

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Vaše č. j.:

Ze dne:

Naše č. j.: PK-DSH/12214/22

Spis. zn.: ZN/2082/DSH/21

Počet listů:

dle rozdělovníku

Počet příloh:

Počet listů příloh:

Vyřizuje:

Bc. Zdeňka Kačenová Častová

Tel.:

377195180

E-mail:

zdenka.kacenovacastova@plzensky-kraj.cz

Datum:

20.10.2022

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Oznámení zahájení územního řízení

Žadatel - Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, kterého zastupuje Metroprojekt Praha a.s., IČO 45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, podal dne 30.09.2021 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ na pozemcích v:

k.ú. Kamenný Újezd u Nýřan parc. č.: 290/1 (ostatní plocha), 395/1 (lesní pozemek), 395/4 (lesní pozemek), 396/1 (orná půda), 396/52 (orná půda), 396/53 (orná půda), 396/123 (orná půda)

k.ú. Nýřany parc. č.: 283/1 (orná půda), 284/1 (orná půda), 307 (orná půda), 422/1 (ostatní plocha), 453 (ostatní plocha), 467/1 (ostatní plocha), 467/2 (ostatní plocha), 467/3 (ostatní plocha), 467/4 (ostatní plocha), 467/5 (ostatní plocha), 467/6 (ostatní plocha), 467/9 (ostatní plocha), 467/10 (ostatní plocha), 467/12 (ostatní plocha), 467/13 (ostatní plocha), 467/14 (ostatní plocha), 467/15 (ostatní plocha), 467/16 (ostatní plocha), 470 (zastavěná plocha a nádvoří), 473 (ostatní plocha), 474 (ostatní plocha), 475 (ostatní plocha), 476 (ostatní plocha), 480/1 (ostatní plocha), 558 (ostatní plocha), 582 (trvalý travní porost), 584 (trvalý travní porost), 585 (trvalý travní porost), 588 (trvalý travní porost), 589 (ostatní plocha), 590 (ostatní plocha), 594/1 (ostatní plocha), 600 (zastavěná plocha a nádvoří), 601/1 (ostatní plocha), 601/2 (ostatní plocha), 602/2 (zahrada), 607/6 (ostatní plocha), 607/14 (ostatní plocha), 607/46 (ostatní plocha), 609 (ostatní plocha), 610/9 (ostatní plocha), 615/1 (ostatní plocha), 615/4 (ostatní plocha), 620/2 (ostatní plocha), 622 (ostatní plocha), 623/3 (ostatní plocha), 698 (vodní plocha), 699 (zastavěná plocha a nádvoří), 700 (zastavěná plocha a nádvoří), 701 (zastavěná plocha a nádvoří), 705/1 (ostatní plocha), 719/1 (zastavěná plocha a nádvoří), 720 (zastavěná plocha a nádvoří), 724 (ostatní plocha), 729 (zastavěná plocha a nádvoří), 730 (ostatní plocha), 733 (ostatní plocha), 734 (zahrada), 735 (zahrada), 737/1 (ostatní plocha), 744/1 (ostatní plocha), 762/3 (ostatní

plocha), 763 (ostatní plocha), 1267/1 (ostatní plocha), 1267/22 (zastavěná plocha a nádvoří), 1289 (ostatní plocha), 1316/1 (ostatní plocha), 1349 (zahrada), 1350/1 (ostatní plocha), 1350/2 (ostatní plocha), 1369 (ostatní plocha), 1370 (ostatní plocha), 1372 (zahrada), 1389 (zastavěná plocha a nádvoří), 1518/95 (ostatní plocha), 1518/96 (ostatní plocha), 1518/101 (ostatní plocha), 1518/125 (ostatní plocha), 1518/127 (ostatní plocha), 1658 (zahrada), 1659 (ostatní plocha), 1735/8 (ostatní plocha), 1759/4 (orná půda), 1759/17 (orná půda), 1759/18 (orná půda), 1759/21 (orná půda), 1759/22 (orná půda), 1759/23 (orná půda), 1759/24 (orná půda), 1759/25 (orná půda), 1759/26 (orná půda), 1759/27 (orná půda), 1759/28 (orná půda), 1759/29 (orná půda), 1759/30 (orná půda), 1759/31 (orná půda), 1759/32 (orná půda), 1759/36 (orná půda), 1759/37 (orná půda), 1759/38 (orná půda), 1759/39 (orná půda), 1759/40 (orná půda), 1759/41 (orná půda), 1759/42 (orná půda), 1759/43 (orná půda), 1759/44 (orná půda), 1759/45 (orná půda), 1759/46 (orná půda), 1759/47 (orná půda), 1759/48 (orná půda), 1759/49 (orná půda), 1759/50 (orná půda), 1759/53 (orná půda), 1759/54 (orná půda), 1759/55 (orná půda), 1759/56 (orná půda), 1759/57 (orná půda), 1759/58 (orná půda), 1760/1 (ostatní plocha), 1760/2 (ostatní plocha), 1760/6 (ostatní plocha), 1773/2 (trvalý travní porost), 1779/1 (ostatní plocha), 1779/6 (ostatní plocha), 1781/1 (ostatní plocha), 1782 (zahrada), 1783 (vodní plocha), 1784/2 (trvalý travní porost), 1784/3 (trvalý travní porost), 1784/4 (trvalý travní porost), 1785 (trvalý travní porost), 1788/13 (ostatní plocha), 1788/23 (ostatní plocha), 1788/24 (ostatní plocha), 1788/25 (ostatní plocha), 1788/26 (ostatní plocha), 1792/3 (orná půda), 1792/64 (orná půda), 1792/65 (orná půda), 1792/67 (orná půda), 1792/69 (orná půda), 1792/70 (orná půda), 1792/71 (orná půda), 1792/75 (orná půda), 1792/76 (orná půda), 1792/77 (orná půda), 1792/83 (orná půda), 1792/84 (orná půda), 1792/85 (orná půda), 1792/90 (orná půda), 1792/93 (orná půda), 1792/94 (orná půda), 1793/1 (ostatní plocha), 1796/2 (zahrada), 1800/3 (zahrada), 1804/5 (ostatní plocha), 1824 (orná půda), 1969 (ostatní plocha), 1970/1 (ostatní plocha), 1982/1 (ostatní plocha), 1983/1 (orná půda), 1988/1 (trvalý travní porost), 2016/1 (ostatní plocha), 2017 (ostatní plocha), 2018 (ostatní plocha), 2019/1 (ostatní plocha), 2019/2 (ostatní plocha), 2020/1 (ostatní plocha), 2021 (trvalý travní porost), 2064/5 (orná půda), 2067/1 (trvalý travní porost), 2068/1 (vodní plocha), 2070/10 (ostatní plocha), 2347/39 (ostatní plocha), 2347/47 (ostatní plocha), 2347/49 (ostatní plocha), 2347/50 (ostatní plocha), 2347/135 (ostatní plocha), 2347/151 (ostatní plocha), 2347/167 (ostatní plocha), 2352/4 (ostatní plocha), 2352/5 (ostatní plocha), 2352/6 (ostatní plocha), 2352/7 (ostatní plocha), 2352/16 (ostatní plocha), 2930 (ostatní plocha)

