržen z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Stávající propustek bude demolován a nahrazen novým. Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,4 m x 2,4 m. Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6000 mm. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm. Ukončení propustku na výtoku je řešeno krajním U prefabrikátem délky 1500 mm s monolitickou římsou šířky 440 mm délky 2400 mm. Vtok i výtok je odlážděn kamennou dlažbou 200 mm v betonovém loži tl. 100 mm. Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2900 mm a tloušťky 250 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm. Délka nového propustku je 8,0 m. Světla průchodnost propustku je 1,0 x 2,0 m. Sklon dna 1,0 %. Tento propustek navazuje přímo na SO 11-22-04 Silniční propustek v km 3,242, ze kterého je zde přivedena voda.

*SO 11-21-06      Železniční propustek v ev. km 3,302 (nový km 3,361)*

Popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek s kamennými opěrami a nosnou deskovou bet. konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic s betonovou římsou. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnoběžnými čely. Světla výška propustku je 0,30-0,50m. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozi kolejnic a vymíláním betonu. Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 350 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože a zároveň vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám. Stávající propustek nevyhovuje potřebnému průtoku vody, proto je navržena přestavba. Šířka ve stávajícím stavu 5,30m. Úhel křížení 90° . Světla výška 0,30-0,50m. Podélný sklon 3,77%.

Popis nového stavu

Nový propustek je navržen jako přestavba propustku z důvodu zvýšení kapacity průtoku, protože stávající propustek nevyhovuje. Nosná konstrukce propustku je tvořena železobetonovým prefabrikovaným rámem 2000 x 1200 mm s odlážděným dnem lomovým kamenem. Ukončení propustku vpravo na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6,00m s betonovou římsou. Ukončení vlevo na výtoku je šikmé. Zábradlí není nutné zřizovat. Prostor na vtoku a výtoku včetně přilehlého svahu bude odlážděn lomovým kamenem a budou zde napojeny drážní příkopy. Šířka v novém stavu 7,91m. Úhel křížení 90° . Světla výška 0,80m. Podélný sklon 1,00%.

*SO 11-21-07      Železniční propustek v ev. km 3,721 (nový km 3,779) – zrušení*

Popis stávajícího stavu

Jedná se o železobetonový trubní propustek bez zábradlí. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trouby DN 500 mm na betonovém základu. Propustek je zakončen na vtoku a výtoku kamennými čely. Římsy jsou z kamenných bloků. Křídla na vtoku i výtoku jsou rovněž kamenná. Úhel křížení je 90° . Propustek nevykazuje výrazné známky poškození. Výška přesypávky vč. kolejového lože je 545 mm po prazcem. Šířkové uspořádání na propustku nesplňuje normové parametry. Celková šířka propustku je cca 7,5 m (vč. křídel). Vzdálenost osy koleje k vnitřní hraně říms je 2215 mm a 2140 mm. Šířka nutného obrysu kolejového lože je nevyhovující.

Dle údajů poskytnutých ČHMÚ propustek nepřevádí žádnou vodu a je navržen k zrušení.

Navržené řešení

Propustek neslouží svému účelu. Propustek bude zdemolován vč. odláždění na vtoku a výtoku. Výkop pro odstranění propustku bude proveden až na úroveň základu pod propustkem. Stávající propustek a související konstrukce budou odstraněny po úrovni základu. Demolice propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Zásypy budou provedeny po konstrukci železničního spodku a předpokládá se využití 100% nakoupeného materiálu – štěrkodrt' fr. 0/32. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max 300 mm.

*SO 11-21-08 Železniční propustek v ev. km 4,411 (nový km 4,477) - zrušení*

Popis stávajícího stavu

Jedná se o železobetonový trubní propustek o neznámé délce. Propustek je bez čela a křídel. Světlý průměr propustku je pravděpodobně 400 mm. Úhel křížení je 90. Na propustku je otevřené kol. lože. Kolej na propustku je v přímé. Propustek během místního šetření nebyl nalezen. Propustek neslouží svému účelu, dle údajů poskytnutých ČHMÚ propustek nepřevádí žádnou vodu a je navržen ke zrušení.

Navržené řešení

Propustek neslouží svému účelu, bude zdemolován. Výkop pro odstranění propustku bude proveden až na úroveň základu pod propustkem. Stávající propustek a související konstrukce budou odstraněny. Demolice propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Zásypy budou provedeny po konstrukci železničního spodku a předpokládá se využití 100% nakoupeného materiálu – štěrkodrt' fr. 0/32. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max 300 mm.

*SO 11-21-09 Železniční propustek v ev. km 4,577 (nový km 4,629)*

Stávající stav

Jedná se o železobetonový deskový propustek z roku 1927 s kamennými a částečně betonovými opěrami a betonovými čelními zdmi na vtoku i výtoku. Úhel křížení je 51° . Světlé rozměry propustku jsou 1000 x 1050 mm. Propustek vykazuje výrazné známky poškození, čela propustku jsou silně degradovaná, otvor je zanesený.

Nový stav

Nový propustek byl navržen na základě místních poměrů a zkušeností správců. Na základě požadavků investora je navržen propustek kolmo na novou kolej.

Propustek je navržen ŽB trubní z prefabrikátů DN800 se sklonem 4,0 % založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí. Na vtoku i výtoku je navrženo ukončení šikmými čely. Na vtoku a výtoku je provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu, které je ukončeno betonovými prahy a betonovými obrubníky.

Odláždění na vtoku je napojeno na odláždění silničního propustku budovaného v rámci SO 11-22-08, kterým je převáděna voda z pravého žlabu pod přejezdem (SO 11-13-09) k železničnímu propustku.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu nedodržení nutné šířky KL u stávajícího propustku a kvůli špatnému stavebně technickému stavu.

*SO 11-21-10 Železniční propustek v ev. km 4,904 (nový km 4,962)*

Jedná se o železobetonový trubní propustek s kamennými čely na vtoku a výtoku. Na výtoku je zároveň propustek opatřen kamennými křídly. Osa propustku svírá s osou koleje úhel  $89^\circ$ . Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu 800 mm. Propustek nevykazuje výrazné známky poškození. Šířkové uspořádání na propustku nesplňuje stávající normy, neboť na propustku nelze vybudovat uzavřené kolejové lože. Výška kolejového lože je 645 mm.

Navržena je přestavba na trubní propustek DN 1000 šířky 9,2 m ukončeného šikmými čely. Vtok i výtok propustku bude odlážděn lomovým kamenem.

*SO 11-21-11 Železniční propustek v ev. km 5,120 (nový km 5,178)*

Jedná se o železobetonový trubní propustek s kamennými čely na vtoku a výtoku. Na výtoku je zároveň propustek opatřen kamennými křídly. Osa propustku svírá s osou koleje úhel  $90^\circ$ . Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu 1000 mm. Propustek nevykazuje výrazné známky poškození. Šířkové uspořádání na propustku nesplňuje stávající normy. Výška kolejového lože je 500 mm.

Navržena je přestavba na trubní propustek DN 1000 šířky 9,2 m ukončeného šikmými čely. Vtok i výtok propustku bude odlážděn lomovým kamenem.

*SO 11-21-12 Železniční propustek v ev. km 5,579 (nový km 5,636)*Stávající stav

Jedná se o železobetonový trubní propustek vejčitého tvaru s šikmým ukončením na vtoku i výtoku. Propustek je půdorysně zakřivený, v místě křížení svírá s osou koleje  $90^\circ$ . Světlá výška propustku je 1050 mm, světlá šířka 700 mm. Propustek vykazuje výrazné známky poškození, čela propustku odpadávají, dno je částečně degradované.

Nový stav

Koncepce z DUR je zachována. Nový trubní propustek DN1000 je ukončen šikmými čely. Podélný sklon propustku je 4 %. Délka propustku je 11,2 m. Na vtoku i výtoku je kamenná dlažba.

*SO 11-21-13 Železniční propustek v ev. km 6,282 (nový km 6,340)*Stávající stav

Jedná se o železobetonový trubní propustek s betonovými čelními zdmi na vtoku i výtoku. Úhel křížení je  $87^\circ$ . Světlý průměr propustku je 600 mm. Propustek vykazuje výrazné známky poškození, čela propustku jsou silně degradovaná, otvor je zanesený.

Nový stav

Nový trubní propustek DN800 bude ukončen šikmými čely. Z důvodu malé přesypávky je navrženo částečně otevřené olejové lože s přechodovými 12% rampami. Podélný sklon propustku je 3 %, délka propustku je 4,9 m. Na vtoku i výtoku je kamenná dlažba. Součástí objektu je úprava a pročištění navazujícího koryta

*SO 12-21-01 Železniční propustek v ev. km 6,604 (nový km 6,662)*

Jedná se o železobetonový trubní propustek s rovnoběžnými kamennými čely na vtoku a výtoku. Osa propustku je vedena kolmo na osu koleje. Světlý průměr propustku je ve stávajícím stavu 1000 mm.

Propustek vykazuje známky poškození, čela trub jsou silně degradovaná a je obnažena výztuž, otvor je zanesený. Výtok je sveden do vsakovací šachty, prostor na výtoku je zanesen.

Je navržena přestavba objektu. Nový propustek je navržen z železobetonových prefabrikovaných trub DN 1200. Na vtokové straně bude propustek ukončen šikmým čelem a na výtokové čelní zdi rovnoběžnou s kolejí č.3. Na čelní zdi bude osazeno zábradlí. Odláždění na vtoku bude navázáno na příkopové tvárnice drážního příkopu, na výtoku bude provedeno koryto z odláždění pro navedení vody do stávající vtokové jímky.

*SO 12-21-02 Železniční propustek v ev. km 6,808 (nový km 6,865)*

Jedná se o propustek, který převádí Hněvnický potok (ID102567321) a je tvořený dvěma železobetonovými troubami světlého průměru 1,25 m. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnoběžnými kamennými čely a osa propustku je vedena šikmo na osu koleje. Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 930 mm včetně přesypávky. Úhel křížení je 83°.

Propustek byl v minulých letech sanován (přesný rok sanace nebyl doložen) a nevykazuje výrazné známky poškození.

Je navržena přestavba objektu. Nový propustek je navržen z železobetonových prefabrikovaných rámů šířky 2,0m a výšky 1,6m. Na obou stranách bude propustek ukončen šikmými čely s nadbetonovanými římsami, do kterých bude zakotveno zábradlí. Odláždění na vtoku a výtoku bude navázáno na příkopové tvárnice drážního příkopu, bude provedena úprava koryta, která zajistí napojení na původní koryto potoka, dále je navrženo pročištění koryta v nezbytně nutném úseku.

*SO 12-21-03 Železniční propustek v ev. km 6,925 (nový km 6,984) – zrušení*Popis stávajícího stavu

Jedná se o kameninový/ocelový trubní propustek (v minulosti proběhla částečná výměna propustku), který je na vtoku ukončen rovným kamenným čelem a na výtoku šikmým čelem s obetonávkou. Na vtoku je umístěna jímka s kamennými zídkami. Úhel křížení je 88°.

Světlý průměr propustku je proměnný 0,5 – 0,6 m – dle typu trouby. Celkově je propustek ve velmi špatném stavebně technickém stavu.

Popis nového stavu

Je navrženo zrušení tohoto stavebního objektu. Propustek je momentálně ve velmi špatném stavu a v současnosti jím neprotéká žádná voda. Dojde k demolici stávajícího železničního propustku vč. odláždění. Zásypy nového propustku budou provedeny po konstrukci železničního spodku a předpokládá se využití 100% nakoupeného materiálu – šterkodrť fr. 0/32. Vhodnost využití materiálu získaného z výkopů bude přehodnocena při realizaci za účasti geologa stavby a podléhá odsouhlasení TDI. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max 300 mm. Index relativní ulehlosti min. 0,95.

*SO 12-21-04 Železniční propustek v ev. km 7,310 (nový km 7,372) – zrušení*

Z důvodu změny koncepce předmětné lokality, tj. zřízení nové zastávky „Přehýšov“, nebude v novém stavu tento objekt potřebný. Proto bude tento propustek zrušen bez náhrady.

*SO 13-21-01 Železniční propustek v ev. km 7,643 (nový km 7,717) – zrušení*Popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek s kamennými boky a nosnou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými betonovými čely a osa propustku je vedena šikmo na osu koleje.

Světlná výška propustku je ve stávajícím stavu 800 mm. Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje známky poškození způsobené korozí kolejnic a vymíláním betonu.

Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 70 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože. Vzdálenost čel od osy koleje nevyhovuje současným normám.

Dle údajů poskytnutých ČHMÚ propustek nepřevádí žádnou vodu.

Popis nového stavu

Z výše zmíněných důvodů a na základě údajů získaných od ČHMÚ je propustek navržen ke zrušení. Odstraní se žb deska a spodní stavba do úrovně cca. 1,5 m od TK, nezpevněné dno propustku se pročistí a následně dojde k zasypání objektu ze 100% nového materiálu. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max 300 mm. Index relativní ulehlosti min. 0,95.

*SO 13-21-02 Železniční propustek v ev. km 8,188 (nový km 8,250)*

Stávající objekt rámového propustku se nachází v širé trati v mezistaničním úseku „Nýřany – Heřmanova Huť“. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč (drážní příkop). Na výtok propustku je vydlážděna kamenná „vana“ ze které by měla voda dále odtékat do PVC trubek (2 x DN150) pod polní cestou až do navazujícího příkopu. PVC trubky jsou však zcela zanesené a nefunkční.

Nový propustek je navržen z patkových železobetonových trub DN 1000 mm. Vpravo (na vtoku) i vlevo (na výtoku) jsou navržena šikmá čela opevněná kamennou dlažbou. PVC trubky vedené pod polní cestou je navrženo nahradit novým brodem přes tuto „polňačku“. Brod bude z žulových kostek kladených do betonového lože.

*SO 13-21-03 Železniční propustek v ev. km 8,724 (nový km 8,781) – zrušení*

Propustek se nachází v širé trati, propustek převádí drážní příkop. Nosnou konstrukci propustku tvoří ŽB deska se zabetonovanými kolejnicemi délky 1,5m. NK je uložena pomocí ŽB úložného prahu na kamenné opěry. Křídla jsou rovnoběžná, na levé straně ve směru k sousednímu objektu doplněna úhlovou zídou. Úhel křížení je 57° . Světlost propustku je 800 mm. Propustek nevykazuje známky poškození.

Vtok propustku se nachází výrazně výše, než je drážní příkop, odvod vody je zajištěn drenážní trubicí DN300 přivedenou ke vtoku sousedního objektu. Šířkové uspořádání na propustku je nevyhovující, nevyhovující jsou také rozměry pro nutný obrys kolejového lože.



Propustek neslouží svému účelu V rámci SO 11-1-21 (v km 8,732) je navržen nový rámový propustek, který převede Heřmanský potok i při stoleté vodě. Z tohoto důvodu je navržen propustek ke zrušení.

*SO 13-21-04 Železniční propustek v ev. km 8,732 (nový km 8,784)*

Propustek se nachází v širé trati, kterou převádí přes trvalý vodní tok. Nosnou konstrukci propustku tvoří ŽB deska se zabetonovanými kolejnicemi délky 1,55m. NK je uložena pomocí ŽB úložného prahu na kamenné opěry. Křídla jsou rovnoběžná, na pravé straně mostu je kamenná opěrná zeď usměrňující vodní tok do propustku. Úhel křížení je 60°. Světlost propustku je 800 mm.

Propustek nevykazuje známky poškození. Šířkové uspořádání na propustku je nevyhovující, nevyhovující jsou také rozměry pro nutný obrys kolejového lože.

Je navržena přestavba objektu. Nový propustek je navržen z železobetonových prefabrikovaných rámu o světlosti 1,6x2,1 m. Propustek bude ukončen ŽB průčelní zdí na obou stranách. Odláždění na vtoku bude navázáno na příkopové tvárnice drážního příkopu, na výtoku bude provedena do vzdálenosti 2,25 m od líce zdi. Vzhledem ke zdvihu koleje bude na římsy průčelních zdí umístěno zábradlí.

Nově navržený propustek nahrazuje i propustek rušený v rámci SO 13-21-03 v km 8,724.

*SO 13-21-05 Železniční propustek v ev. km 8,888 (nový km 8,944)*

Stávající stav

Objekt se nachází v širé trati v mezistaničním úseku „Nýřany – Heřmanova Huť“. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Objekt má jeden otvor, trať je v přímé. Niveleta stoupá 1,428 ‰. Svršek S49 je na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 50km/h. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi. Světlá výška min 1,14 m, světlá šířka 0,90 m. Opěry tl. 0,95 m jsou z kamenného zdiva. Propustek je ukončen rovnoběžnými kamennými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Šířka propustku je 4,53m. Tl. a šířka kolejového lože na tomto objektu jsou nevyhovující.