k.ú. Skvrňany parc. č.: 975 (ostatní plocha), 1921/2 (ostatní plocha), 1922/1 (lesní pozemek), 1922/26 (ostatní plocha), 1941/2 (vodní plocha), 1990 (lesní pozemek), 1999/1 (ostatní plocha), 1999/2 (ostatní plocha), 2009/1 (lesní pozemek), 2024/1 (orná půda), 2089/15 (ostatní plocha), 2569 (ostatní plocha), 2591/1 (ostatní plocha), 2608/3 (ostatní plocha), 2618/1 (ostatní plocha), 2618/7 (ostatní plocha), 2618/8 (ostatní plocha), 2618/9 (ostatní plocha), 2618/15 (ostatní plocha), 2618/16 (ostatní plocha), 2618/17 (ostatní plocha), 2618/18 (ostatní plocha), 2618/19 (ostatní plocha)

k.ú. Tlučná parc.č.: 148 (ostatní plocha), 150 (ostatní plocha), 151 (zastavěná plocha a nádvoří), 153 (ostatní plocha), 195/2 (trvalý travní porost), 196/2 (orná půda), 197/2 (orná půda), 619/1 (manipulační plocha), 619/2 (manipulační plocha), 623 (zahrada), 624 (vodní plocha), 625 (zahrada), 628 (ostatní plocha), 644/1 (ostatní plocha), 666 (ostatní plocha), 721/2 (ostatní plocha), 721/4 (ostatní plocha), 721/5 (ostatní plocha),

1293/2 (trvalý travní porost), 1293/3 (trvalý travní porost), 1293/4 (trvalý travní porost), 1293/5 (trvalý travní porost), 1293/37 (trvalý travní porost), 1293/39 (trvalý travní porost), 1293/47 (trvalý travní porost), 1293/48 (trvalý travní porost), 1293/51 (trvalý travní porost), 1293/53 (trvalý travní porost), 1293/58 (trvalý travní porost), 1293/59 (trvalý travní porost), 1293/61 (trvalý travní porost), 1293/66 (trvalý travní porost), 1293/68 (trvalý travní porost), 1293/74 (trvalý travní porost), 1295 (ostatní plocha), 1296 (trvalý travní porost), 1297 (ostatní plocha), 1298/2 (ostatní plocha), 1303/1 (lesní pozemek), 1370/50 (trvalý travní porost), 1370/56 (trvalý travní porost), 1373 (trvalý travní porost), 1374/2 (zahrada), 1374/4 (zahrada), 1374/5 (ostatní plocha), 1376/1 (trvalý travní porost), 1384/1 (zahrada), 1384/14 (zahrada), 1389/2 (ostatní plocha), 1392/1 (ostatní plocha), 1392/2 (ostatní plocha), 1392/3 (ostatní plocha), 1411 (ostatní plocha), 1417/2 (vodní plocha), 1418/1 (vodní plocha), 1646 (zahrada), 1647/1 (zastavěná plocha a nádvoří), 1649 (ostatní plocha), 1650 (ostatní plocha), 1651/1 (ostatní plocha), 1651/4 (ostatní plocha)

k.ú. Týnec u Chotěšova parc.č.: 944/1 (PK 783) (ostatní plocha), 944/1 (PK 944) (ostatní plocha)

k.ú. Úherce u Nýřan **parc.č.:** 158/2 (orná půda), 159/1 (orná půda), 160/2 (orná půda), 1353/2 (ostatní plocha), 1355/4 (lesní pozemek), 1358/1 (ostatní plocha), 1358/3 (ostatní plocha), 1362 (ostatní plocha), 1408/6 (orná půda), 1409/1 (ostatní plocha), 1423/14 (orná půda), 1667/36 (ostatní plocha), 1667/37 (ostatní plocha), 1667/130 (ostatní plocha), 1840/1 (orná půda), 1954 (ostatní plocha), 2041 (orná půda), 2042 (orná půda), 2043 (orná půda), 2056 (ostatní plocha), 2059 (lesní pozemek), 2062 (orná půda), 2063 (trvalý travní porost), 2064 (trvalý travní porost), 2073 (trvalý travní porost), 2088 (orná půda), 2089 (orná půda), 2090 (ostatní plocha), 2091 (orná půda), 2112 (orná půda), 2113 (orná půda), 2114 (orná půda), 2230 (vodní plocha), 2233 (vodní plocha), 2250 (vodní plocha), 2251 (ostatní plocha), 2256 (ostatní plocha), 2258 (ostatní plocha), 2259 (ostatní plocha), 2260 (ostatní plocha), 2269 (vodní plocha), 2271 (vodní plocha), 2272 (vodní plocha), 2276 (ostatní plocha), 2277 (ostatní plocha), 2289 (ostatní plocha), 2302 (ostatní plocha)

k.ú. Vejprnice parc.č.: 336 (zahrada), 366 (ostatní plocha), 396 (zastavěná plocha a nádvoří), 401 (zahrada), 402 (zahrada), 403 (zahrada), 404 (zahrada), 405 (zahrada), 933 (zahrada), 1123 (zahrada), 1156/16 (trvalý travní porost), 1158/2 (zahrada), 1160/3 (trvalý travní porost), 1160/6 (trvalý travní porost), 1160/9 (trvalý travní porost), 1161/2 (zahrada), 1165/1 (ovocný sad), 1167/1 (trvalý travní porost), 1167/18 (trvalý travní porost), 1167/19 (trvalý travní porost), 1167/59 (trvalý travní porost), 1167/60 (trvalý travní porost), 1167/64 (trvalý travní porost), 1167/65 (trvalý travní porost), 1167/66 (trvalý travní porost), 1167/67 (trvalý travní porost), 1167/68 (trvalý travní porost), 1167/69 (trvalý travní porost), 1167/70 (trvalý travní porost), 1167/71 (trvalý travní porost), 1167/72 (trvalý travní porost), 1167/73 (trvalý travní porost), 1167/74 (trvalý travní porost), 1168/14 (trvalý travní porost), 1169/1 (zahrada), 1169/2 (zahrada), 1218/10 (trvalý travní porost), 1237/15 (lesní pozemek), 1322 (ostatní plocha), 1327/35 (vodní plocha), 1327/36 (vodní plocha), 1331/17 (ostatní plocha), 1332/2 (ostatní plocha), 1332/3 (ostatní plocha), 1332/7 (ostatní plocha), 1334/1 (ostatní plocha), 1334/5 (ostatní plocha), 1334/6 (ostatní plocha), 1334/18 (ostatní plocha), 1334/21 (ostatní plocha), 1334/23 (ostatní plocha), 1334/26 (ostatní plocha), 1334/27 (ostatní plocha), 1334/28 (ostatní plocha), 1334/29 (ostatní plocha), 1334/30

(ostatní plocha), 1334/31 (ostatní plocha), 1334/32 (ostatní plocha), 1334/33 (ostatní plocha), 1337/1 (zastavěná plocha a nádvoří), 1337/2 (zastavěná plocha a nádvoří), 1351/1 (ostatní plocha), 1351/3 (ostatní plocha), 1351/4 (ostatní plocha), 1351/6 (ostatní plocha), 1359/1 (ostatní plocha), 1359/3 (ostatní plocha), 1360 (ostatní plocha), 1363 (ostatní plocha), 1366/41 (ostatní plocha), 1408/2 (ostatní plocha), 1408/3 (ostatní plocha), 1408/5 (ostatní plocha), 1409/1 (ostatní plocha), 1410 (ostatní plocha), 1411 (ostatní plocha), 1412/1 (ostatní plocha), 1413 (ostatní plocha), 1415/1 (ostatní plocha), 1417/1 (ostatní plocha)

k.ú. Zbůch parc.č.: 522/1 (ostatní plocha), 532 (zastavěná plocha a nádvoří), 824/4 (ostatní plocha), 826/1 (ostatní plocha), 826/2 (ostatní plocha), 827/1 (ostatní plocha), 827/15 (ostatní plocha), 827/16 (ostatní plocha), 827/17 (ostatní plocha), 830/2 (zahrada), 830/3 (zahrada), 900 (ostatní plocha), 928 (zastavěná plocha a nádvoří), 1590 (ostatní plocha), 1593 (trvalý travní porost), 1649 (ostatní plocha), 1650 (ostatní plocha), 1692 (vodní plocha), 1711 (ostatní plocha).