Nový stav

Koncepce z DUR je zachována. Nový trubní propustek z železobetonových prefabrikovaných rámu o světlosti 1,2x1,0 m. Podélný sklon propustku je 1,5 ‰. Délka propustku je 10,0 m. Na vtoku propustek ukončen šikmým čelem na vtoku i výtoku. Na vtoku i výtoku je kamenná dlažba.

*SO 13-21-06 Železniční propustek v ev. km 9,064 (nový km 9,121)*

Stávající stav

Objekt se nachází v širé trati v mezistaničním úseku „Nýřany – Heřmanova Huť“. Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Objekt má jeden otvor, trať je v přímé. Niveleta klesá 1,25 ‰. Svršek S49 je na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 50km/h. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi. Světlá výška min 0,40 m, světlá šířka 1,90 m. Opěry tl. 0,80 m jsou z kamenného zdiva. Propustek je ukončen rovnoběžnými kamennými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Šířka propustku je 4,55m.



Nový stav

Koncepce z DUR je zachována. Nový trubní propustek z železobetonových prefabrikovaných ráhů o světlosti 2,0x0,9 m. Podélný sklon propustku je 2 %. Délka propustku je 8,05 m. Na vtoku propustek ukončen kolmým ŽB čelem, na výtoku šikmým čelem. Na vtoku i výtoku je kamenná dlažba.

Silniční mosty a propustky, lávky pro chodce a cyklisty

*SO 11-22-01 Silniční propustky v km 0,690*Popis stávajícího stavu:

V řešeném území se nenachází stávající propustky. Příkopy jsou ukončeny před a za přejezdem. Z důvodu nutnosti převedení vody za železniční přejezd je nutno navrhnout nové propustky po obou stranách železničního přejezdu.

Popis nového stavu:

Jedná se o dva nové propustky z prefabrikovaných železobetonových trub DN 600. Propustek bude ve sklonu 2,0 %. Délka propustků je 15,623 m a 14,699 m. Oba propustky budou na vtoku i výtoku ukončeny šikmými čely. Nosnou konstrukcí bude základový pás s minimální tloušťkou 200 mm. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože s příčným zavázáním do bet. prahů s návazností na drážní příkopy.

*SO 11-22-02 Silniční propustek v ev. km 1,856 (nový km 1,914)*Popis stávajícího stavu:

Ve stávajícím stavu je jedná o železobetonovou deskovou konstrukci, ukončenou betonovými čely s římsou na vtoku i výtoku. Rok výstavby je neznámý, bez archivní dokumentace. Šířka propustku je 8,70 m, světlost propustku je 1,30 m, světlá výška propustku je 0,40 m, délka přemostění je 2,60 m.

Z důvodu nevyhovujícího stavebně technického stavu stávajícího propustku a z důvodu změny výšky přejezdu je nutno nahradit stávající propustek.

Popis nového stavu:

Nosná konstrukce propustku je navržena z prefabrikovaných železobetonových trub DN 800, uložená na základovém pásu s minimální tloušťkou 200 mm. Propustek bude ve sklonu 1,0 %. Délka propustku je 14,675 m. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože s příčným zavázáním do bet. prahů s návazností na drážní příkop a navazující železniční propustek.

*SO 11-22-03 Silniční propustek v km 2,958*Popis stávajícího stavu

V řešeném území se stávající propustek nenachází. SO řeší návrh zcela nového propustku. Návrh je z důvodu převedení fiktivního vodního toku pod nově vybudovanou komunikací.

Popis nového stavu

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,4 x 2,4 m. Vtok je řešený krajním U prefabrikátem délky 1500 mm. Ukončení výtoku propustku je řešeno jako kolmé železobetonové čelo délky 6000 mm. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm. Vtok i výtok je odlážděn kamennou dlažbou 200 mm v betonovém loži tl. 100 mm. Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2900 mm a tloušťky 250 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm. Délka nového propustku je 8,0 m. Světlá průchodnost propustku je 1,0 x 2,0 m. Sklon dna 1,0 %. Tento propustek navazuje přímo na SO 11-21-04 Železniční propustek v ev. km 2,903 (nově km 2,958), ke kterému je tímto propustkem přiváděna voda.

*SO 11-22-04 Silniční propustek v km 3,242*

Popis stávajícího stavu

V řešeném území se stávající propustek nenachází. SO řeší návrh zcela nového propustku. Návrh je z důvodu převedení fiktivního vodního toku pod nově vybudovanou komunikací. B. Souhrnná technická zpráva

Popis nového stavu

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,4 x 2,4 m. Vtok je řešený krajním U prefabrikátem délky 1500 mm. Ukončení výtoku propustku je řešeno jako kolmé železobetonové čelo délky 6000 mm. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm. Vtok i výtok je odlážděn kamennou dlažbou 200 mm v betonovém loži tl. 100 mm. Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2900 mm a tloušťky 250 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm. Délka nového propustku je 11,0 m. Světlá průchodnost propustku je 1,0 x 2,0 m. Sklon dna 2,0 %. Tento propustek navazuje přímo na SO 11-21-05 Železniční propustek v ev. km 3,173 (nově km 3,242), ke kterému je tímto propustkem přiváděna voda.

*SO 11-22-05 Silniční propustek v km 3,361*

Nový propustek se navrhuje z důvodu převedení fiktivního vodního toku pod nově vybudovanou komunikací.

Nosná konstrukce propustku je tvořena prefabrikovaným rámem 1,1 m x 2,0 m s podélným sklonem 1,0%. Světlá výška propustku je navržena 0,8 m.

Ukončení propustku na vtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6600 mm. Tloušťka čela je 1100 mm, která je snižovaná směrem k římsě. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je osazeno zábradlí.

Ukončení propustku na výtoku je realizované jako kolmé betonové čelo délky 6600 mm. Tloušťka čela je 1110 mm, která je snižovaná směrem k římsě. Na vrchní straně čela se nachází železobetonová římsa šířky 440 mm, na které je osazeno zábradlí.

Betonová čela jsou založena na základových pasech šířky 1300 mm a výšky 1000 mm na podkladním betonu tloušťky 100 mm.

Prefabrikované části propustku jsou uloženy na základové desce šířky 2400 mm a tloušťky 300 mm uloženy na podkladním betonu tloušťky 100 mm

*SO 11-22-06 Silniční propustky v ev. km 3,982 (nový km 4,042)*

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 3,982. propustek převádí vodu z pravého odvodňovacího žlabu pod komunikací do příkopu na pozemku obce Blatnice a dále teče voda do Kbelanského potoka, jako ve stávajícím stavu. Pravý příkop za přejezdem nepokračuje, neboť je zde umístěno nástupiště, které bude také rekonstruováno.

Na výtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm na vtoku je odláždění ukončeno na konci čel, tedy ve vzdálenosti 1800 mm od výtoku.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světly průměrem 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na římsě je osazeno zábradlí, neboť výška římsy je větší než 1,1 m. Na výtoku je propustek opatřen šikmým čelem s odlážděním.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu a z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové).

*SO 11-22-07 Silniční propustky v ev. km 4,056 (nový km 4,114)*

Nový propustek je navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v odvodňovacích žlabech pod komunikací v místě železničního přejezdu v ev. km 4,056. Propustek převádí vodu ze žlabů na drážním pozemku. Na výtoku se napojuje zatrubnění příkopu podél komunikace DN 400.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 2500 mm na výtoku je odláždění ukončeno po 1000 mm od výtoku.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světly průměrem DN 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok je ukončen šikmým čelem s odlážděním. Výtok je ukončen železobetonovým monolitickým čelem opatřeným římsou s letopočtem. Na římsě je osazeno zábradlí, neboť výška je větší než 1,1 m. Na výtoku je propustek opatřen křídlem z důvodu napojení zatrubnění příkopu podél komunikace z trouby DN 400.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm na výtoku je odláždění ukončeno na konci čela, tedy ve vzdálenosti 3000 mm od výtoku.

Přebudování stávajících propustků je navrhováno z důvodu jejich špatného stavebně technického stavu a z důvodu jejich nevyhovující polohy (půdorysné i výškové).

*SO 11-22-08 Silniční propustek v ev. km 4,586 (nový km 4,643)*

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v pravém odvodňovacím žlabu pod přejezdem k propustku v ev. km 4,577.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světly průměrem 600 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je napojeno na odláždění železničního propustku budovaného v rámci SO 11-21-09, kterým je převáděna voda z pravého žlabu pod koleji a dále příkopem podél stávající komunikace.

Přebudování stávajícího propustku je navrhováno z důvodu špatného stavebně technického stavu a z důvodu nevyhovující polohy stávajícího propustku s ohledem na polohu odvodňovacích žlabů.

*SO 11-22-09 Silniční propustek v km 6,595*

Nový propustek byl navrhován na základě místních poměrů pro převedení vody v pravém odvodňovacím žlabu pod komunikaci v místě přejezdu do přilehlého pole.

Propustek je navrhován trubní z prefabrikátů se světlym průměrem 800 mm založený na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí u obou povrchů. Vtok i výtok je navržen šikmý s odlážděním prstencem o min. šířce 1000 mm případně po ukončení svahu nad propustkem.

Na vtoku je propustek odlážděn do vzdálenosti 1000 mm. Odláždění na výtoku je ukončeno u paty svahu ve vzdálenosti 1,43 m od konce propustku.

*SO 13-22-01 Silniční propustky v ev. km 7,825 (nový km 7,881) – zrušení*

Ve stávajícím stavu se jedná o dva betonové trubní propustky, které jsou z důvodu zrušení železničního přejezdu navrženy ke zrušení. Propustky ve stávajícím stavu jsou na vtoku i výtoku ukončeny betonovým čelem bez odláždění a zábradlí. Výška říms je ve stávajícím stavu cca 0,5 m nad dnem propustku.

Stávající propustky jsou navrženy ke zrušení bez náhrady z důvodu zrušení železničního přejezdu.

*SO 13-22-02 Silniční propustky v ev. km 8,383 (nový km 8,519)*

Ve stávajícím stavu se jedná o dva železobetonové trubní propustky (umístěné po obou stranách trati) ukončené rovnoběžnými čely. Propustky mají světly průměr cca 400 mm a 800 mm. Levý i pravý propustek je na vtoku i výtoku napojen na stávající příkopy, které jsou součástí železničního spodku. Z důvodu nevyhovujícího stavebně technického stavu stávajících propustků a z důvodu změny výšky a polohy odvodňovacích žlabů je nutno stávající propustky nahradit. V porovnání s původní polohou přejezdu, došlo k výraznému posunu.

V novém stavu jsou oba propustky navrhované jako trubní z prefabrikátů se světlym průměrem DN 600 založených na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí. Na vtoku i na výtoku jsou navržena šikmá čela opevněná kamennou dlažbou.

*SO 13-22-03 Silniční propustky v ev. km 8,985 (nový km 9,041)*

Jedná o dva železobetonové trubní propustky (umístěné po obou stranách trati) ukončené rovnoběžnými čely. Propustky mají světly průměr cca 600 mm. Levý i pravý propustek je na vtoku i výtoku napojen na stávající příkopy, které jsou součástí železničního spodku. Z důvodu nevyhovujícího stavebně technického stavu stávajících propustků a z důvodu změny výšky a polohy odvodňovacích žlabů je nutno stávající propustky nahradit.

V novém stavu jsou oba propustky navrhované jako trubní z prefabrikátů se světlym průměrem DN 1000 založených na monolitickém základu vyztuženém svařovanou sítí. Na vtoku i na výtoku jsou navržena šikmá čela opevněná kamennou dlažbou.

*SO 13-22-04 Silniční propustky v ev. km 9,139 (nový km 9,198) - zrušení*

Stávající stav

Jedná se o propustky u stávajícího přejezdu v km 9,139 situované rovnoběžně s kolejí vpravo i vlevo a překonávají drážní příkopy. Jsou železobetonové průměru 400 mm.

Navržené řešení

Jelikož dojde ke zrušení přejezdu, dojde také ke zrušení těchto propustků. Budou nahrazeny drážním příkopem. V rámci tohoto SO budou trouby kompletně vybourány.

*SO 11-22-10 Silniční propustek v obci Blatnice*

Stávající stav

Ve stávajícím stavu se jedná o trubní propustek na polní cestě překonávající Kbelanský potok (IDVT: 10239233) ve správě Lesů ČR. Nosná konstrukce je z železobetonových trub DN 600. Vtok i výtok je značně zarostlý vegetací.

Navržené řešení

Z důvodu zrušení 2 přejezdů převezme polní cesta na propustku jejich původní zátěž. Polní cesta tak bude rekonstruována a s ní i propustek. Komunikace i poloha propustku byly situačně mírně změněny a je navrženo tak, aby se propustek vyhnul kanalizaci, která se v současnosti nachází pod ním. Propustek je nově situován kolmo na osu komunikace. Dojde tímto k nutnosti úpravy koryta vodního toku na výtoku v délce cca 18 m. Jako nosná konstrukce je použit rámový prefabrikát světlosti 2,0 m a volné výšky 1,0 m s vytvořeným korýtkem. Ukončení je rovnoběžné pomocí prefabrikovaných L zídek.

Opěrné zdi

*SO 12-23-01 Opěrná zeď v km 7,362 - 7,404*

Zastávka Přehýšov bude přemístěna do nové polohy (cca stávající ev. km 7,3) do blízkosti areálu logistického centra (PROLOGIS Czech Republic LXV s.r.o.). Pro přístup na nástupiště je navrženo vybudovat nový podchod pod dvěma kolejemi a novou infrastrukturu pro pěší. Řešená opěrná zeď minimalizuje zábory pozemků cizích vlastníků. Opěrná zeď je uvažována jako železobetonová monolitická úhlová zeď s výškou nad upraveným terénem 3,9 - 2,0 m. Délka zdi je 42 m.

Kolejové lože podél zdi bude uzavřené. Opěrná zeď na jejím konci naváže na čelo podchodu „SO 12-20-01 most v km 7,408 – podchod“. Na začátku je zeď obsypána svahovým kuzelem. Na římsu zdi bude osazeno zábradlí výšky 1100 mm. Infrastrukturu pro pěší podél zdi řeší objekt „SO 12-12-04 Nástupiště, ŽST – Přehýšov“.

## D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

*SO 11-30-01 Ochrana slaboproudého vedení*

V rámci stavby budou provedeny v rozsahu stavby ochrany a přeložky sdělovacích kabelů operátorů T-Mobile a Cetin.

*SO 11-30-02 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, úprava VO*

V žkm 1,196 a 1,362 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť je přejezd přes kolej. Přejezd v žkm 1,362 bude zrušen. Stávající přejezd v km 1,196 bude zachován a upraven.

V rámci stavby je navržena nová komunikace od rušeného přejezdu, která je v novém stavu navržena v blízkosti nově navržené železniční zastávky a bude sloužit i jako přístup cestujících na nástupiště. Osvětlení nové komunikace bude provedeno osvětlovacími stožáry výšky do 6m, které budou osazeny LED svítidly. Napájení osvětlovací soustavy bude provedeno ze stávajícího rozvodu veřejného osvětlení obce Kamenný Újezd. Nová komunikace včetně jejího nového veřejného osvětlení bude po stavbě předána do správy obci Kamenný Újezd.

*SO 11-30-03 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,644*

Ve stávajícím stavu vede kabel AYKY-J 3x120+70mm<sup>2</sup> od rohu parcely č. 1793/16 do přípojkové skříně X45 umístěné za kolejemi na hranici parcely č. 1694. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k vybudování nové spínací stanice, jejíž stavba naruší stávající kabel, z toho důvodu je třeba kabel přeložit do jiné trasy.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:

Nový kabel AYKY-J 3x120+70mm<sup>2</sup> bude u rohu parcely č. 1793/16 odkopán, přerušen a naspojován kabelem AYKY-J 3x120+70mm<sup>2</sup>. Nový kabel povede v nové trase pod železnicí a bude ukončen v přípojkové skříně X45.

*SO 11-30-04 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 0,805*

Přeložka již byla zrealizována.

*SO 11-30-05 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 1,213*

Ve stávajícím stavu vede ze stávajícího sloupu č. 835, který je umístěn na parcele č. 978/1 vedení AIFe 3x35+25 přes železniční trať na sloup č. 837 umístěném na parcele č. 376/5. Kvůli stavbě "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" bude muset být vedení zrušeno a přesunuto do zemní trasy pod kolejemi.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:

Po stávajícím sloupu č. 835 se provede svod z vedení AYKYz 4x35 kabelem AYKY 4x35 do rozpojovací skříně SV101 zde upevněné. Z této SV101 se bude pokračovat kabelem AYKY 3x120+70, který povede zemí pod železniční tratí a bude ukončen na vedení AIFe 3x35+25 na betonovém sloupu č. 837. Betonový sloup č. 837 bude v případě nevyhovujícího tahového rozměru nahrazen novým koncovým sloupem a bude na něm ukončeno vedení AIFe 3x35+25, které pokračuje přes parcelu č. 376/5.