Územní řízení bylo zahájeno dnem podání žádosti.

Stavba obsahuje:

Stavba se nachází v úseku železniční trati od Nové Hospody do ŽST Chotěšov. Tímto územním řízením je řešena 2. stavba, úsek charakterizovaný katastrálními územími viz výše. Je koordinována se stavbou „Modernizace uzlu Plzeň, 3. stavby přesmyk Domažlické trati“ a „1. stavbou Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“.

Zkratky, které se mohou vyskytnout v popisu níže:

PS – provozní soubor

SO – stavební objekt

SZZ – staniční zabezpečovací zařízení

TZZ – traťové zabezpečovací zařízení

CDP - centrální dálkové pracoviště

PPV – pohotovostní pracoviště výpravčího

VTO – venkovní telefonní objekt

EOV – elektrický ohřev výhybek

ROV – rozvaděč osvětlovacích věží

REOV – rozvaděč elektrického ohřevu výhybek

TK – traťový kabel

DOK – dálkový optický kabel

MOK – místní optický kabel

LAN síť – lokální síť, místní síť

PZTS – poplachové zabezpečovací a tísňové systémy

EZS – Elektronická zabezpečovací signalizace

EPS – elektrická požární signalizace

ASHS – automatická samozhášecí zařízení

OSV – osvětlení

ROZ – rozhlas pro cestující

ICS – informační systém

KAMS – kamerový systém

VYT – výtahy

EE – signalizace elektrotechnických a energetických zařízení

OSE – odečet spotřebované energie

DDTS – dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

ETCS – European Train Control System – evropský zabezpečovací systém

ERTMS – European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení železniční dopravy

GSM-R – mezinárodní standart bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace. Je součástí ERTMS, v němž se používá pro komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry řízení železnice.

DŘT – dispečerská řídicí technika

ZKPP – zesílená konstrukce pražcového podloží

Seznam provozních souborů a stavební objektů stavby umístěvaných v rámci tohoto řízení:

Technologická část

Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 23-01-11 ŽST Vejprnice, staniční zabezpečovací zařízení

PS 25-01-11 ŽST Nýřany, staniční zabezpečovací zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 22-01-21 Plzeň hl. n. - Vejprnice, traťové zabezpečovací zařízení

PS 24-01-21 Vejprnice - Nýřany, traťové zabezpečovací zařízení

PS 26-01-21 Nýřany - Chotěšov, traťové zabezpečovací zařízení

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 29-01-52 Plzeň hl. n. - Chotěšov, ERTMS/ETCS

Železniční sdělovací zařízení

Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů

PS 23-02-11 ŽST Vejprnice, místní kabelizace

PS 25-02-11 ŽST Nýřany, místní kabelizace

PS 29-02-11 Plzeň - Chotěšov, TK

PS 29-02-12 Plzeň - Chotěšov, DOK

PS 29-02-13 Plzeň - Chotěšov, přenosové zařízení

Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS ... atd.)

PS 23-02-21 ŽST Vejprnice, sdělovací zařízení

PS 23-02-22 ŽST Vejprnice, PZTS

PS 25-02-21 ŽST Nýřany, sdělovací zařízení

PS 25-02-22 ŽST Nýřany, PZTS

Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)

PS 23-02-31 ŽST Vejprnice, informační zařízení

PS 23-02-32 ŽST Vejprnice, kamerový systém

PS 25-02-31 ŽST Nýřany, informační zařízení

PS 25-02-32 ŽST Nýřany, kamerový systém

PS 29-02-31 Plzeň - Chotěšov, informační zařízení na zastávkách

Radiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

PS 29-02-41 Plzeň - Chotěšov, GSM-R

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 29-02-53 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - sdělovací zařízení

Silnoproudá technologieDispečerská řídicí technika

PS 23-03-11 ŽST Vejprnice, zařízení DŘT

PS 25-03-11 ŽST Nýřany, zařízení DŘT

PS 29-03-11 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - silnoproudé zařízení

Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 23-03-51 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 23-03-52 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, technologie

PS 25-03-51 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 25-03-52 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, technologie

Ostatní technologická zařízeníOsobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 25-04-11 ŽST Nýřany, osobní výtahy

Stavební část**Inženýrské objekty**Železniční svršek a spodek

SO 22-10-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, železniční svršek

SO 22-11-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, železniční spodek

SO 23-10-01 ŽST Vejprnice, železniční svršek

SO 23-11-01 ŽST Vejprnice, železniční spodek

SO 24-10-01 Vejprnice - Nýřany, železniční svršek

SO 24-11-01 Vejprnice – Nýřany, železniční spodek

SO 25-10-01 ŽST Nýřany, železniční svršek

SO 25-11-01 ŽST Nýřany, železniční spodek

SO 26-10-01 Nýřany - Chotěšov, železniční svršek

SO 26-11-01 Nýřany - Chotěšov, železniční spodek

SO 29-14-01 Plzeň hl. n. - Chotěšov, výstroj a značení tratě

Nástupiště

SO 23-12-01 ŽST Vejprnice, nástupiště

SO 24-12-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná - nástupiště

SO 25-12-01 ŽST Nýřany, nástupiště

Železniční přejezdy

SO 24-13-01 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P599 v km 111,809 (ev. km 117,860)