*SO 11-30-06 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,066*

Přeložka již byla zrealizována.

*SO 11-30-07 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. kabelového vedení VO v žkm 4,066*

Přeložka již byla zrealizována.

*SO 11-30-08 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 5,256*

Přeložka již byla zrealizována.

*SO 11-30-09 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka nadz. vedení NN v žkm 5,258*

V žkm 5,28 stávající železniční trati Nýřany – Heřmanova Huť křížuje kolejiště nadzemní vedení nn v majetku obce, které slouží pro napájení veřejného osvětlení. Vedení je zavěšeno na podpěrných bodech ČEZ a je provedeno holými vodiči.

Venkovní vedení bude nahrazeno novým kabelovým vedením nn uloženým v zemi. Kabelové vedení bude v nové trase vedeno z místa stávajícího betonového sloupu přes nově navrženou pojistkovou skříň umístěnou na tomto sloupu do země a dále protlakem pod železniční trati na druhou stranu trati. Na druhé straně trati bude kabel zapojen do nové pojistkové skříně, která bude umístěna na stávajícím betonovém sloupu. Nové pojistkové skříně budou pomocí kabelů připojeny na stávající venkovní vedení veřejného osvětlení obce.

*SO 11-30-10 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 7,497*

Stávající venkovní vedení 22kV vede přes trať Nýřany - Heřmanova Huť v žkm 7,497. Ve stávajícím stavu se na parcele č. 4809 nachází betonový sloup a na parcele č. 760 příhradový stožár. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k elektrizaci trati, čímž se stávající výška vedení stane nevyhovující.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:

Stávající betonový sloup umístěný na parcele č. 4809 bude nahrazen novým příhradovým stožárem a na parcele č. 760 bude vložen nový příhradový stožár dostatečné výšky. Vedení 22kV bude v potřebné délce prodlouženo v úseku mimo místo křížení železnice.

*SO 11-30-11 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,929*

Stávající venkovní vedení 22kV (AlFe 3x42/7) vede přes trať Nýřany - Heřmanova Huť v žkm 4,929 z betonového sloupu č. 8 umístěného na parcele č. 449/18 na stožár č. 9 umístěný na parcele č. 399/1. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k elektrizaci trati, čímž se stávající výška vedení stane nevyhovující.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:



Vedení bude přeloženo na vyšší podpěrné body tak, aby splňovalo normy a předpisy pro křížení s nově elektrifikovanou tratí. Stávající betonový sloup č. 8 a stožár č. 9 budou nahrazeny novými příhradovými stožáry v dostatečné výšce. Vedení 22kV bude v potřebné délce prodlouženo v úseku mimo místo křížení železnice.

*SO 11-30-12 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 2,790*

Stávající venkovní vedení 22kV (AlFe 3x110) vede přes trať Nýřany - Heřmanova Huť v žkm 2,790 z betonového sloupu č. 178 umístěného na parcele č. 527 na stožár č. 179 umístěný na parcele č. 518. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k elektrizaci trati, čímž se stávající výška vedení stane nevyhovující.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:

Vedení bude přeloženo na vyšší podpěrné body tak, aby splňovalo normy a předpisy pro křížení s nově elektrifikovanou tratí. Stávající betonový sloup č. 178 a stožár č. 179 budou nahrazeny novými příhradovými stožáry v dostatečné výšce. Vedení 22kV bude v potřebné délce prodlouženo v úseku mimo místo křížení železnice.

*SO 11-30-13 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 1,405*

Ve stávajícím stavu je veden kabel nn z pozemku č. 382 pod tratí na pozemek č. 290/1 v k.ú. Kamenný Újezd u Nýřan. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k úpravě koleje, odvodnění a bude zřízena nová komunikace podél koleje. Tyto práce by mohly snížit krytí kabelu nebo narušit stávající kabel nn. Z toho důvodu bude nutné tento kabel přeložit.

Stávající kabel bude na parcele č. 382 přerušen a bude na něj naspojován nový kabel stejného typu a průřezu, který bude veden protlakem pod kolejí na parcelu č. 290/1, kde bude opět naspojován na stávající kabel. Chránička pod kolejí musí být uložena s minimálním krytím 2,5m od úložné (horní) plochy pražců.

*SO 11-30-14 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 4,625*

Ve stávajícím stavu je veden kabel nn z pozemku č. 423/2 pod tratí na pozemek č. 423/1 v k.ú. Blatnice u Nýřan. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k úpravě koleje, odvodnění a propustku. Tyto práce by mohly snížit krytí kabelu nebo narušit stávající kabel nn. Z toho důvodu bude nutné tento kabel přeložit.

Stávající kabel bude na parcele č. 423/2 přerušen a bude na něj naspojován nový kabel stejného typu a průřezu, který bude veden protlakem pod kolejí na parcelu č. 423/1, kde bude opět naspojován na stávající kabel. Chránička pod kolejí musí být uložena s minimálním krytím 2,5m od úložné (horní) plochy pražců.

*SO 13-30-01 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 9,089*

Přeložka již byla zrealizována.

*SO 13-30-02 Nýřany - Heřmanova Huť, úprava nadz. vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 8,546*

Stávající venkovní vedení 22kV (AlFe 3x42) vede přes trať Nýřany - Heřmanova Huť v žkm 8,546 ze stožáru č. 9 umístěného na parcele č. 415 do DTS PS\_1017 "Vlkýš - U RUDOLFKY" na betonovém sloupu, který je



umístěný na parcele č. 416. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k elektrizaci trati, čímž se stávající výška vedení stane nevyhovující.

Provedení přeložky navrhujeme následujícím způsobem:

Stávající venkovní vedení AIFe 3x42 bude ukončeno na opěrném bodě č. 7, který bude vyměněn za nový, koncový. Po tomto bodě se provede svod z vedení AIFe 3x42 kabelem AXEKVCEY do země, kabel povede pod železnici a bude ukončen na stávající DTS PS\_1017 "Vlkýš - U RUDOLFKY".

*SO 13-30-03 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 8,482 – 8,541*

V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde ke zřízení nového odběrného místa pro zastávku Heřmanova Huť. Od nového odběrného místa povede stávající zemní kabel AYKY 3x120+70 podél trati k parcele č. 806 v k.ú. Vlkýš.

V rámci stavby dojde k přesunutí přejezdu přes kolej a k výstavbě reléového domku u nového přejezdu. Z toho důvodu dojde k úpravě komunikace od zastávky v obci Heřmanova huť k novému přejezdu. V rámci těchto prací by mohlo dojít ke snížení krytí kabelu a v některých místech by mohlo dojít k narušení stávajícího kabelu AYKY 3x120+70. Z toho důvodu bude třeba tento kabel v úseku prací přeložit.

Stávající kabel bude před novým reléovým domkem přerušen. Na stávající kabel bude naspojován nový kabel AYKY 3x120+70, který bude veden podél trati s dostatečným krytím tak, aby nebyl narušen pracemi souvisejícími se stavbou "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť". Za novou komunikací bude kabel opět naspojován na stávající kabel pokračující k parcele č. 806. Přeložka kabelu bude spočívat v položení cca 70m nového kabelu.

*SO 13-30-04 Nýřany - Heřmanova Huť, přeložka podz. vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v žkm 9,211*

Ve stávajícím stavu je veden kabel nn pod komunikací na pozemku č. 368 a pozemku č. 265/5 v k.ú. Dolní Sekyřany. Dále pokračuje kabel pod tratí na pozemek č. 149, kde je zakončen v kabelové skříni. V rámci stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť" dojde k úpravě koleje, odvodnění a úpravě komunikace na ulici Zahradní. Tyto práce by mohly snížit krytí kabelu nebo narušit stávající kabel nn. Z toho důvodu bude nutné tento kabel přeložit.

Stávající kabel bude na parcele č. 368 přerušen a bude na něj naspojován nový kabel stejného typu a průřezu, který povede podél komunikace. Naproti pozemku 156/2 bude kabel křížit komunikaci a dál povede ve stejné trase jako kabel stávající až k místu, kde odbočuje směrem pod trať, pod kterou povede až na pozemek 149, kde bude zakončen ve stávající kabelové skříni. Chránička pod kolejí musí být uložena s minimálním krytím 2,5m od úložné (horní) plochy pražců.

D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

D.2.1.6.1 Potrubní vedení kanalizace, ČOV

*SO 11-31-01 Nýřany - Přehýšov, odvodnění SpS v km 0,700*

Stávající stav

Jedná se o nezpevněný povrch poblíž železniční trati, kde stávající srážkové vody odtékají přirozeně po terénu.

Navrhovaný stav

Dešťové vody z nového objektu SpS Nýřany v km 0,700 budou povrchovým žlabem odváděny do povrchového vsakovacího objektu. Dno vsakovacího objektu je navrženo 1,0 m pod okolním terénem s plochou 2,8 m<sup>2</sup>. Povrchový vsak bude umístěn poblíž nového objektu, kde bude docházet k akumulaci dešťových vod a jejich pozvolnému vsakování do podloží a výparu. Betonový žlab délky 12,3 m bude tvořen betonovými žlabovými tvárnicemi uložených v betonovém roznášecím loži tl. 0,1 m.

Vlastník/správce: Správa železnic, státní organizace

*SO 11-31-02 Nýřany - Přehýšov, přeložka kanalizace v km 1,418 Vodárna Plzeň*

Stávající stav

Kanalizační stoka PP DN300 je v řešeném úseku vedena v obci Nýřany. Stoka je vedena mezi částí Kamenný Újezd a Lazarka, a je vedena pod železniční tratí v chráničce OC DN600 blízko železničního přejezdu u žst. Kamenný Újezd u Nýřan.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy a snížení úrovně železničního příkopu v místě stávající kanalizace je navržena její přeložka. Přeložka je navržena pod železniční tratí mezi stávajícími šachtami v místě rušeného železničního přejezdu u žst. Kamenný Újezd u Nýřan. Přeložka je navržena z trub PP DN300 SN16 v délce 28,1 m. Potrubí bude uloženo v chráničce OC DN600 v délce 27,0 m. Délka rušené kanalizace PP DN300 je 63,4 m. Šachty budou osazené nové prefabrikované s monolitickým dnem. Šachty na rušeném úseku budou vybourány min. 1,5 m pod okolní terén.

Vlastník/správce: Čistírna – svazek obcí Nýřany, Tlučná, Vejprnice/Vodárna Plzeň a.s.

*SO 11-31-03 Nýřany - Přehýšov, úprava výústí v obci Blatnice*

Stávající stav

Stávající pramen železité vody je v obci Blatnice zaústěn do koryta Kbelanského potoka, v místě před mostním objektem v km 3,911. Stávající vyústění je v nevyhovujícím a devastujícím stavu. Na potrubí je osazen nadzemní betonový objekt.

Stávající vyústění odtoku z čerpací stanice, je v obci Blatnice do koryta Kbelanského potoka, za propustkem BT DN600 pod polní cestou. V místě vyústění potrubí se nenachází žádné zpevnění koryta.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy stávajícího koryta Kbelanského potoka v km 3,911 v místě vyústění pramene železité vody bude provedena úprava jeho vyústění. V místě vyústění bude osazeno nové potrubí BT DN150 v délce 3,5 m a proveden nový betonový výustní objekt. Stávající potrubí BT DN150 bude odstraněno v délce 9,8 m. Stávající nadzemní betonový objekt bude zrušen bez náhrady.

Z důvodu úpravy stávajícího koryta Kbelanského potoka v obci Blatnice v místě vyústění odtoku z čerpací stanice (ČS) bude provedena jeho úprava. Úprava odtoku z ČS je navržena z potrubí PP DN150 SN12 v délce 6,4 m. V místě napojení stávajícího a nového potrubí bude osazena revizní plastová šachta DN600. V místě vyústění potrubí do potoka bude svah a dno koryta opevněno. Stávající potrubí PP DN150 bude odstraněno v délce 2,3 m.

Vlastník/správce: Obec Blatnice

*SO 11-31-04 Nýřany - Přehýšov, přeložka kanalizace v km 4,039 Vodakva*

#### Stávající stav

Kanalizační stoka PVC DN250 je v řešeném úseku vedena v obci Nýřany. Stoka je vedena v účelové komunikaci a pod železniční tratí v těsné blízkosti vedle železničního přejezdu u žst. Blatnice u Nýřan.

#### Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního tělesa a přejezdu v místě stávající kanalizace je navržena její přeložka. Přeložka je navržena v komunikaci obce pod upravovaným železničním přejezdem mezi stávajícími šachtami. Přeložka je navržena z trub PP DN250 SN16 v délce 23,6 m. Potrubí bude uloženo v chráničce OC DN600 v délce 22,5 m. Délka rušené kanalizace PVC DN250 je 25,4 m. Šachty budou osazeny nové prefabrikované s monolitickým dnem. Šachty na rušeném úseku budou vybourány min. 1,5 m pod okolní terén.

Vlastník/správce: Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

*SO 11-31-05 Nýřany - Přehýšov, vsakovací objekt v km 6,600*

#### Stávající stav

Jedná se o nezpevněný povrch poblíž železniční trati, kde stávající vody z části železničního tělesa odtékají přirozeně po terénu.

#### Navrhovaný stav

Dešťové vody z části železničního tělesa budou svedeny příkopem do povrchového vsakovacího objektu poblíž železničního přejezdu v obci Přehýšov poblíž žst. Přehýšov, kde bude docházet k akumulaci dešťových vod a jejich pozvolnému vsakování do podloží a výparu. Dno vsakovacího objektu je navrženo průměrně 1,15 m pod okolním terénem s plochou 54,0 m<sup>2</sup>. Sklony svahů vsakovacího objektu jsou 1:2 a svahy budou navazovat na okolní terén.

Tratívod bude sveden rovněž do povrchového vsakovacího objektu tvořeného vsakovací rýhou a povrchovým průlehem se zatravněnou plochou, kde bude docházet k akumulaci dešťových vod a jejich pozvolnému vsakování do podloží a výparu. Dno vsakovacího objektu je navrženo průměrně 1,0 m pod okolním terénem s plochou 27,9 m<sup>2</sup>. Sklony svahů vsakovacího objektu jsou 1:2 a svahy budou navazovat na okolní terén.

Vlastník/správce: Správa železnic, státní organizace

*SO 13-31-01 Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka kanalizace v km 9,242 Vodárna Plzeň*

Stávající stav

Kanalizační stoka BT DN800 z roku 1975 je v řešeném úseku vedena v obci Heřmanova Huť. Stoka je vedena pod železniční tratí v žkm 9,242 poblíž železničního přejezdu P658. Stávající stoka je v nevyhovujícím technickém stavu.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního tělesa v místě stávající kanalizace je navržena její přeložka. Přeložka je navržena ve stávající trase mezi stávajícími šachtami. Přeložka je navržena z trub ŽB s dvojitou výztuží DN800 v délce 12,3 m. Šachty budou osazeny nové prefabrikované s monolitickým dnem. Délka rušené kanalizace BT DN800 je 12,3 m. Stávající šachty budou kompletně vybourány.

Vlastník/správce: Vodárenská a Kanalizační a.s./Vodárna Plzeň a.s.

*SO 14-31-01 ŽST Heřmanova Huť, vsakovací objekty SŽ*

Stávající stav

Jedná se převážně o nezpevněné povrchy poblíž železniční trati v obci Heřmanova Huť, kde stávající srážkové vody odtékají převážně přirozeně po terénu nebo jsou svedeny do stávajících dešťových kanalizací.

Navrhovaný stav

*Vsakovací objekt V1 – km 9,542*

Dešťové vody z trativodů kolejového spodku v blízkosti železničního přejezdu P659 budou odváděny potrubím z trub PP DN200 SN12 v délce 1,7 m do podzemního vsakovacího objektu. Podzemní vsakovací objekt bude tvořen plastovými bloky o půdorysném rozměru 2,4x14,4 m s hloubkou 0,425 m a bude umístěn v přílehlé zeleni. Retenční objem bude 18,1 m<sup>3</sup>. Bezpečnostní přepad ze vsaku bude řešen potrubím PP DN200 SN12 v délce 4,0 m, které bude napojeno do stávající revizní šachty dešťové kanalizace (nutno ověřit průběh a hloubku). Vsakovací objekt bude osazen revizními plastovými šachtami DN400 na vstupu a bezpečnostním odtoku.