SO 24-13-02 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P600 v km 114,538 (ev. km 120,593)

SO 24-13-03 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P601 v km 114,578 (ev. km 120,627)

- SO 24-13-04 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P602 v ev. km 122,022 - zrušení
 SO 25-13-01 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v ev. km 122,722 a 0,485 - zrušení
 SO 25-13-02 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v km 0,485 vlečka
 SO 26-13-01 Nýřany - Chotěšov, železniční přejezd P604 v km 117,564 (ev. km 123,613)
 SO 26-13-02 Nýřany - Chotěšov, železniční přejezd P606 v km 118,836 (ev. km 124,882)

Mosty, propustky, zdi

Železniční mosty

- SO 22-20-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 109,152 (ev. km 115,213)
 SO 22-20-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 110,469 (ev. km 116,521)
 SO 23-20-01 ŽST Vejprnice, most – podchod v km 111,179 (ev. km 117,23)
 SO 24-20-01 Vejprnice – Nýřany, most v km 112,045 (ev. km 118,094)
 SO 24-20-02 Vejprnice – Nýřany, most v km 115,400 (ev. km 121,449)
 SO 24-20-03 Vejprnice – Nýřany, most – podchod v km 115,983
 SO 25-20-01 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,661
 SO 25-20-02 ŽST Nýřany, most v km 116,840 (ev. km 122,889)
 SO 25-20-03 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,895
 SO 26-20-02 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,161 (ev. km 124,210)
 SO 26-20-03 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,374 (ev. km 124,422)
 SO 26-20-04 Nýřany – Chotěšov, most v km 119,332 (ev. km 125,378)
 SO 26-20-05 Nýřany – Chotěšov, most v km 120,241 (ev. km 126,288)

Železniční propustky

- SO 22-21-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 108,704 (ev. km 114,756)
 SO 22-21-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 109,922 (ev. km 115,974)
 SO 24-21-01 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 111,832 (ev. km 117,883)
 SO 24-21-02 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 112,545 (ev. km 118,596)
 SO 24-21-03 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,145 (ev. km 119,195)
 SO 24-21-04 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,630 (ev. km 119,680)
 SO 24-21-05 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,284 (ev. km 120,334)
 SO 24-21-06 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,470 (ev. km 120,518)
 SO 24-21-07 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,600 (ev. km 120,649)
 SO 25-21-01 ŽST Nýřany, propustek v km 116,475 (ev. km 122,526)
 SO 25-21-02 ŽST Nýřany, propustek v ev. km 0,105, odb. Heřmanova Huť
 SO 26-21-01 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 119,769 (ev. km 125,817)
 SO 26-21-02 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 120,926 (ev. km 126,975)

Opěrné a zárubní zdi

- SO 24-23-01 Vejprnice - Nýřany, opěrná zeď v km 112,045
 SO 24-23-02 Vejprnice - Nýřany, opěrný zeď v km 114,616

Návěstní lávky a krakorce

- SO 25-26-01 ŽST Nýřany, návěstní krakorci v km 117,033

Ostatní inženýrské objektySdělovací sítě

- SO 22-53-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ochrana sítě CETIN v km 108,4-108,6
- SO 24-53-01 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 111,6-111,8
- SO 24-53-02 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 112,05
- SO 24-53-03 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě T-Mobile v km 113,65
- SO 24-53-04 Vejprnice - Nýřany, přeložka sítě CETIN v km 114,6
- SO 24-53-05 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě CETIN v km 115,95
- SO 25-53-01 ŽST Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 116,6
- SO 25-53-02 ŽST Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 117,6
- SO 26-53-01 Nýřany - Chotěšov, přeložka sítě CETIN v km 118,1-118,3

Veřejné osvětlení

- SO 24-54-01 Vejprnice - Nýřany, úprava VO km 111,810
- SO 24-54-02 Vejprnice - Nýřany, úprava VO u podjezdu km 112,044
- SO 24-54-03 Vejprnice - Nýřany, nové VO km 114,70
- SO 24-54-04 Vejprnice - Nýřany, osvětlení podchodu VO km 115,98
- SO 24-54-05 Vejprnice - Nýřany, přeložka VO km 116,01
- SO 25-54-01 ŽST Nýřany, osvětlení podchodu VO km 116,66
- SO 25-54-02 ŽST Nýřany, přeložka VO km 117,6

Potrubní vedeníKanalizace

- SO 24-50-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka kanalizace DN600 v km 118,093
- SO 25-50-01 ŽST Nýřany, přípojky kanalizace
- SO 25-50-02 ŽST Nýřany, kanalizace ve stanici
- SO 25-50-15 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN300, ulice Havířská
- SO 26-50-11 Nýřany - Chotěšov, rekonstrukce kanalizace 1200/800 v km 123,613

Vodovody

- SO 24-51-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, přípojka vody
- SO 24-51-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN100 v km 117,847
- SO 24-51-12 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN150 v km 118,092
- SO 24-51-13 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN200 v km 120,632
- SO 24-51-14 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu 160PVC v km 122,084
- SO 25-51-11 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN400 v km 122,718
- SO 25-51-12 ŽST Nýřany, úprava vodovodu 63PE, ulice Havířská
- SO 26-51-11 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN150 v km 123,608
- SO 26-51-12 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN200 v km 123,631
- SO 26-51-13 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN150, 90PE v km 123,638
- SO 26-51-14 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu 90PVC v km 124,210

Plynovody

- SO 22-52-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, STL plynovod DN225 v km 115,173
- SO 24-52-01 Vejprnice - Nýřany, STL plynovod DN160 v km 118,063
- SO 24-52-02 Vejprnice - Nýřany, VTL plynovod DN700 v km 118,514
- SO 24-52-03 Vejprnice - Nýřany, VTL plynovod DN300 v km 118,623
- SO 24-52-04 Vejprnice - Nýřany, STL plynovod DN90 v km 120,638
- SO 26-52-01 Nýřany - Chotěšov, NTL plynovod DN300 v km 124,201

- SO 26-52-02 Nýřany - Chotěšov, VTL plynovod DN150 v km 124,755
 SO 26-52-03 Nýřany - Chotěšov, VTL plynovod DN300 v km 127,069

Pozemní komunikace

- SO 23-30-01 ŽST Vejprnice, úpravy v ŽST Vejprnice
 SO 24-30-01 Vejprnice - Nýřany, podjezd v km 112,045 (ev. km 118,094)
 SO 24-30-02 Vejprnice - Nýřany, úpravy v zastávce Tlučná
 SO 25-30-01 ŽST Nýřany, most - podchod v km 116,661
 SO 25-30-02 ŽST Nýřany, úpravy v ŽST Nýřany

Kabelovody, kolektory

- SO 25-40-01 ŽST Nýřany, multikanál

Pozemní stavební objekty

Pozemní objekty budov

- SO 23-61-02 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, stavba
 SO 23-61-03 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, stavba
 SO 25-61-01 ŽST Nýřany, technologický objekt
 SO 25-61-02 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, stavba
 SO 25-61-03 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, stavba

Zastřešení a přístřešky na nástupištích

- SO 23-62-01 ŽST Vejprnice, přístřešek na nástupišti
 SO 23-62-02 ŽST Vejprnice, zastřešení výstupů z podchodu v km 111,179
 SO 24-62-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná - přístřešek na nástupišti
 SO 24-62-02 Vejprnice - Nýřany, zastřešení výstupů z podchodu v km 115,983
 SO 25-62-01 ŽST Nýřany, zastřešení výstupů z podchodu v km 116,661
 SO 25-62-02 ŽST Nýřany, zastřešení nástupišť + výstupů z podchodu v km 116,895

Orientační systém

- SO 23-64-01 ŽST Vejprnice, orientační systém
 SO 24-64-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, orientační systém
 SO 25-64-01 ŽST Nýřany, orientační systém

Trakční a energetická zařízení

Trakční vedení

- SO 22-71-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, trakční vedení
 SO 23-71-01 ŽST Vejprnice, trakční vedení
 SO 24-71-01 Vejprnice - Nýřany, trakční vedení
 SO 25-71-01 ŽST Nýřany, trakční vedení
 SO 26-71-01 Nýřany - Chotěšov, trakční vedení

Ohřev výměn (EOV)

- SO 23-74-01 ŽST Vejprnice, EOV
 SO 25-74-01 ŽST Nýřany, EOV

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 23-76-01 ŽST Vejprnice – Napájení VN
 SO 23-76-02 ŽST Vejprnice – rozvody NN a osvětlení
 SO 23-76-03 ŽST Vejprnice – DOÚO

- SO 24-76-01 Vejprnice - Nýřany, zast. Tlučná – rozvody NN a osvětlení
- SO 25-76-01 ŽST Nýřany – Napájení VN
- SO 25-76-02 ŽST Nýřany – rozvody NN a osvětlení
- SO 25-76-03 ŽST Nýřany – DOÚO

Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 22-77-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 23-77-01 ŽST Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 24-77-01 Vejprnice - Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 25-77-01 ŽST Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 26-77-01 Nýřany - Chotěšov, ukolejnění vodivých konstrukcí

Vnější uzemnění

- SO 23-78-01 ŽST Vejprnice, uzemnění ve stanici
- SO 24-78-01 Vejprnice - Nýřany, zast. Tlučná, uzemnění na zastávce
- SO 25-78-01 ŽST Nýřany, uzemnění ve stanici

Ostatní stavební objekty

Kácení

- SO 90-92-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně

Náhradní výsadba

- SO 90-96-01 Náhradní výsadby

PS 23-01-11 ŽST Vejprnice, staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo. V definitivním stavu bude SZZ dálkové ovládáno z CDP Praha, PPV bude v ŽST Domažlice. Pro místní ovládání stanice bude zřízena deska nouzových obsluh. Návěstidla budou světelná s rychlostní návěstí soustavou. Pro kontrolu volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude vykonávat systém ETCS L2. Nově zřizované zabezpečovací zařízení bude vybaveno diagnostikou. Technologie zabezpečovacího zařízení bude umístěna ve stávající výpravní budově. Napájení zabezpečovacího zařízení bude z nového staničního zdroje, který bude napájen z trakčního vedení. Součástí napájecího zdroje budou baterie pro zajištění náhradního napájení SZZ.