*Vsakovací průleh V2 – km 9,680*

Dešťové vody z přístřešku na nástupišti v km 9,680 budou povrchovými žlaby odváděny do povrchového vsakovacího průlehu poblíž přístřešku. Povrchový vsakovací objekt je tvořen zatravněnou plochou. Dno vsakovacího objektu je navrženo 0,6 m pod okolním terénem s plochou 5,4 m<sup>2</sup>. Sklony svahů vsakovacího objektu jsou 1:2. Betonové žlaby š. 0,3 m délky 2x 1,6 m budou tvořeny betonovými žlabovými tvárnicemi uložených v betonovém roznášecím loži tl. 0,1 m

*Vsakovací průleh V3 – km 9,714*

Dešťové vody z rekonstruovaného objektu v km 9,714 budou povrchovým žlabem odváděny do povrchového vsakovacího průlehu poblíž budovy, min. však 4,2 m z důvodu odstupu od základové konstrukce objektu. Povrchový vsakovací objekt je tvořen zatravněnou plochou. Dno vsakovacího objektu je navrženo 0,8 m pod

okolním terénem s plochou 7,5 m<sup>2</sup>. Sklony svahů vsakovacího objektu jsou 1:2. Betonový žlab š. 0,6 m a délky 5,1 m bude tvořen betonovými žlabovými tvárnicemi uložených v betonovém roznášecím loži tl. 0,1 m

*Napojení svodů přístřešku do vsaku – km 9,668*

Napojení dešťových vod z přístřešku na nástupišti bude provedeno z potrubí PP DN150 SN12 v celkové délce 11,4 m do podzemního vsakovací rýhy, která je součástí SO 14 12 01. Na potrubí budou osazeny plastové revizní šachty DN 600.

Vlastník/správce: Správa železnic, státní organizace

D.2.1.6.2 Potrubní vedení vodovod

*SO 11-32-01 Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 1,431 Vodárna Plzeň*

Stávající stav

Vodovodní řad L DN100 je v řešeném úseku veden v obci Nýřany. Řad je veden pod železniční tratí mezi částí Kamenný Újezd a Lazarka vedle rušeného železničního přejezdu P646.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy a snížení úrovně železničního příkopu v místě stávajícího vodovodu je navržena jeho přeložka. Přeložka je navržena pod železniční tratí. Přeložka je navržena z trub TLT s těžkou protikorozií ochranou DN100 v délce 24,0 m. Pod železniční tratí bude potrubí uloženo do chráničky OC DN250 v délce 11,2 m. Délka rušeného vodovodu L DN100 je 32,8 m.

Vlastník/správce: Vodárenská a Kanalizační a.s./ Vodárna Plzeň a.s.

*SO 11-32-02 Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,132 Vodakva*

Stávající stav

Vodovodní řad PVC d110 je v řešeném úseku veden v obci Blatnice. Řad je veden pod železniční tratí vedle železničního přejezdu P651.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního tělesa, železničního přejezdu a silničního propustku v místě stávajícího vodovodu je navržena jeho přeložka. Přeložka je navržena kolmo pod železniční tratí. Přeložka je navržena z tlakových trub PE100 d110x10,0mm SDR11 PN16 v délce 28,1 m. Pod železniční tratí bude potrubí uloženo do chráničky OC DN250 v délce 13,1 m. Délka rušeného vodovodu PVC d110 je 29,6 m.

Vlastník/správce: Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

*SO 11-32-03 Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,645 Vodakva*

Stávající stav

Vodovodní řad PE d90 je v řešeném úseku veden v obci Blatnice. Řad je veden v komunikaci a pod železničním přejezdem P652.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního tělesa, železničního přejezdu a silničního propustku v místě stávajícího vodovodu je navržena jeho přeložka. Přeložka je navržena v komunikaci a pod železničním přejezdem. Přeložka je navržena z tlakových trub PE100 d90x8,2mm SDR11 v PN16 délce 23,0 m. Pod železničním přejezdem bude potrubí uloženo do chráničky PP DN200 v délce 12,3 m. Délka rušeného vodovodu PE d90 je 22,0 m.

Vlastník/správce: Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

*SO 11-32-04 Nýřany - Přehýšov, přeložka vodovodu v km 4,039 Vodakva*

Stávající stav

Vodovodní řad PE D90 je v řešeném úseku veden v obci Blatnice. Řad je veden v komunikaci a pod železničním přejezdem P650.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního přejezdu a silničního propustku v místě stávajícího vodovodu je navržena jeho výšková přeložka. Přeložka je navržena v komunikaci a pod železničním přejezdem. Přeložka je navržena z tlakových trub PE d90x8,2mm SDR11 PN16 v délce 16,7 m. Pod železničním přejezdem bude potrubí uloženo do chráničky OC DN200 v délce 11,8 m. Délka rušeného vodovodu PE d90 je 16,7 m.

Vlastník/správce: Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

*SO 13-32-01 Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodu v km 9,260 Vodárna Plzeň*

Stávající stav

Vodovodní řad LT DN80 je v řešeném úseku veden v obci Heřmanova Huť. Řad je veden v komunikaci v ulicích Husova a Zahradní a pod železničním tělesem v žkm 9,253. V řešeném úseku se na trase vodovodu nachází armaturní šachta, šoupata a je na ní připojena vodovodní přípojka.

Navrhovaný stav

Z důvodu změny umístění železničního přejezdu do místa stávajícího vodovodu je navržena jeho přeložka. Přeložka je navržena kolmo pod železničním tělesem. Přeložka je navržena z trub TLT s těžkou protikorozií ochranou DN80 v délce 20,9 m. Pod železničním tělesem bude potrubí uloženo do chráničky OC DN250 v délce 10,6 m. Délka rušeného vodovodu LT DN80 je 27,1 m. Na trase bude v komunikaci osazena nová prefabrikovaná armaturní šachta o půdorysných rozměrech min. 1,5x1,4x1,8 m. Stávající armaturní šachta bude kompletně vybourána.

Vlastník/správce: Vodárenská a Kanalizační a.s./Vodárna Plzeň a.s.

*SO 13-32-02 Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodní přípojky v km 9,260*

Stávající stav

Vodovodní přípojka PE d63 je v řešeném úseku vedena v obci Heřmanova Huť. V řešeném úseku se na trase přípojky nachází vodoměrná šachta s vodoměrem.

Navrhovaný stav

Z důvodu přeložení stávajícího vodovodu, na který je přípojka napojena, je navržena její přeložka. Přeložka je navržena podél železničního tělesa. Přeložka je navržena z tlakových trub PE d63x5,8mm SDR11 PN16 v délce 19,4 m. Délka rušené přípojky PE d63 je 12,1 m. Na trase bude osazena nová prefabrikovaná armaturní šachta o půdorysných rozměrech min. 1,2x0,9x1,5 m.. Stávající šachta bude kompletně zrušena.

Vlastník/správce: Obec Heřmanova Huť

*SO 13-32-03 Přehýšov - Heřmanova Huť, přeložka vodovodu v km 9,511 Vodárna Plzeň*

Stávající stav

Vodovodní řad L DN125 je v řešeném úseku veden v obci Heřmanova Huť. Řad je veden v komunikaci a pod železničním přejezdem P659. V řešeném úseku jsou na vodovodu osazena šoupata.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního přejezdu v místě stávajícího vodovodu je navržena jeho přeložka. Přeložka je navržena obdobně jako stávající stav pod železničním přejezdem. Přeložka je navržena z trub TLT s těžkou protikorozi ochranou DN125 v délce 17,9 m. Pod železničním přejezdem bude potrubí uloženo do chráničky OC DN350 v délce 11,4m. Délka rušeného vodovodu LT DN125 je 17,7 m.

Vlastník/správce: Vodárenská a Kanalizační a.s./Vodárna Plzeň a.s.

## D.2.1.6.3 Potrubní vedení plynovod

*SO 00-33-01 Přeložky a ochrana plynovodů*

V rámci stavby „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany-Heřmanova Huť“ dochází z hlediska plynárenské sítě k několika případům křížení železniční trati a plynovodní sítě. Navrhovaným řešením dochází v některých místech k nutnosti kontroly stávajícího vedení případně, zejména v místech, kde se rozšiřuje železniční spodek o odvodnění žel trati, k nutnosti přeložit stávající plynovodní potrubí směrově i výškově.

SO 00-33-01 Přeložky a ochrana plynovodů se člení v rámci jednoho stavebního objektu na tyto dílčí části:

ČÁST 1 -	Přeložka plynovodu STO200	v km 0,60
ČÁST 2 -	Ochrana VTL plynovodu DN 150/40	v km 1,50
ČÁST 3 -	Přeložka plynovodu STPE50	v km 4,00
ČÁST 4 -	Přeložka plynovodu STPE90	v km 4,10
ČÁST 5 -	Ochrana plynovodu STPE63	v km 5,25
ČÁST 6 -	Ochrana plynovodu NTPE160	v km 9,45

## D.2.1.8 Pozemní komunikace

*SO 11-50-01 Blatnice – Kamenný Újezd, komunikace*

Navržená polní komunikace SO 11-50-01 bude sloužit primárně jako cyklostezka s vyloučením provozu motorových vozidel (mimo IZS). Toto dopravní omezení bude zajištěno svislým dopravním značením.

Komunikace bude po realizaci předána obcím Blatnice a Kamenný Újezd. Rozdělení dle katastrálního území.

Jedná se o jednopruhovou obousměrnou polní komunikaci se 3 výhybnami. Komunikace začíná u rušeného přejezdu P648, kde se napojuje na stávající polní komunikaci. Komunikace končí napojením na stávající místní komunikaci v obci Blatnice. Napojením zde vznikne vidlicová křižovatka.

Komunikace je navržena v délce 715 m, má šířku 3,0 m, jednostranný příčný sklon 2,5 % směrem k železniční trati. Komunikace je po obou stranách ukončena nezpevněnou krajnicí šířky 0,5 m. V místech komunikace s vyšším výškovým rozdílem bude pro zamezení pádu vozidla do kolejiště osazeno svodidlo, šířka nezpevněné krajnice v těchto místech bude 1,5 m. Výhybny mají šířku 5,5 m a délku 20,0 m. Návrhová rychlost je 20 km/h.

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace a sklonem přilehlého terénu vedoucí vodu do drážního příkopu. Podél vnější strany komunikace je navržen silniční příkop s vyústěním do stávajících vodotečí.

V rámci SO budou pro zvýšení bezpečnosti po zrušeném přejezdu umístěny dočasná svodidla před zrušeným přejezdem.

S1: Skladba konstrukce vozovky dle TP 170: D2-N-1-VI-PIII

Nátěr dvouvrstvý	DV 20	20 mm
Penetrační makadam hrubý	PMH	100 mm
Štěrkodrt' B	ŠDB	300 mm
CELKEM		min. 420 mm

*SO 11-50-02 Zast. Blatnice, komunikace*

Nová komunikace bude zabezpečovat přístup po zrušeném přejezdu v km 3,612. Komunikace bude jednopruhová a bez výhyben. Vozovka bude nezpevněná z makadamu s asfaltovým nátěrem. Vozovka na propustku bude s asfaltobetonovým krytem. Šířka jízdního pruhu je 3,5 m. Směrové i výškové vedení komunikace se upravilo dle požadavku propustku. Plocha asfaltobetonové vozovky 10 m<sup>2</sup>. Plocha vozovky z makadamu 590 m<sup>2</sup>.

*SO 13-50-03 ŽST. Heřmanova Huť, komunikace*

Komunikace je navržena jako místní komunikace obslužná a upravuje současný stav ul. Zahradní. Úprava komunikace dochází z důvodu posunu železničního přejezdu P658. Dojde k rozšíření komunikace až na 6,0m s lokálním zúžením dle prostorových podmínek. V místě přejezdu bude komunikace rozdělena sklopnými sloupky. V novém napojení na ulici Husova vznikne styková křižovatka, kdy hlavní směr bude veden přes přejezd. Přednost v jízdě bude upravena svislým dopravním značením. V místě napojení na ul. Spojovací dojde ke zúžení komunikace až na 3,0 m.

Komunikace bude po realizaci předána obci Heřmanova Huť.

Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou místní komunikaci s lokálním zúžením. Úprava komunikace začíná před přejezdem P658 a končí napojení na ul. Spojovací a přes přejezd v napojení na ul. Husova. Příčný sklon



komunikace je navržen 2,0 % směrem ke kolejišti. Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem do drážního příkopu. Délka komunikace je 124,59 m přes přejezd a délka vedlejší komunikace je 180,04 m.

V rámci stavebního objektu budou pro zvýšení bezpečnosti osazeny svodidla. Jedná se o dvě místa. Prvním místem je zatáčka v místě rušeného přejezdu v délce 90 m. Druhé místo je na vedlejší komunikaci od napojení na ul. Spojovací až do km 0,105 02, délka svodidla 100 m.

**S1: Skladba konstrukce komunikace vozovky dle TP 170: D1-N-2-IV-PIII**

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+ (ČSN 736121, ČSN EN 13108-1)	40 mm
Postřík z modifikované asf. emulze	PS, EK (ČSN 736129)	0,35kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ (ČSN 736121, ČSN EN 13108-1)	60 mm
Postřík z modifikované asf. emulze	PS, EK (ČSN 736129)	0,35kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ (ČSN 736121, ČSN EN 13108-5)	50 mm
Postřík živinový infiltrační asfaltový	PI, EK (ČSN 736129)	1,0 kg/m <sup>2</sup>
Štěrkodrt' fr. 0/32, Třídy A	ŠDA (ČSN 736126-1)	150 mm
Štěrkodrt' fr. 0/63, Třídy A	ŠDA (ČSN 736126-1)	150 mm

CELKEM min. 410 mm

Zhutněná pláň 45 MPa

**V případě neúnosného podloží navržena sanace:**

Štěrkodrt' fr. 0/63, Třídy B	ŠDB (ČSN 736126-1)	500 mm
------------------------------	--------------------	--------

Separční netkaná geotextilie 300g/m<sup>2</sup>

***SO 11-50-04 Zast. Blatnice, náhradní komunikace pro pěší***

Jedná se o návrh nového chodníku s povrchem z betonové dlažby, který je náhradou za zrušený stávající chodník v těsné blízkosti trati. Chodník bude šířky 2m lemovaný betonovým obrubníkem. Délka chodníku je 44m.

***SO 11-50-05 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, náhradní komunikace***

Nová komunikace bude zabezpečovat přístup pěších a cyklistů po zrušeném přejezdu v žkm 1,362. Šířka komunikace bude 2,0 m, tak aby po ní přešel multicar. Sklon vozovky bude 2%. Vozovka bude zpevněná s asfaltobetonovým krytem. Směrové i výškové vedení komunikace je dáno novým nástupištěm zastávky Kamenný újezd. Plocha asfaltobetonové vozovky 340 m<sup>2</sup>.

***SO 11-50-06 Náhradní komunikace za zrušený přejezd P655***

Navržená polní komunikace SO 11-50-06 je budována kvůli zrušení přejezdu P655. Bude sloužit převážně k obsluze tamních pozemků a také jako příjezdová komunikace k nově budované technologické budově u žst. Přehýšov (SO 12-72-01).

Komunikace bude ve vlastnictví SŽ.

Jedná se o jednopruhovou obousměrnou polní komunikaci se 5 výhybnami. Komunikace začíná u technologické budovy (SO 12-72-01) u žst. Přehýšov. Komunikace se napojuje na upravovanou komunikaci v rámci SO 13-50-01 v místě stávajícího železničního přejezdu P656.

Komunikace je navržena v délce 1057,02 m, šířka 3,5 m, jednostranný příčný sklon 3,0 % směrem k železniční trati. Komunikace je ukončena nezpevněnou krajnicí šířky 0,5 m. V km 0,426 je komunikace převáděna přes stávající propustek. Výhybny mají šířku 5,5 m a délku 20 m.

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace a sklonem přilehlého terénu vedoucí vodu do přilehlého terénu a drážního příkopu.

S1: Skladba konstrukce vozovky dle TP 170: D2-N-1-VI-PIII

Nátěr dvouvrstvý	DV 20	20 mm
Penetrační makadam hrubý	PMH	100 mm
Štěrkodrt' B	ŠD <sub>B</sub>	300 mm
CELKEM	min.	420 mm

*SO 13-50-01 Místní komunikace (budoucí obchvat obce dle ÚP) u přejezdu v km 8,383*

Stavební objekt řeší úpravu části místní komunikace ul. K Samotě vyvolanou přesunem přejezdu P656 a dodržení vzdálenosti křižovatky od přejezdu. Zároveň je úpravou dodržen i územní plán, kdy v novém vedení komunikace od křižovatky směrem k přejezdu je plánován obchvat obce. Komunikace je v tomto místě rozšířená na dvoupruhovou komunikaci šířky 6,0m s chodníkem po levé straně šířky 2,0 m. Toto uliční rozdělení vede až za přejezd, kde je chodník ukončen a komunikace zúžena na 3,0 m.

Ve zbylém úseku ul. K Samotě je šířka komunikace 3,5 m vedena jako jednopruhová obousměrná komunikace.

Návrhová rychlost na ul. K Samotě je 30 km/h.

Komunikace bude po realizaci předána obci Heřmanova Huť.

MK ul. K Samotě – komunikace je klopena jednostranným příčným sklonem 3,0 %, sklon pláně 3,0 %. MK obchvatu vedoucí přes přejezd – komunikace má střešovitý příčný sklon 2,5 %, sklon pláně 3,0 %. Polní komunikace – komunikace je klopena jednostranným příčným sklonem 3,0 %, sklon pláně 3,0 %.