Přejezd P599 v km 111,809 (dle nového staničení) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s pozitivní signalizací, celými závory a signalizací pro osoby se sníženou schopností orientace. PZZ bude staničního typu s vnitřní výstrojí umístěnou ve stavědlové ústředně ŽST Vejprnice.

PS 25-01-11 ŽST Nýřany, staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo. V definitivním stavu bude SZZ dálkové ovládáno z CDP Praha, PPV bude v ŽST Domažlice. Pro místní ovládání stanice bude zřízena deska nouzových obsluh. Návěstidla budou světelná s rychlostní návěstí soustavou. Pro kontrolu volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude vykonávat systém ETCS L2. Technologie zabezpečovacího zařízení bude umístěna v nové technologické budově ve stavědlové ústředně a

místnosti zdrojů. Napájení zabezpečovacího zařízení bude z nového staničního zdroje, který bude napájen z trakčního vedení.

Odbočná trať Nýřany – Heřmanova Huť zůstane stávající a nadále bude provozována dle předpisu SŽDC D3. Rekonstrukce trati a změnu na provoz dle SŽDC D1 řeší samostatná stavba. Dispečer pro obsluhu trati bude umístěn na nově budovaném PPV v Domažlicích.

Přejezd P603 bude nahrazen podchodem.

P604 v km 117,565 (dle nového staničení) a P605 v km 117,580 (dle nového staničení) budou zabezpečeny novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s pozitivní signalizací, celými závory a signalizací pro osoby se sníženou schopností orientace. PZZ budou staničního typu s vnitřní výstrojí umístěnou ve stavědlové ústředně ŽST Nýřany.

PS 22-01-21 Plzeň hl. n. - Vejprnice, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku bude zachováno TZZ vybudované v rámci stavby „Uzel Plzeň, 3. stavba – Přesmyk domažlické trati. Jedná se o elektronický autoblok TZZ 3. kategorie. Oddílová návěstidla budou přemístěna do nové polohy. Kolejové obvody budou nahrazeny počítači náprav. Vnitřní výstroj TZZ bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Vejprnice, nezbytně nutná část výstroje AB zůstane v technologickém domku obvod Nová Hospoda.

PS 24-01-21 Vejprnice - Nýřany, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Vejprnice – Nýřany bude zřízeno TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s hradlem na trati. Traťová rychlost pro soupravy vybavené palubní částí ETCS bude 140 km/hod. Mezistaniční úsek bude rozdělený na 2 prostorové oddíly. Pro kontrolu volnosti kolejí budou zřízeny počítače náprav. Vnitřní výstroj TZZ a ústředny počítačů náprav budou umístěny v sousedních dopravnách.

Přejezd P600 v km 114,538 (dle nového staničení) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s pozitivní signalizací, celými závory a signalizací pro osoby se sníženou schopností orientace. PZZ bude umístěno ve stávajícím objektu zastávky Tlučná.

Přejezd P601 v km 114,578 (dle nového staničení) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s pozitivní signalizací, celými závory a signalizací pro osoby se sníženou schopností orientace. PZZ bude umístěno ve stávajícím objektu zastávky Tlučná.

PS 26-01-21 Nýřany - Chotěšov, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Nýřany – Chotěšov bude zřízeno TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati. Pro kontrolu volnosti kolejí budou zřízeny počítače náprav. Vnitřní výstroj TZZ a ústředny počítačů náprav budou umístěny v sousedních dopravnách.

Přejezd P606 v km 18,835 (dle nového staničení) kategorie PZS 3SBI bude zabezpečen novým přejezdovým zařízením kategorie PZS 3ZBI s pozitivní signalizací, celými závory. Zařízení PZZ bude umístěno v novém reléovém domku.

Přejezd P607 v km 127,885 kategorie PZS 3SBI zůstane stávající, na přejezdu budou provedeny nutné úpravy související se zřízením nového TZZ.

PS 29-01-52 Plzeň hl. n. - Chotěšov, ERTMS/ETCS

Tento PS řeší zřízení systému ERTMS/ETCS L2. V předmětném úseku stavby (Plzeň – Chotěšov) se uvažuje s výhradním provozem. Jízda bude umožněna jen soupravám s palubní částí ETCS

Rádiobloková centrála (RBC) pro ETCS bude zřízena v rámci této stavby. Rozsah RBC bude připravený pro postupné zapojení všech úseků trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN včetně nově budovaného úseku Plzeň – Zbůch – Stod. RBC bude umístěna na CDP Praha.

PS 23-02-11 ŽST Vejprnice, místní kabelizace

Nová místní kabelizace v ŽST Vejprnice bude provedena v nezbytně nutném rozsahu. U vjezdových návěstidel nově nebudou VTO budovány dle předpisu „SŽDC T1 čj. S14040/2018-SŽDC-TÚDC“.

Místní kabelizace bude respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami. Kabely budou ukončeny v kabelové skříni ve sdělovací místnosti výpravní budovy.

V rámci místní kabelizace bude zřízená místní optická kabelizace, která zajistí propojení trafostanice pomocí 12 vl. SM optického kabelu se sdělovací místností ve výpravní budově. Zároveň bude zřízen přípojný optický kabel 12 vl. SM pro napojení technologického domku BTS.