Odvodnění polní komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace a sklonem přilehlého terénu.

MK ul. K Samotě je odvodněna příčným a podélným sklonem do přilehlého terénu, kde zasakuje; v počátečním úseku je komunikace odvodněna do drážního příkopu. V km 0,150 – 0,205 je podél komunikace navržen retenčně vsakovací rýha-průleh.

MK obchvatu vedoucí přes přejezd je odvodněna příčným a podélným sklonem do silničního příkopu vedoucí vpravo komunikace a do štěrbinového žlabu, který je umístěn před přejezdem.

#### S1: Skladba konstrukce vozovky dle TP 170: D2-N-1-VI-PIII

Nátěr dvouvrstvý	DV 20	20 mm
Penetrační makadam hrubý	PMH	100 mm
Štěrkořť B	ŠD <sub>B</sub>	300 mm
CELKEM		min. 420 mm

#### S2: Skladba D1-A-2-IV-PIII

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik z emulze	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Spojovací postřik z emulze	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 16+	80 mm
Infiltrační postřik z emulze	PI-C	1,0 kg/m <sup>2</sup>
Štěrkořť A	ŠDA	150 mm
Štěrkořť A	ŠDA	150 mm
CELKEM		min. 480 mm

#### S3: Skladba D2-D-1-I-PIII

Štěrkořť B	ŠDB	100 mm
Štěrkořť B	ŠDB	200 mm

CELKEM

min. 300 mm

*SO 13-50-03 Komunikace Heřmanova Huť*

Stavební objekt řeší úpravu stávající místní komunikace, ul. Zahradní a část ul. Spojovací. Změna je vyvolána posunem železničního přejezdu P658. Stavební objekt se nachází v km trati 9,162 70 – km 9,429 00.

Komunikace bude rozšířena dle prostorových možností, rozšíření až do šířky 5,50 m. V místě přejezdu je šířka 6,0 m. U přejezdu bude z části ul. Zahradní zaslepena sklopnými sloupky. Za přejezdem v místě napojení na ul. Husova dojde ke vzniku křižovatky, hlavní směr je skrz přejezd. V místech nebezpečí sjetí vozidla do kolejiště, nebo v místech vedení komunikace v násypu, jsou navržena svodidla. Délka svodidla je 72,0 a 100,0 m. Bude osazeno svodidlo s úrovní zadržení N1. V rámci SO budou pro zvýšení bezpečnosti po zrušeném přejezdu P658 umístěny dočasná svodidla před zrušeným přejezdem.

Jedná se o obousměrnou místní obslužnou komunikaci s proměnnou šířkou.

Návrhová rychlost je 30 km/h. Celá upravovaná část komunikace bude v zóně s max. rychlostí 30 km/h a zákazu vjezdu nákladním vozidlům a traktorům.

Komunikace bude po realizaci předána obci Heřmanova Huť.

Komunikace má proměnnou šířku 3,0 – 5,5 m, jednostranný příčný sklon 2,5 % směrem k železniční trati. Komunikace je po obou stranách ukončena nezpevněnou krajnicí šířky 0,5 m. V místech komunikace, kde je osazeno svodidlo, je nezpevněná krajnice šířky min. 1,5 m.

S2: Skladba D1-A-2-IV-PIII

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik z emulze	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Spojovací postřik z emulze	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 16+	80 mm
Infiltrační postřik z emulze	PI-C	1,0 kg/m <sup>2</sup>
Štěrkodrt' A	ŠDA	150 mm
Štěrkodrt' A	ŠDA	150 mm
CELKEM		min. 480 mm

## D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

*SO 11-60-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci zastávky Kamenný Újezd u Nýřan.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetylenu čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 3 plastové kabelové šachty.

Trasa kabelovodu začíná v km 1,273, následně vede v jedné přímé větvi pod nástupištěm a končí v km 1,370. Délka kabelovodu je 99m.

*SO 11-60-02 Zast. Blatnice u Nýřan, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci zastávky Blatnice u Nýřan.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetylenu čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 4 plastové kabelové šachty.

Trasa kabelovodu začíná v km 3,930, následně vede v jedné přímé větvi pod nástupištěm a končí v km 4,027. Délka kabelovodu je 98m.

*SO 11-60-03 Zast. Rochlov, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci zastávky Rochlov.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetylenu čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 4 plastové kabelové šachty.

Trasa kabelovodu začíná v km 5,320, následně vede v jedné přímé větvi pod nástupištěm a končí v km 5,416. Délka kabelovodu je 98m.

*SO 12-60-04 Žst- Přehýšov, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci železniční stanice Přehýšov.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetylenu čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks (v trasách d4-6 v počtu 3 ks) vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 4 plastové kabelové šachty a 2 železobetonové prefabrikované šachty.

Trasa kabelovodu začíná v km 7,267, následně vede v nástupišti a končí v km 7,363. Z KŠ15 odbočuje větev vedoucí do SO12-72-01 ŽST Přehýšov – technologická budova. Délka kabelovodu je 126m.

*SO 13-60-05 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci zastávky Heřmanova Huť - Vlkýš.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetyleny čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 4 plastové kabelové šachty.

Trasa kabelovodu začíná v km 8,534, následně vede v nástupišti a končí v km 8,636. Délka kabelovodu je 98m.

*SO 14-60-06 Žst. Heřmanova Huť, kabelovod*

Kabelovod je navržen pro vedení hlavních kabelových tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů v rámci železniční stanice Heřmanova Huť.

Kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými dílci z vysokohustotního polyetyleny čtvercového průřezu s prodlouženým hrdlem ve standardním provedení v počtu 2 ks vedených nad sebou. Součástí kabelovodu jsou 2 plastové kabelové šachty a 1 železobetonová prefabrikovaná šachta.

Trasa kabelovodu začíná v km 9,609, následně vede v nástupišti až do km 9,706, kde ústí do KŠ23, ve které se trasa kabelovodu lomí a pokračuje do SO14-72-01 ŽST Heřmanova Huť – technologický objekt. Délka kabelovodu je 106m.

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

D.2.2.1 Pozemní stavební objekty

*SO 11-52-01 SpS Nýřany, zpevněná plocha*

Jedná se o jednoduchou pojízdnou zpevněnou plochu včetně nájezdového obrubníku. Povrch je navržen z betonové dlažby kladené do štěrkového lože. Skladba odpovídá požadavkům pro pojíždění vozidly. Plocha je odvodněna sklonem 3,2% až 4,3% směrem od objektu ke stávající ploše silnice.

Zastavěná plocha 49,2 m<sup>2</sup>

*SO 14-52-01 ŽST Heřmanova Huť, zpevněná plocha okolo technologického objektu*

Jedná se o jednoduchou pojízdnou zpevněnou plochu včetně nájezdového obrubníku. Povrch je navržen z betonové dlažby kladené do štěrkového lože. Skladba odpovídá požadavkům pro pojíždění vozidly. Plocha je odvodněna sklonem 3,3% směrem od objektu ke stávající ploše silnice.

Zastavěná plocha 17,65 m<sup>2</sup>

*SO 11-72-02 SpS Nýřany, stavební část*

Objekt bude proveden jako prefabrikovaný železobetonový, jednopodlažní s integrovaným kabelovým prostorem odděleným od hlavního prostoru skládanou nebo betonovou podlahou. Objekt bude mít plochou střechu se spádem 3%. Půdorysné rozměry objektu jsou 9,54 x 5,1m. Světlá výška místnosti je 3,2m a hloubka kabelového prostoru je 0,94-1,1m.

Budova je vybavena větráním, klimatizací a elektroinstalací včetně ochrany před bleskem. Dešťové vody budou svedeny do vsaku.

Zastavěná plocha 49,2 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 260 m<sup>3</sup>

#### *SO 12-72-01 ŽST Přehýšov, technologická budova*

Architektonicky je budova řešena dle standardů SŽ – jedná se o zděnou jednopodlažní stavbu obdélníkového půdorysu se sedlovou střechou se sklonem 14°. Půdorysný rozměr objektu je 14,4 x 11,14 m, celková výška objektu je cca 5,66 m nad přilehlým terénem. Konstrukčně je objekt řešen jako zděná stavba z cihelných bloků o tl. zdi 440 mm, vnitřní světlá výška uvnitř objektu je 3,20 m, v trafostanici 3,05m. Nosná konstrukce zastřešení je tvořena dřevěnými příhradovými sbíjenými vazníky. Podlahy uvnitř objektu jsou převážně tvořeny betonovou podlahou doplněnou o povrchy dle technologických požadavků. Strop stavby je tvořen z prefabrikovaných betonových stropních panelů uložených na žb pozdní věnce. Stropní panely jsou doplněny o tepelnou izolaci tl. 250mm. Střešní krytina je falcovaná plechová v tmavě šedé barvě. Dveře jsou hliníkové v tmavě šedé barvě. Fasáda je z omítky šedé barvy. Stavba je založena na monolitických základech.

Budova je vybavena větráním, klimatizací a elektroinstalací včetně ochrany před bleskem. Dešťové vody budou svedeny povrchovým žlabem do odvodnění kolejiště.

Zastavěná plocha 160,4 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 995 m<sup>3</sup>

#### *SO 14-72-01 ŽST Heřmanova Huť, technologický objekt*

Objekt bude proveden jako prefabrikovaný železobetonový, jednopodlažní s integrovaným kabelovým prostorem odděleným od hlavního prostoru skládanou podlahou. Objekt bude mít plochou střechu se spádem 3%. Půdorysné rozměry objektu jsou 7,02 x 5,7 m. Světlá výška místnosti je 2,8 m a hloubka kabelového prostoru je 1,12m.

Budova je vybavena větráním, klimatizací a elektroinstalací včetně ochrany před bleskem. Dešťové vody budou svedeny do vsaku.

Zastavěná plocha objektu 40,01m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor objektu 213 m<sup>3</sup>

#### *SO 11-72-03 Reléový domek P644*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m



Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 11-72-04 Reléový domek P645*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 11-72-05 Reléový domek P647*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 11-72-06 Reléový domek P650 a P651*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,14 x 4,34 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	13,63 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	60,4 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 11-72-07 Reléový domek P652*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup> .
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 11-72-08 Reléový domek P653*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>
Zpevněná plocha (okapový chodník)	4 m <sup>2</sup>

*SO 12-72-02 Reléový domek P654*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu	8,12 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor objektu	43,04 m <sup>3</sup>

Zpevněná plocha (okapový chodník) 4 m<sup>2</sup>

*SO 13-72-01 Reléový domek u přejezdu v km 8,519*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu 8,12 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor objektu 43,04 m<sup>3</sup>

Zpevněná plocha (okapový chodník) 4 m<sup>2</sup>

*SO 13-72-02 Reléový domek P657*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu 8,12 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor objektu 43,04 m<sup>3</sup>

Zpevněná plocha (okapový chodník) 4 m<sup>2</sup>

*SO 13-72-03 Reléový domek P659*

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku. Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený stanovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové pásy. Půdorysné rozměry 3,1 x 2,62 m

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 3,0 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel.

Zastavěná plocha objektu 8,12 m<sup>2</sup>.

Obestavěný prostor objektu 43,04 m<sup>3</sup>

Zpevněná plocha (okapový chodník) 4 m<sup>2</sup>

## D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

*SO 11-75-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, přístřešek pro cestující*

V zastávce bude zbudován nový přístřešek pro cestující dle vzorového listu Ž 15 1/3, typ Standard s technologickým objektem. Sdružené technologické objekty: 2x ŽB prefa objekt 2,3x1,4m, 2,3x1,4m. Provedení bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce, ŽB části objektu jsou založeny na pasech.

Nový přístřešek:

Zastavěná plocha 20,67 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 57,88 m<sup>3</sup> "

Demolice stávajícího přístřešku:

Obestavěný prostor vč. základů: 13,7m<sup>3</sup>

Zpevněná plocha – zámková dlažba: 7,9m<sup>2</sup>

*SO 11-75-02 Zast. Blatnice, přístřešek pro cestující*

V zastávce bude zbudován nový přístřešek pro cestující dle vzorového listu Ž 15 1/3, typ Standard s technologickým objektem. Sdružené technologické objekty: 2x ŽB prefa objekt 2,3x1,4m, 2,3x1,4m. Provedení bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce, ŽB části objektu jsou založeny na pasech. "

Nový přístřešek:

Zastavěná plocha 20,67 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 57,88 m<sup>3</sup>

Demolice stávajícího přístřešku:

Obestavěný prostor vč. základů: 13,7m<sup>3</sup>

Zpevněná plocha – zámková dlažba: 5,46m<sup>2</sup>

*SO 11-75-03 Zast. Rochlov, přístřešek pro cestující*

V zastávce bude zbudován nový přístřešek pro cestující dle vzorového listu Ž 15 1/3, typ Standard s technologickým objektem. Sdružené technologické objekty: 2x ŽB prefa objekt 2,3x1,4m, 2,3x1,4m. Provedení

bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce, ŽB části objektu jsou založeny na pasech.

Nový přístřešek:

Zastavěná plocha 20,67 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 57,88 m<sup>3</sup>

Demolice stávajícího přístřešku:

Obestavěný prostor vč. základů: 13,7m<sup>3</sup> Zpevněná plocha – zámková dlažba: 7,9m<sup>2</sup>

#### *SO 12-75-04 ŽST Přehýšov, dvojice přístřešků pro cestující*

V zastávce bude zbudována dvojice nových přístřešků pro cestující podle vzorového listu Ž 15 1, typ Standard. Rozměry budou dvakrát 2 x 6,21m. Provedení bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce.

Zastavěná plocha 2 x 12,42 m<sup>2</sup> = 24,84 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor 2 x 37,88 m<sup>3</sup> = 75,762 m<sup>3</sup>

#### *SO 12-75-05 ŽST Přehýšov, zastřešení podchodu*

V zastávce bude zbudován nový podchod pro cestující, v rámci tohoto SO bude zastřešena vstupní rampa. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Stěny jsou prosklené. Celková šířka zastřešení: 3,37 – 4,0 m. Nosná konstrukce je ocelová, sestávající ze svařovaných dílů, se šroubovanými montážními styky. Nosná konstrukce bude z ocelových uzavřených profilů. Střešní plášť bude tvořen sendvičovým panelem tl. 80+35 mm o příčném sklonu 5 stupňů. Na sloupy nosné konstrukce zastřešení bude upevněno sklo pomocí přitlačných lišt. Sklo bude opatřeno sítotiskem. Sloupy budou kotveny do zídky podchodu přes patní plech. Základové konstrukce nebudou řešeny, sloupky budou kotveny pouze do konstrukce podchodu.

Zastavěná plocha 109 m<sup>2</sup>

#### *SO 13-75-05 Zast. Heřmanova Hut'-Vlkýš, přístřešek pro cestující*

V zastávce bude zbudován nový přístřešek pro cestující dle vzorového listu Ž 15 1/3, typ Standard s technologickým objektem. Sdružené technologické objekty: 2x ŽB prefabrikovaný objekt 2,3x1,4m, 2,3x1,4m. Provedení bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce, ŽB části objektu jsou založeny na pasech.

Zastavěná plocha 20,67 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor      57,88    m<sup>3</sup>

*SO 14-75-01      ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č. 1 a 2 - přístřešky pro cestující*

V zastávce bude zbudována dvojice nových přístřešků pro cestující podle vzorového listu Ž 15 1, typ Standard. Rozměry budou dvakrát 2 x 5,21m. Provedení bočnic je na plnou šířku. Je navrženo provedení se žlabem a svody. Nosná ocelová konstrukce z ocelových uzavřených profilů je svařovaná dílensky, na místě stavby bude konstrukce jen šroubovaná. Střešní krytina je navržena z trapézového plechu s PUR nátěrem na galvanizovaném povrchu plechu. Založení objektu je navrženo na ŽB desce.

Zastavěná plocha      2 x 10,42 m<sup>2</sup>      = 20,84 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor      2 x 37,88 m<sup>3</sup>      = 63,56 m<sup>3</sup>

D.2.2.4      Orientační systém

*SO 11-77-01      Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, orientační systém*

Obsahem je jedna cedule s názvem zastávky, umístěná na přístřešku. Dvě cedule s názvem zastávky před a za zastávkou, jsou v PDPS zrušeny. Dále jedna cedule se směry jízdy vlaků umístěna na dvou sloupcích vedle přístřešku a piktogramy zákaz vstupu, umístěny na sloupcích na obou koncích nástupiště.

Název zastávky bude jen jeden v zastávce. V případě prodloužení zastávky na 120m, bude v prodloužené části osazena ještě jedna cedule s názvem zastávky a to na sloupky. Při délkách nástupišť 90m se neosazují cedule s označením sektorů. V případě prodloužení na 120m budou doplněny dva sektory a to A a B.

*SO 11-77-02      Zast. Blatnice u Nýřan, orientační systém*

Obsahem je jedna cedule s názvem zastávky, umístěná na přístřešku. Dvě cedule s názvem zastávky před a za zastávkou, jsou v PDPS zrušeny. Dále jedna cedule se směry jízdy vlaků umístěna na dvou sloupcích vedle přístřešku a piktogramy zákaz vstupu, umístěny na sloupcích na obou koncích nástupiště.

Název zastávky bude jen jeden v zastávce. V případě prodloužení zastávky na 120m, bude v prodloužené části osazena ještě jedna cedule s názvem zastávky a to na sloupky. Při délkách nástupišť 90m se neosazují cedule s označením sektorů. V případě prodloužení na 120m budou doplněny dva sektory a to A a B.

*SO 11-77-03      Zast. Rochlov, orientační systém*

Obsahem jsou cedule s názvem zastávky umístěny na přístřešku, cedule s názvem zastávky a se směrem jízdy vlaků umístěné na dvou sloupcích přibližně uprostřed nástupiště a piktogramy zákazu vstupu umístěny na sloupcích na obou koncích nástupiště.

*SO 12-77-01      ŽST Přehýšov, orientační systém*

Obsahem jsou cedule s názvem zastávky umístěné na přístřešcích, cedule se směrem jízdy vlaků umístěné na dvou sloupcích vedle přístřešků, piktogramy zákazu vstupu umístěny na sloupcích na obou koncích nástupišť, cedule se směrem na nástupiště umístěná nad vstupem do podchodu, cedule se směrem východu z nástupišť umístěné na sloupcích u přístupového chodníku na nástupištích a cedule se značením koleje na sloupech osvětlení.

*SO 13-77-01 Zast. Heřmanova Huť-Vlkýš, orientační systém*

Z důvodu výstavby zcela nové železniční zastávky dojde současně ke zřízení zcela nového orientačního systému pro cestující. Vzhledem k tomu, že práce budou prováděny za úplné výluky, nebude zřizován provizorní OS. Bude osazena na novém nástupišti..

Tabule je navržena:

- jako neprosvětlená jednostranná na přístřešku pro cestující. Předpokládaný rozměr tabulí je 5450 x 600 mm. Podle požadavku normy SŽDC TNŽ 73 6390 jsou podélné tabule rozmístěny po cca 70 m, bude tedy zřízena jedna, v provedení pouze názvu;
- nově (oproti předchozímu stupni) se jednostranně na zhlaví -dle dopisu ze dne 11.2.2025 od podavatele SŽ Facility -nezřizují a jsou vypuštěny.

Příčné tabule (kolmo na osu koleje) nejsou navrženy vzhledem k charakteru zastávky.

Barevné provedení tabulí je RAL 9003 pro písmo, modrá RAL 5003 pro podklad. Font písma ARIAL Bold malá a velká abeceda.

*SO 14-77-01 ŽST Heřmanova Huť, orientační systém*

Z důvodu kompletní rekonstrukce a odstranění všech současných součástí i přilehlých prostranství vybavení ŽST Heřmanova Huť dojde ke zřízení zcela nového orientačního systému pro cestující. Budou osazeny na nových nástupištích a na technologickém objektu v místě bývalé výpravní budovy.

Budou osazeny na nových nástupištích a na technologickém objektu v místě bývalé výpravní budovy, jsou tedy navrženy:

- jako neprosvětlené jednostranné na přístřešcích pro cestující. Předpokládaný rozměr tabulí je 4000 x 600 mm. Podle požadavku normy SŽDC TNŽ 73 6390 jsou podélné tabule rozmístěny po cca 70 m, bude tedy zřízena na každém nástupišti jedna, v provedení pouze názvu;
- jako prosvětlená jednostranná na čele výpravní budovy (1ks), nahrazující částečně koncové kolmé tabule a dále jako významný orientační prvek přestupního terminálu (vstřícně vůči směru příjezdějících vlakových i autobusových spojů). Tabule s doplňujícím piktogramem „vlak“.
- nově (oproti předchozímu stupni) se jednostranně na zhlaví -dle dopisu ze dne 11.2.2025 od podavatele SŽ Facility -nezřizují a jsou vypuštěny.

Příčné tabule (kolmo na osu koleje) nejsou navrženy vzhledem k charakteru stanice, jako náhrada a významný informační prvek je koncipována tabule na průčelí technologického objektu (viz výše).

Barevné provedení tabulí je RAL 9003 pro písmo, modrá RAL 5003 pro podklad. Font písma ARIAL Bold malá a velká abeceda.

**D.2.2.5 Demolice****D.2.2.5.1 SO 14-78-01 ŽST Heřmanova Huť, demolice VB**

Jedná se o jednopodlažní obdélníkový objekt o rozměrech 19,3 x 9,0 m se sedlovou střechou. Výška objektu je od terénu po hřeben střechy 7,04 m. Svislé konstrukce jsou zděné z cihel plných pálených, které jsou na betonových základech (*předpoklad*). Střešní konstrukce je pomocí vázaného krovu s keramickou střešní



krytinou (*bobrovky*). Součástí objektu jsou dva zděné komíny. Okenní výplně jsou dřevěné, převážně zazděné. Základy se předpokládají železobetonové.

zastavěná plocha bouraného objektu: 173,70 m<sup>2</sup>

zastavěná plocha bouraného objektu: 939,33 m<sup>3</sup>

#### D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

##### *SO 11-79-01 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, drobná architektura*

Stávající odpadkový koš na nástupišti bude odstraněn a na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

##### *SO 11-79-02 Zast. Blatnice, drobná architektura*

Stávající odpadkový koš na nástupišti bude odstraněn a na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

##### *SO 11-79-03 Zast. Rochlov, drobná architektura*

Stávající odpadkový koš na nástupišti bude odstraněn a na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

##### *SO 12-79-04 ŽST Přehýšov, drobná architektura*

Na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (2 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (2 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

Součástí tohoto SO je také demolice a výstavba nového oplocení v. 2m.

Délka demolovaného a nového oplocení: 114m.

##### *SO 13-79-05 Zast. Heřmanova Huť- Vlkyš, drobná architektura*

Na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

*SO 14-79-01 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č. 1 - drobná architektura*

Stávající nádoba na posypový materiál na nástupišti bude odstraněna a na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

*SO 14-79-02 ŽST Heřmanova Huť, nástupiště č. 2 - drobná architektura*

Na nástupišti budou nově osazeny koše na tříděný odpad (1 ks). Zároveň bude osazen box ze sklolaminátu a s panty z nerezavějící oceli o objemu 750 l na posypový materiál (1 ks). Lavička, vývěsková tabule a informační panely budou součástí nového přístřešku.

Dodávka mobiliáře bude řešena pomocí centrálního nákupu.

**D.2.3 Trakční a energetická zařízení****D.2.3.1 Trakční vedení***SO 00-81-01 Nýřany - Heřmanova Huť, trakční vedení*

Jedná se o trať jednokolejnou neelektrizovanou s rychlostí do 80 km/h. Trakční vedení bude navrženo na traťovou rychlost do 80 km/h. Pro elektrizaci bude navržena trakční proudová soustava jednofázová, 25 kV AC/50 Hz.

Hlavní sestava bude 100Cu+50Bz bez přídavného lana a vedlejší sestava 80Cu+50Bz bez přídavného lana. Ve stavbě se neuvažuje energetický kabel 22kV.

Základy budou hloubené se svorníky. Stožáry na trati budou navrženy ocelové z U-profilů (DS) a příhradové ocelové (BP), u trakčních bran se navrhnou stožáry typu TBS, 2TBS, BP s maximálním rozpětím 65 m. Závěsy TV budou na otočných konzolách, případně na branách na konzolách SIK.

Kotvení budou navržena pro hlavní systémy 1:3. Pevné body budou navrženy se zakotvením na stožáru.

Trať bude napájena z nové spínací stanice Nýřany. Napájecí vedení bude vedeno od odpojovače 31 na stožáru N2 v žst Nýřany. Případně může být trať napájena přes odpojovač 412 na stožáru 125 v žst Nýřany.

V km 7,221 se nachází dálniční nadjezd. Výška nadjezdu je v nejnižším místě 6,18 m nad TK v případě kol. č. 3 a 6,26m nad TK v případě kol. č. 1. Dále v blízkosti nadjezdu v km 7,165 dochází ke změně sklonu koleje z -1,27‰ na -13,34‰. Z důvodu zachování geometrie TV a dodržení vzdušných vzdáleností dle ČSN EN 50119, ed.3 bude navržena snížená výška troleje a sestavy. Vtr bude 5300 mm, VS bude 750 mm. Protidotykové zábrany jsou řešeny v SO 11-81-02 Nýřany – Heřmanova Huť, protidotykové zábrany na dálničním nadjezdu.

V km 7,774 dochází ke změně sklonu koleje z -14,89 ‰ na -0,46 ‰. Z důvodu zachování geometrie TV dle ČSN EN 50119, ed.3 bude navržena zvýšená výška troleje. Vtr bude 5650 mm.

V km 9,019 dochází ke změně sklonu koleje z -2,10 ‰ na +13,50 ‰. Z důvodu zachování geometrie TV dle ČSN EN 50119, ed.3 bude navržena zvýšená výška troleje. Vtr bude 5650 mm.

Na traťovém úseku Nýřany – Heřmanova Huť bude instalováno 197ks nových stožárů. Rozvinutá délka TV je 11809 m.

*SO 11-81-01 Nýřany - Heřmanova Huť, připojení SpS na TV*

V žst Nýřany bude na stávajících stožárech na stávající konzoly nataženo napájecí vedení lanem Cu 120mm<sup>2</sup>. Napájecí vedení povede ze stožáru N2 na stožárech podél koleje č. 12. Délka napájecího vedení je 571 m.

Napájecí vedení bude ukončeno na stožáru N4 na odpojovači S1. Na svod z odpojovače budou přes pojistku připojeny kabely 2x 50-AXEKVCEY 1x240mm<sup>2</sup>. Kabely budou zaústěny do budovy SpS. Ze SpS pak dále povedou kabely 2x 50-AXEKVCEY 1x240mm<sup>2</sup> ke stožáru N5, přes pojistku na svod odpojovače S11. Z odpojovače S11 bude zřízen svod na trakční vedení.

*SO 11-81-02 Nýřany - Heřmanova Huť, protidotykové zábrany na dálničním nadjezdu*

Na dálničním nadjezdu v km 7,221 budou zřízeny protidotykové zábrany. Zábrany budou do výšky 1,0 m navrženy jako plné stěny. Minimální vzdálenost nosného lana od kraje zábrany je 2,25 m. Celkem bude instalováno 18 ks protidotykových zábran.

*SO 12-81-01 ŽST Přehýšov, napájení EOv z TV*

V žst Přehýšov bude na stožáru 137 umístěn odpojovač Z108 pro napájení EOv. Odpojovač bude vybaven motorovým pohonem a bude dálkově řízený. Na svod z odpojovače budou přes pojistku připojeny kabely. Kabelové vedení je součástí SO 12-84-01 ŽST Přehýšov, elektrický ohřev výměn.

*SO 14-81-01 ŽST Heřmanova Huť, napájení EOv z TV*

V žst Heřmanova Huť bude na stožáru 181 umístěn odpojovač Z118 pro napájení EOv. Odpojovač bude vybaven motorovým pohonem a bude dálkově řízený. Na svod z odpojovače budou přes pojistku připojeny kabely. Kabelové vedení je součástí SO 14-84-01 ŽST Heřmanova Huť, elektrický ohřev výměn.

D.2.3.4 Ohřev výhybek

*SO 12-84-01 ŽST Přehýšov, elektrický ohřev výhybek*

V rámci stavby bude ve stanici instalován nový elektrický ohřev na výhybkách č. 1 a 2 dle požadavku dopravního technologa.

Celkový instalovaný výkon EOv je cca 14,6kW. EOv na výhybkách bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v kioskové trafostanici TREOV. Pro napájení EOv bude trafostanice vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem s dvojitým sekundárním vinutím 160//60/100kVA, 25//0,46/0,4kV 50 Hz, napájená z trakčního vedení, která bude napájet univerzální napájecí zdroj zabezpečovacího zařízení a EOv (60kVA).

Ovládání EOv bude zajištěno místně pomocí řídicí stanice PLC instalované do rozvaděče REOV a soustavou čidel, případně dálkově pomocí systému dálkové diagnostiky TS ŽDC z určeného dispečerského pracoviště. Pomocí dálkové diagnostiky TS ŽDC bude rovněž umožněno sledování stavu EOv a zobrazování poruch na vybraném pracovišti údržby, resp. na ED Plzeň. Přenos informací z řídicí stanice v REOV do přenosového

systému a dále do DDTS ŽDC bude proveden přes místní optický kabel, který bude do rozvaděče REOV položen v rámci sdělovacího zařízení.

*SO 14-84-01 ŽST Heřmanova Huť, elektrický ohřev výhybek*

V rámci stavby bude ve stanici instalován nový elektrický ohřev na výhybku č. 1 dle požadavku dopravního technologa.

Celkový instalovaný výkon EOJ je cca 6,4kW. EOJ na výhybce bude napájeno z rozvaděče REOV, který bude umístěn v kioskové trafostanici TREOV. Pro napájení EOJ bude trafostanice osazena transformátorem 25/0,46kV o výkonu 60kVA.

Ovládání EOJ bude zajištěno místně pomocí řídicí stanice PLC instalované do rozvaděče REOV a soustavou čidel, případně dálkově pomocí systému dálkové diagnostiky TS ŽDC z určeného dispečerského pracoviště. Pomocí dálkové diagnostiky TS ŽDC bude rovněž umožněno sledování stavu EOJ a zobrazování poruch na vybraném pracovišti údržby, resp. na ED Plzeň. Přenos informací z řídicí stanice v REOV do přenosového systému a dále do DDTS ŽDC bude proveden přes místní optický kabel, který bude do rozvaděče REOV položen v rámci sdělovacího zařízení.

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

*SO 11-86-01 SpS Nýřany, DOÚO*

Tento objekt řeší pokládku nových kabelů pro ovládání nových trakčních úsekových odpojovačů a instalaci nové ovládací skříňové trakčních odpojovačů do místnosti rozvodny nn v budově nové spínací stanice. Celkem budou z budovy spínací stanice ovládány 3ks motorových pohonů úsekových odpojovačů. K jednotlivým odpojovačům budou vedeny ovládací kabely typu CYKY-O 7x4mm<sup>2</sup>.

Ovládací pult bude napájen z rozvaděče RTO, který bude obsahovat oddělovací transformátor a hlídač izolačního stavu.

Z ovladače budou vedeny ovládací kabely přímo k motorovým pohonům jednotlivých odpojovačů, nebude použita přechodová svorkovnicová skříň.

*SO 11-86-02 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nového rozvaděče RH do rozvodny nn v novém technologickém objektu, který bude napojen přírodním kabelem z vnějšího pilířového elektroměrového rozvaděče RE. Z rozvaděče RH bude pak napojen rozvaděč RO, z něhož bude napojena nová osvětlovací soustava zastávky.

Nová osvětlovací soustava bude vybudovaná na novém nástupišti a přístupových cestách na nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sdruženými sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly s teplotou chromatičnosti 3000K.

Součástí osvětlení bude i napojení osvětlení přístřešku pro cestující, který bude součástí nového technologického objektu.

Na vybraných osvětlovacích stožárech bude nainstalován rozhlas a také kamerový systém. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry.

Osvětlení nástupiště a přístupových cest na nástupiště bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí spínacích hodin a fotočidla. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

V rámci tohoto SO dále bude zřízena přípojka nn pro přejezdové zabezpečovací zařízení P645 v novém km 1,261. Přípojka nn bude začínat v rozvaděči RH v novém technologickém objektu a bude ukončena v plastovém pilířovém společném rozvaděči R-PZS pro přejezdy, který bude osazen zády k fasádě reléového domku přejezdu.

Dále bude v rámci tohoto SO položen vnitřní napájecí kabel z rozvaděče RH v novém technologickém objektu do sousední místnosti sdělovacího zařízení, kde bude instalován rozvaděč R-sděl.

Nový technologický objekt bude napojen na vnější zemnicí soustavu, na kterou bude připojen i hromosvod. Zemnicí soustava je součástí EI příslušného technologického domku.

#### *SO 11-86-03 Zast. Kamenný Újezd u Nýřan, přípojka nn z rozvodu ČEZ*

V rámci tohoto SO dojde ke zřízení nového odběrného místa z distribuční sítě ČEZ. Z HDS na podpěrném bodu ČEZ bude veden kabel přípojky nn do nového pilířového elektroměrového rozvaděče RE, který bude zády přisazen k fasádě nového přístřešku sdruženého s technologickým objektem, který bude vybudován v zastávce Kamenný Újezd u Nýřan v rámci této stavby. Technologický objekt bude sestaven z rozvodny nn a sdělovací místnosti. Z rozvaděče RE bude vyveden kabel do hlavního rozvaděče RH, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Přípojka nn bude sloužit pro napájení nového venkovního osvětlení pro cestující, sdělovacího zařízení a přejezdu P645 v km 1,261 a přejezdu P647 v km 1,914 – uvedeny nové km. Přejezd P647 bude napojen již v rámci zabezpečovacího zařízení.

#### *SO 11-86-04 Zast. Blatnice u Nýřan, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nového rozvaděče RH do rozvodny nn v novém technologickém objektu, který bude napojen přívodním kabelem z vnějšího pilířového elektroměrového rozvaděče RE. Z rozvaděče RH bude pak napojen rozvaděč RO, z něhož bude napojena nová osvětlovací soustava zastávky.

Nová osvětlovací soustava bude vybudovaná na novém nástupišti a přístupové cestě na nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sdruženými sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly s teplotou chromatičnosti 3000K.

Součástí osvětlení bude i napojení osvětlení přístřešku pro cestující, který bude součástí nového technologického objektu.

Na vybraných osvětlovacích stožárech bude nainstalován rozhlas a také kamerový systém. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry.

Osvětlení nástupiště a přístupové cesty na nástupiště bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí spínacích hodin a

fotočidla. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

V rámci tohoto SO dále bude zřízena přípojka nn pro přejezdové zabezpečovací zařízení P650 v novém km 4,040 a P651 v novém km 4,114. Mezi těmito přejezdy bude v rámci zabezpečovacího zařízení instalován reléový domek RD, z něhož budou oba přejezdy napojeny v rámci zabezpečovacího zařízení. Podobně bude z tohoto RD v rámci zabezpečovacího zařízení napojen i přejezd P652 v novém km 4,643.

Přípojka nn bude začínat v rozvaděči RH v novém technologickém objektu a bude ukončena v plastovém pilířovém společném rozvaděči pro přejezdy R-PZS, který bude osazen zády k fasádě výše uvedeného reléového domku RD, který bude situován samostatně.

Dále bude v rámci tohoto SO položen vnitřní napájecí kabel z rozvaděče RH v novém technologickém objektu do sousední místnosti sdělovacího zařízení, kde bude instalován rozvaděč R-sděl.

Nový technologický objekt bude napojen na vnější zemnicí soustavu, na kterou bude připojen i hromosvod.

Zemnicí soustava je součástí EI příslušného technologického domku.

#### *SO 11-86-05 Zast. Blatnice u Nýřan, přípojka nn z rozvodu ČEZ*

V rámci tohoto SO dojde ke zřízení nového odběrného místa z distribuční sítě ČEZ. Z HDS na podpěrném bodu ČEZ bude veden kabel přípojky nn do nového pilířového elektroměrového rozvaděče RE, který bude zády přisazen k fasádě nového přístřešku sdruženého s technologickým objektem, který bude vybudován v zastávce Blatnice u Nýřan v rámci této stavby. Technologický objekt bude sestaven z rozvodny nn a sdělovací místnosti. Z rozvaděče RE bude vyveden kabel do hlavního rozvaděče RH, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Přípojka nn bude sloužit pro napájení nového venkovního osvětlení pro cestující, sdělovacího zařízení a přejezdů P650 a P651 v nových km 4,040 a 4,114. Tyto přejezdy budou napojeny ze samostatného reléového domku RD situovaného cca uprostřed mezi uvedenými přejezdy. Z uvedeného RD bude pak ještě v rámci zabezpečovacího zařízení napojen přejezd P652 v novém km 4,643.

#### *SO 11-86-06 Zast. Rochlov, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nového rozvaděče RH do rozvodny nn v novém technologickém objektu, který bude napojen přívodním kabelem z vnějšího pilířového elektroměrového rozvaděče RE. Z rozvaděče RH bude pak napojen rozvaděč RO, z něhož bude napojena nová osvětlovací soustava zastávky.

Nová osvětlovací soustava bude vybudovaná na novém nástupišti a přístupové cestě na nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sdruženými sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly s teplotou chromatičnosti 3000K.

Součástí osvětlení bude i napojení osvětlení přístřešku pro cestující, který bude součástí nového technologického objektu.

Na vybraných osvětlovacích stožárech bude nainstalován rozhlas a také kamerový systém. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry.

Osvětlení nástupiště a přístupové cesty na nástupiště bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC.



Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí spínacích hodin a fotočidla. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

V rámci tohoto SO dále bude zřízena přípojka nn pro přejezdové zabezpečovací zařízení P653 v novém km 5,312. Přípojka nn bude začínat v rozvaděči RH v novém technologickém objektu a bude ukončena v plastovém piliřovém společném rozvaděči pro přejezdy R-PZS, který bude osazen zády k fasádě reléového domku přejezdu.

Dále bude v rámci tohoto SO položen vnitřní napájecí kabel z rozvaděče RH v novém technologickém objektu do sousední místnosti sdělovacího zařízení, kde bude instalován rozvaděč R-sděl.

Nový technologický objekt bude napojen na vnější zemnicí soustavu, na kterou bude připojen i hromosvod.

Zemnicí soustava je součástí EI příslušného technologického domku.

#### *SO 11-86-07 Zast. Rochlov, úprava přípojky nn z rozvodu ČEZ*

V rámci tohoto SO dojde k úpravě stávajícího odběrného místa z distribuční sítě ČEZ. Z nové HDS instalované na podpěrném bodu ČEZ, kde je instalovaná stávající HDS, bude veden kabel přípojky nn do nového piliřového elektroměrového rozvaděče RE, který bude zády přisazen k fasádě nového přístřešku sdruženého s technologickým objektem, který bude vybudován v zastávce Rochlov v rámci této stavby. Technologický objekt bude sestaven z rozvodny nn a sdělovací místnosti. Z rozvaděče RE bude vyveden kabel do hlavního rozvaděče RH, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Přípojka nn bude sloužit pro napájení nového venkovního osvětlení pro cestující, sdělovacího zařízení a přejezdu P653 v novém km 5,312. Tento přejezd bude napojen ze samostatného reléového domku RD situovaného u uvedeného přejezdu.

#### *SO 12-86-01 ŽST Přehýšov, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k vybudování nové osvětlovací soustavy na obou nástupištích a u přístupových cest na tato nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly s teplotou chromatičnosti 3000K.

Na vybraných osvětlovacích stožárech bude nainstalován rozhlas a také kamerový systém. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry. V případě stožárů, které nebudou sdružené – jedná se o stožáry osvětlující přístupové cesty, na nichž nebudou instalovány kamery budou použity doposud používané typy sklopných osvětlovacích stožárů.

Nový podchod bude osvětlen pomocí antivandal svítidel instalovaných ve stropních nikách. Podobně bude osvětlován i krytý přístup do podchodu na straně koleje č.1. Zde budou svítidla instalována na stropní konstrukci zastřešení.

Osvětlení nástupišť a přístupových cest na nástupiště – včetně podchodu a krytého přístupu do podchodu na straně koleje č.1 – bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v nové technologické budově. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí spínacích hodin a fotočidla. V podchodu a kryté části přístupového chodníku do podchodu bude zajištěno napájení z 1. stupně (zajištěná síť) a bude v celodenním



provozu. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

Podobně bude řešeno i osvětlení prostoru u výhybek č. 1 a 2. Zde budou použity sklopné stožáry výšky 12m a u každé výhybky bude situován jeden osvětlovací stožár napojený samostatným kabelovým přívodem. Stožáry budou vybaveny manipulačními plošinami, protože budou instalovány ve svahu. Napájecí kabely budou napojeny též z rozvaděče RO z nezajištěné sítě.

#### *SO 12-86-02 ŽST Přehýšov, DOÚO*

V rámci tohoto SO bude provedena pokládka ovládacího kabelu dálkového ovládání úsekového odpojovače Z108, který bude sloužit k napájení trafostanice TR EOv a ZZ.

Pro ovládání odpojovače bude použita nová ovládací skříň označena jako MS1, které bude umístěna v místnosti DŘT v nové technologické budově. Komunikace ovládací skříně se systémem DŘT bude probíhat prostřednictvím optického kabelu.

Ovládací skříň bude napájena z nového rozvaděče RZN, ve kterém bude umístěn oddělovací transformátor 230/230V a hlídač izolačního stavu. Rozvaděč RZN bude napájen ze zdroje UNZ, aby bylo zajištěno zálohované napájení. Rozvaděč RZN je součástí PS 12-03-71.

Z ovládací skříně MS1 bude vyveden kabel CYKY-O 7x4mm<sup>2</sup> přímo do motorového pohonu odpojovače Z108, nebude použita svorkovnicová přechodová skříň.

#### *SO 12-86-03 ŽST Přehýšov, přípojka 22kV*

V rámci tohoto SO dojde ke zřízení nového odběrného místa napojeného z distribuční sítě vn ČEZ. Z určeného přípojovacího bodu rozvodu 22kV – sloup vedení č.7 22kV linky VN8660 situovaný na pozemku č. 4809 v k.ú. Přehýšov. Na sloupu bude doplněn svodič přepětí a kabelosvod pro kabelové vedení 22kV. Kabel vn 22kV pak bude zaveden do rozvodny vn v nové technologické budově, která bude v prostoru nové železniční stanice vybudována.

#### *SO 13-86-01 Zast. Heřmanova Huť- Vlkyš, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k instalaci nového rozvaděče RH do rozvodny nn v novém technologickém objektu, který bude napojen přívodním kabelem z vnějšího pilířového elektroměrového rozvaděče RE. Z rozvaděče RH bude pak napojen rozvaděč RO, z něhož bude napojena nová osvětlovací soustava zastávky.

Nová osvětlovací soustava bude vybudovaná na novém nástupišti a přístupové cestě na nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sdruženými sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly s teplotou chromatičnosti 3000K.

Součástí osvětlení bude i napojení osvětlení přístřešku pro cestující, který bude součástí nového technologického objektu.

Na vybraných osvětlovacích stožárech bude nainstalován rozhlas a také kamerový systém. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry.

Osvětlení nástupiště a přístupové cesty na nástupiště bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí spínacích hodin a fotočidla. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

V rámci tohoto SO dále bude zřízena přípojka nn pro nové přejezdové zabezpečovací zařízení v km 8,517. U tohoto přejezdu bude v rámci zabezpečovacího zařízení instalován reléový domek RD, z něhož bude přejezdové zabezpečovací zařízení napojeno.

Přípojka nn bude začínat v rozvaděči RH v novém technologickém objektu a bude ukončena v plastovém pilířovém společném rozvaděči pro přejezdy R-PZS, který bude osazen zády k fasádě výše uvedeného reléového domku RD, který bude situován samostatně.

Dále bude v rámci tohoto SO položen vnitřní napájecí kabel z rozvaděče RH v novém technologickém objektu do sousední místnosti sdělovacího zařízení, kde bude instalován rozvaděč R-sděl.

Nový technologický objekt bude napojen na vnější zemnicí soustavu, na kterou bude připojen i hromosvod.

Zemnicí soustava je součástí EI příslušného technologického domku.

#### *SO 13-86-02 Zast. Heřmanova Huť- Vlkýš, přípojka nn z rozvodu ČEZ*

V rámci tohoto SO dojde ke zřízení nového odběrného místa z distribuční sítě ČEZ. Z HDS vřazené do stávajícího vývodového kabelu nn ČEZ v blízkosti stávající trafostanice 22/0,4kV ČEZ – DTS PS 1017 - bude veden kabel přípojky nn do nového pilířového elektroměrového rozvaděče RE, který bude zády přisazen k fasádě nového přístřešku sdruženého s technologickým objektem, který bude vybudován v zastávce Heřmanova Huť- Vlkýš v rámci této stavby. Technologický objekt bude sestaven z rozvodny nn a sdělovací místnosti. Z rozvaděče RE bude vyveden kabel do hlavního rozvaděče RH, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Přípojka nn bude sloužit pro napájení nového venkovního osvětlení pro cestující, sdělovacího zařízení a nového přejezdu (náhrada za stávající přejezd P656, který bude zrušen) v novém km 8,517 (obchvat Heřmanovy Hutě). Tento přejezd bude napojen ze samostatného reléového domku RD situovaného u uvedeného přejezdu. Poloha tohoto přejezdu se může v rámci stavby ještě měnit.

#### *SO 14-86-01 ŽST Heřmanova Huť, venkovní rozvody nn a osvětlení*

V rámci tohoto SO dojde k vybudování nové osvětlovací soustavy nových nástupišť a přístupových cest na nástupiště. Osvětlovací soustava bude tvořena sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6m, které budou osazeny LED svítidly. V případě sdružených stožárů bude použit vzorový list železničního spodku Ž17 – sdružené stožáry. V případě stožárů, které nebudou sdružené, byl vznesen ze strany Stavební zprávy západ požadavek, aby byly projektovány doposud používané typy sklopných osvětlovacích stožárů a došlo tak ke snížení investičních nákladů v rámci SO, které řeší osvětlení nástupišť. Dále bude v rámci tohoto SO osvětlen prostor výhybky č. 1. Osvětlení tohoto prostoru bude tvořeno sklopným osvětlovacím stožárem výšky 12m osazeným svítidlem LED.

Osvětlení nástupišť, přístupových cest na nástupiště a prostoru výhybky bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém domku. Osvětlení bude začleněno do systému DDTS ŽDC. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky z řídicí jednotky PLC nebo místně pomocí

spínacích hodin a fotočidla. Pro napájení osvětlení bude použita napájecí soustava 3N AC 50Hz, 400V/230V / TT. Každý osvětlovací stožár bude samostatně uzemněn.

V rámci tohoto SO dále bude zřízena přípojka nn pro přejezdové zabezpečovací zařízení PZS 659 v km 9,449. Přípojka nn bude začínat v rozvaděči RH v novém technologickém domku a bude ukončena v plastovém pilířovém společném rozvaděči pro přejezdy, který bude osazen zády k fasádě reléového domku u přejezdu.

Dále bude v rámci tohoto SO položen napájecí kabel z rozvaděče RH v novém technologickém domku do nové kioskové trafostanice TR-EOV. Kabel bude sloužit pro napájení vlastní spotřeby kiosku trafostanice.

#### *SO 14-86-02 ŽST Heřmanova Huť, přípojka nn z rozvodu ČEZ*

V rámci tohoto SO dojde ke zřízení nového odběrného místa z distribuční sítě ČEZ. Z HDS na podpěrném bodu ČEZ bude veden kabel přípojky nn do nového pilířového elektroměrového rozvaděče, který bude zády přisazen k fasádě nového technologického domku, který bude vybudován v ŽST Heřmanova Huť v rámci této stavby. Z rozvaděče RE bude vyveden kabel do hlavního rozvaděče RH, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém domku. Přípojka nn bude sloužit pro napájení nového venkovního osvětlení pro cestující, sdělovacího zařízení a přejezdu PZS 659 v km 9,449.

#### *SO 14-86-03 ŽST Heřmanova Huť, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 8,985*

V rámci tohoto SO bude provedena pokládka ovládacího kabelu dálkového ovládání úsekového odpojovače Z118, který bude sloužit k napájení trafostanice TR-EOV.

Pro ovládání odpojovače bude použita nová ovládací skříň označena jako MS1, která bude umístěna v rozvodně nn v novém technologickém domku. Komunikace ovládací skříně se systémem DŘT bude probíhat prostřednictvím optického kabelu.

Ovládací skříň bude napájena z nového rozvaděče RZN, ve kterém bude umístěn oddělovací transformátor 230/230V a hlídač izolačního stavu. Rozvaděč RZN bude napájen z UPS, aby bylo zajištěno zálohované napájení. Rozvaděč RZN i UPS je součástí PS 14-03-71.

Z ovládací skříně MS1 bude vyveden kabel CYKY-O 7x4mm<sup>2</sup> přímo do motorového pohonu odpojovače Z118, nebude použita svorkovnicová přechodová skříň.

#### *SO 14-86-03 ŽST Heřmanova Huť, DOÚO*

V rámci tohoto SO bude provedena pokládka ovládacího kabelu dálkového ovládání úsekového odpojovače Z118, který bude sloužit k napájení trafostanice TR-EOV.

Pro ovládání odpojovače bude použita nová ovládací skříň označena jako MS1, která bude umístěna v rozvodně nn v novém technologickém domku. Komunikace ovládací skříně se systémem DŘT bude probíhat prostřednictvím optického kabelu.

Ovládací skříň bude napájena z nového rozvaděče RZN, ve kterém bude umístěn oddělovací transformátor 230/230V a hlídač izolačního stavu. Rozvaděč RZN bude napájen z UPS, aby bylo zajištěno zálohované napájení. Rozvaděč RZN i UPS je součástí PS 14-03-71.

Z ovládací skříně MS1 bude vyveden kabel CYKY-O 7x4mm<sup>2</sup> přímo do motorového pohonu odpojovače Z118, nebude použita svorkovnicová přechodová skříň.

#### D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

##### *SO 00-87-01 Nýřany - Heřmanova Huť, ukolejnění*

Stavební objekt ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí TV a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV (v POTV, tj. v prostoru ohrožení trakčním vedením), a to ve smyslu ČSN 341500 ed. 2, ČSN 341530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 3 a ČSN 50122-2 ed. 3. Předpokládá se použití individuálního ukolejnění jednotlivých stožárů a konstrukcí, v odůvodnitelných případech skupinové. Použito bude přímé ukolejnění. Součástí stavebního objektu ukolejnění je dále prověření vodivé cesty zpětného trakčního proudu dle ČSN 341530 ed. 2 a propojení kolejnic příčnými proudovými propojeními.

#### D.2.3.8 Vnější uzemnění

##### *SO 11-88-01 SpS Nýřany, vnější uzemnění*

Předmětem tohoto objektu je návrh zemnicí soustavy nové spínací stanice. Dle TNI 33 2000-4-41, čl. 5.1.1.1 k ČSN 33 2000-4-41 ed.3, nemá být odpor uzemnění pracovního středu trafostanice větší než 5Ω.

Protože ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí na napěťové hladině 27kV není řešena pouze ukolejněním s rychlým vypnutím a soustava je zároveň přes zpětný pól transformátoru uzemněna, je dle ČSN 34 1500 ed.2, čl. 5.4.4.3, odst. d), nutné vybudovat zemnicí soustavu o hodnotě zemního odporu nižší než 5Ω.

Uzemňovací soustava bude složena z uzemnění založeného v základech budovy spínací stanice a dále ze zemnicího pásku uloženého po obvodu budovy.

Spínací stanice bude na straně vchodů opatřena ekvipotenciálním prahem dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3, čl. NA.10.1.2.

##### *SO 12-88-01 ŽST Přehýšov, uzemnění TB*

Součástí tohoto SO je výstavba uzemnění nové technologické budovy. Vzhledem k tomu, že součástí technologické budovy bude zároveň i trafostanice 22/0,4kV, bude její uzemňovací soustava společná pro rozvodnou soustavu 22kV a soustavu 0,4kV a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu.

Uzemňovací soustava bude tvořena zemnicím páskem uloženým v základech technologické budovy a dále zemnicím páskem uloženým po obvodu technologické budovy. Uzemnění musí být uloženo ve vzdálenosti minimálně 5m od osy elektrizované koleje.

Pro připojení hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 ed.2 max. 10 Ω.

Dle TNI 33 2000-4-41, čl. 5.1.1.2 k ČSN 33 2000-4-41 ed.3, nemá celkový odpor nulovacích vodičů odcházejících vedení z transformovny včetně uzemněného uzlu transformátoru být pro síť o jmenovitém napětí  $U_0 = 230V$  větší jak 2Ω.

Uzemnění technologické budovy musí mít tedy menší hodnotu přechodového odporu než 2Ω.

Do zemnicí soustavy, která je navržena z pásku FeZn 30x4mm budou vřazeny zemnicí jímky, ve kterých je možno v případě nutnosti soustavu proměřit a zjistit tak její stav.

Technologická budova bude před vchodem to trafokomory a rozvodny vn opatřena ekvipotenciálním prahem dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3, čl. NA.10.1.2.

*SO 12-88-02 ŽST Přehýšov, uzemnění trafostanice 25//0,46/0,4kV pro EOv a ZZ*

Předmětem tohoto objektu je návrh oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 50Ω, která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25//0,46/0,4kV pro napájení zab. zař. a EOv.

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže jak 5m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržáním minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

*SO 14-88-01 ŽST Heřmanova Huť, uzemnění technologického domku*

Součástí tohoto SO je vybudování vnějšího uzemnění nového technologického domku. Uzemňovací soustava bude tvořena zemnicím páskem FeZn 30x4 uloženým v základových pasech nového technologického domku a dále zemnicím páskem uloženým po obvodu technologického objektu. Uzemnění musí být uloženo ve vzdálenosti minimálně 5m od osy elektrizované koleje.

Pro uzemnění hromosvodu je předepsána hodnota uzemnění dle ČSN EN 62305-3 ed.2 maximálně 10Ω. Dle PNE 33 0000-1 ed.6 má mít elektrická přípojka délky přes 200m odpor uzemnění PEN vodiče nejvýše 5Ω. Nová uzemňovací soustava technologického domku tedy bude vybudována s hodnotou přechodového odporu maximálně 5Ω.

*SO 14-88-02 ŽST Heřmanova Huť, uzemnění trafostanice 25/0,46kV pro EOv*

Předmětem tohoto objektu je návrh oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 50Ω, která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25//0,46/0,4kV pro napájení zab. zař..

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže jak 5m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržáním minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

## D.2.4 Ostatní stavební objekty

## D.2.4.1 Příprava území, kácení, rekultivace

*SO 00-92-01 Nýřany - Heřmanova Huť, náhradní výsadby a vegetační úpravy – kácení*

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v lokalitách stavebních úprav. Okolí železniční trati prochází údržbou. Přesto bylo zjištěno na základě provedeného dendrologického průzkumu, že se v zájmovém území vyskytuje z velké části náletová vegetace, kterou bude nutné vykácet v souvislosti se stavbou.

Kácení dřevin je vhodné provádět pouze v nezbytně nutné míře v období vegetačního klidu od listopadu do března v souladu se stanovisky, které byly vydány příslušnými úřady dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

*SO 11-93-01 Nýřany – Přehýšov přeložka Kbelanského potoka v km 3,911*Stávající stav

Kbelanský potok, ve správě Lesů České republiky, protéká obcí Blatnice a představuje levostranný přítok Hněvnického potoka. V místě křížení železniční tratě je potok převeden pod mostním objektem (ev. km 3,875), pod kterým je koryto opevněno. V dotčeném území je do potoka zaústěn železniční příkop a pramen železité vody. Podél toku se nachází doprovodné dřeviny v podobě nesouvislého liniového břehového porostu a náletového charakteru.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy železničního tělesa a přestavby mostního objektu, v místě křížení vodního toku Kbelanského potoka, dochází k úpravě tohoto toku. Vlastní tok bude směrově upraven tak, aby křížení s železniční tratí bylo kolmé. Úpravou trasy dojde k nepatrnému prodloužení toku a k úpravě jeho sklonu. Celková délka přeloženého úseku toku je 78 m. Do přeložky vodního toku bude napojen železniční příkop a pramen železité vody. V místě přítoku do toku budou dno i svahy koryta opevněny. Úsek toku pod mostním objektem bude směrově stabilizován. Za mostním objektem bude v délce 18 m provedeno i pročištění stávajícího dna koryta od nahromaděných nánosů.

*SO 11-93-02 Nýřany – Přehýšov, přeložka Kbelanského potoka v obci Blatnice*Stávající stav

Kbelanský potok, ve správě Lesů České republiky, protéká obcí Blatnice a představuje levostranný přítok Hněvnického potoka. V dotčeném území je potok převeden pod polní cestou silničním kruhovým propustkem BT DN600. Podél toku se nachází doprovodné dřeviny v podobě nesouvislého liniového břehového porostu a náletového charakteru.

Navrhovaný stav

Z důvodu úpravy polní cesty a přestavby silničního propustku, v místě křížení vodního toku Kbelanského potoka, dochází k lokální úpravě tohoto toku. Vlastní tok bude mírně směrově upraven, čímž dojde k jeho

nepatrnému prodloužení a úpravě jeho podélného sklonu. Celková délka přeloženého úseku toku je 35 m. Před a za propustkem bude provedeno opevnění svahů i dna koryta.

#### D.2.4.2 Náhradní výsadba

##### *SO 00-96-01 Nýřany - Heřmanova Huť, náhradní výsadby a vegetační úpravy - náhradní výsadby*

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou náhradní výsadby v hodnotě ekologické újmy vycházející z odstranění stávajících dřevin viz SO 00-92-01 Nýřany - Heřmanova Huť, náhradní výsadby a vegetační úpravy - kácení.

Na základě § 9 zákona č.114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém stanovisku ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Jako podklad pro určení náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby dle požadavků výše uvedených stanovisek. Dle výše zmíněného zákona obce vedou přehled pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu.

#### D.2.4.3 Zabezpečení veřejných zájmů

##### *SO 00-97-01 Nýřany - Heřmanova Huť, staveništní komunikace*

Předmětem stavebního objektu je zřízení provizorních příjezdů na staveniště mimo osu stávajících komunikací a jejich odstranění po dokončení stavby. Příjezdy jsou navrženy jako nezpevněné zřízení z vrstvy drceného kameniva tloušťky 30cm šířky 3,0m + oboustranná zemní krajnice 0,5m.

Po dokončení stavby budou komunikace odstraněny a terén uveden do původního stavu.

### B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.2.8.

### B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

### B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Není předmětem dokumentace.

### B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

#### B.2.11.a Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

#### B.2.11.b Ochrana před bludnými proudy

Samostatně popsáno v části B.1.f.6. Stavba počítá se s uzemněním konstrukcí.



## B.2.11.c Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem dokumentace.

## B.2.11.d Ochrana před hlukem

Dle závěrů uvedených v samostatné příloze B.6.3 Hluková studie budou po dokončení stavby dodrženy hygienické limity hluku. Protihluková opatření nejsou navrhována.

## B.2.11.e Protipovodňová opatření

Stavbou není řešena. Stavba se nachází mimo záplavové území.

## B.2.11.f Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Téměř v celém úseku, vyjma km 4,4 – 4,9, leží trasa na poddolovaném území. V daném úseku nebyl proveden průzkum poddolovaného území. Pro potřeby předchozí stavby v úseku Plzeň – Nýřany – Zbůch byl zpracován Znalecký posudek k poddolování zájmového území. V rámci tohoto posudku je převážná část terénu pod tratí již zklidněná, bez dalších propadů. V okolí Nýřan znalec považuje terén již za konsolidovaný a nepředpokládá zde žádné problémy.

Poddolovaná území se nacházejí v bezprostřední blízkosti částí stavby. Místa s výskytem metanu se v oblasti stavby nevyskytují.

## B.2.12 Kapacitní údaje stavby

název parametru	jednotka	hodnota
Železniční svršek	km	10,284
Železniční spodek	km	10,284
Trakční vedení	km	11,809
Traťové zab. zař. a sděl. zař.	km	18,184
Staniční zab. zař. a sděl. zař.	ks	6
Nástupiště	ks	8 ( 6x 90m + 2 x 120m)
Železniční mosty	ks	2 (1x rekonstrukce, 1x novostavba)
Železniční propustky	ks	24 (18x rekonstrukce, 6x demolice)
Silniční propustky	ks	20 (10x rekonstrukce, 6x novostavba, 4x demolice)
Opěrné zdi	ks	1x zeď (novostavba)
Přístřešky pro cestující	ks	8
Železniční přejezdy zrušení	ks	6 (6x přejezd)
Rekonstrukce přejezdů	ks	12 (11x rekonstrukce, 1x novostavba)
ohřev výměn	v.j.	3
rozvody vn, nn, osvětlení a ostatní	počet SO	15
silnoproudá technologie včetně DŘT	počet PS	10
komunikace	ks	7 (6x silniční, 1x pro chodce)



### B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

#### B.3.a Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude napojena na stávající železniční infrastrukturu v ŽST Nýřany. Pro nové trakční vedení bude vybudována spínací stanice v Nýřanech na pozemku p.č. 1793/1. Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na vodovod, kanalizaci a plyn. Připojení jednotlivých prvků infrastruktury na elektrickou energii bude částečně z trakčního vedení a nových přípojek z distribuce ČEZ.

#### B.3.b Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Stavba nevyžaduje připojení na jiné sítě technické infrastruktury, než je elektrická energie. Z provedeného výpočtu spotřeby energie osobních vlaků vyplývá nárůst z denní hodnoty 901 kWh/d na 2,03 MWh/d.

#### B.3.c Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

Všechny nové prvky železniční infrastruktury určené pro pohyb cestujících budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání.

### B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.4.

### B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

#### B.5.a Terénní úpravy

Stavbou dojde k terénním úpravám v místě výstavby nové komunikace z Kamenného Újezdu do Blatnice (SO 11-30-01). V rámci SO dojde k odřezu stávajícího svahu a vybudování komunikace pro pěší a cyklisty (s možným průjezdem IZS). Realizace tohoto SO umožní odstranění 2 přejezdů na trati a zlepši obslužnost severní části obce Blatnice v případě mimořádné události a uzavření přejezdu P650. ten tvoří jediný možný přístup do této části obce.

#### B.5.b Vegetační úpravy

Okolí železniční trati prochází pravidelnou údržbou – čištění od náletových dřevin. Přesto se zde objevují porosty keřů, stromů a náletových dřevin, které bude nutné vykácet v souvislosti se stavbou. Kácení dřevin je nutné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě stanoviska vydaného příslušným úřadem dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace D. 2.4.1 Příprava území, kácení, rekultivace. Tato část dokumentace byla zpracována na základě dendrologického průzkumu. V tomto průzkumu je uvedeno, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace, také jejich finanční ocenění podle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby. Část dokumentace SO 00-96-01 Náhradní výsadba popisuje postup těchto výsadeb a vyčísluje částku na tyto výsadby dle spočtené ekologické újmy.

### B.5.c Biotechnická, protierozní opatření

V rámci stavby nebudou realizovány

## B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.

### B.6.a Vliv na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování, poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/1992 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména § 9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby dojde ke zlepšení vlivu železniční dopravy na životní prostředí zavedením elektrických souprav oproti stávajícím dieselovým.

Pouze při vlastním provádění stavby lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Úroveň hluku a vibrací se po dokončení stavby sníží oproti nynějšímu stavu.

Vzniklé odpady budou odvezeny k recyklaci popřípadě na skládku. Zhotovitel stavby se stává původcem odpadů vzniklých v rámci stavby a s odpady bude nakládat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech, v platném znění, především z hlediska předávání odpadů pouze osobám s oprávněním k převzetí příslušných druhů odpadů. Viz B.6.2.

Zhotovitel stavby bude při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady.

### B.6.b Vliv na přírodu a krajinu

Dřeviny, které je nutné v souvislosti se stavbou odstranit, budou vykáceny v rámci realizace stavby nebo v předstihu v době vegetačního klidu. Památné stromy se v oblasti nenacházejí.

### B.6.c vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

V zájmovém území stavby se nenachází žádná evropsky významná lokalita soustavy NAURA 2000.

#### B.6.d Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Na základě rozhodnutí KÚ Plzeňského kraje č.j. PK-ŽP/4474/21, stavba nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován podle zákona.

#### B.6.e Integrovaná prevence

Stavba nepodléhá záměru spadajícího do režimu zákona o integrované prevenci.

#### B.6.f navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Stavbou nová ochranná a bezpečnostní pásma nevzniknou.

### B.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní ochrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

### B.8. Zásady organizace výstavby

Pro stavbu platí ztížené podmínky pro zajištění staveniště a standardní podmínky výstavby. Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.8.

### B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavba svým charakterem nevytváří nové nároky na potřebu zásobování vodou a odvádění splaškových vod. Zůstává zachován stávající stav.

Stavbou nedojde ke zhoršení odtokových poměrů. V rámci stavby železničních a silničních mostů a propustků budou provedeny úpravy vodotečí tak, aby byl zachován plynulý průtok povrchových vod v návaznostech na stávající a navržený stav. Průtočné kapacity vodotečí v místech mostů a propustků budou po dokončení stavby zvýšeny, a to způsobem, aby bylo umožněno bezpečné převedení návrhových průtoků (dle ČSN 73 6201). Hydrotechnické výpočty mostů a propustků byly provedeny v rámci předchozího stupně (tj. stupně DUR).

V rámci rekonstrukce železničního spodku bude zrekonstruován systém odvodnění trati. Odvodnění železničního spodku (tj. odvedení dešťových vod) je navrženo s vyústěním do stávajících vodotečí, které kříží rekonstruovanou trať, výtokem do stávajících příkopů v souladu se stávajícím stavem, případně vsakovacími objekty.

V místě nových stavebních objektů, zpevněných ploch a nástupišť, kde bude nové odvedení dešťových vod, a kde se nenachází vodní recipient, byl proveden hydrogeologický průzkum. Dle výsledků bylo navrženo primárně vsakování dešťových vod. Hydrotechnické výpočty množství odváděných vod a stanovení technických parametrů vsakovacích objektů je součástí jednotlivých stavebních objektů.

Stavba svým charakterem nevytváří nároky na čerpání podzemních vod ani nevyžaduje povolení k nakládání s vodami. V zásadě však nelze zcela vyloučit, že v průběhu provádění zemních prací budou naraženy lokální zvodně. V takovém případě bude nutné zajistit čerpání ze stavebních rýh a jam.