PS 25-02-11 ŽST Nýřany, místní kabelizace

Nová místní kabelizace v ŽST Nýřany bude provedena v nezbytně nutném rozsahu - u přechodů a elektromagnetického zámku budou umístěny VTO. U vjezdových návěstidel nově nebudou VTO budovány dle předpisu „SŽDC T1 čj. S14040/2018-SŽDC-TÚDC“.

Místní kabelizace bude respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami. Kabely budou ukončeny v kabelové skříni ve sdělovací místnosti výpravní budovy.

V rámci místní kabelizace bude zřízená místní optická kabelizace, která zajistí propojení rozvaděčů ROV,REOV pomocí 6 vl. SM kabelu a trafostanice pomocí 12 vl. SM optického kabelu se sdělovací místností ve výpravní budově. Zároveň bude zřízen přípojný optický kabel 12 vl. SM pro napojení technologického domku BTS.

PS 29-02-11 Plzeň – Chotěšov, TK

Podél železniční trati v úseku od Nové Hospody do ŽST Chotěšov u Stoda bude položen traťový kabel v provedení –ZE, profilu 15XN0,8, v souběhu s ním budou položeny 2 trubky HDPE 40/33 barvy modré a černé. Do HDPE trubky modré (provozní) bude v rámci PS 29-02-12 zafouknut (zatažen) optický kabel.

Traťový kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici, k přejezdům v km 114,575 (u zast. Tlučná) a km 127,870 (u zast. Zbůch) budou z TK provedeny potřebné výpichy (traťový a nehodový okruh, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u uvedených přejezdů v km

114,575 a 127,870. Výpichy budou provedeny kabelem –ZE 10XN0,8, na zastávce Tlučná bude kabel výpichu ukončen ve stávající budově v nové sdělovací místnosti v 19“ skříní, u přejezdu v km 127,870 bude kabel výpichu ukončen v RD.

V každé ŽST bude provedeno propojení místnosti, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8.

Pro traťový kabel bude zpracována kabelová kniha plánů dle technické specifikace Správy železnic.

PS 29-02-12 Plzeň – Chotěšov, DOK

Do HDPE trubky modré bude v rámci tohoto PS v úseku od Nové Hospody do ŽST Chotěšov u Stoda do HDPE trubky modré instalován optický kabel 48 vláken s charakteristikou dle G.652.D nebo G.657.A. Toto řešení bylo dohodnuto na profesní sdělovací výrobní poradě k 1. stavbě konané dne 15.6.2017 v sídle společnosti SUDOP Praha. Zde bylo dále konstatováno, že v rámci modernizace uzlu Plzeň, 3. stavby (Přesmyk) bude z Nové Hospody do objektu Triangl realizován metalický kabel 150XN0,8 a optický kabel s kapacitou 96 vláken. DOK v rámci 2. stavby bude ukončen dle specifikace SŽDC č.j. 27150/2017 - SŽDC - O14. Na kabelu od km cca 117,600 (za ŽST Nýřany) do ŽST Chotěšov u Stoda bude ponecháno více rezerv v kabelových komorách pro budoucí manipulaci s kabelem v rámci realizace 1. stavby.

V technologickém objektu Nová Hospoda bude 36 vláken ukončeno ve sdělovací místnosti a 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně. Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 36 vláken optického kabelu. V ŽST Vejprnice a Nýřany bude 24 vláken z obou stran ukončeno ve sdělovací místnosti, 12 vláken provařeno do průběhu a 12 vláken z obou stran ukončeno ve stavědlové ústředně. Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 24 vláken optického kabelu. V ŽST Chotěšov u Stoda bude optický kabel ukončen celým profilem ve sdělovací místnosti.

Kabel bude ukončen v optických rozváděčích na konektorech E2000/APC v 19“ skříních.

Na zastávce Tlučná bude proveden výpich z DOK, bude zde vyvedeno oboustranně 12 vláken traťových (vlákna určená pro obsluhu technologií v mezistaničním úseku). Kabel výpichu bude ukončen ve stávající budově v nové sdělovací místnosti v 19“ skříní.

V rámci výstavby DOK bude v ŽST Chotěšov u Stoda provedena úprava ukončení stávajícího optického kabelu Stod - Chotěšov. Tato úprava je vyvolána umístěním pracoviště PPV do ŽST Domažlice – realizace spojovací cesty. Dále bude v rámci těchto úprav převeden provoz z rádiového spoje Dobřany – Stod na tento optický kabel, dále pak budou převedené okruhy poslány z ŽST Chotěšov u Stoda po novém DOK realizovaném v rámci 2. stavby do Plzně. Mikrovláknový spoj nebude přenášet žádné signály pro Správu železnic, jeho demontáž není součástí této stavby.

V blízkosti zastávky Tlučná bude před realizací 2. stavby vybudován systém indikátoru horkoběžnosti (nyní ve výstavbě). Tento bude zachován v provozu i po

realizaci 2. stavby. Původní připojení metalickým kabelem bude v rámci 2. stavby nahrazeno optickým kabelem s 12 vláknů (POK) do ŽST Nýřany, kabel bude instalován do trubky HDPE 40/33 modré s bílým pruhem. HDPE trubka bude v tomto úseku položena v rámci pokládky TK.

Po dokončení montáže DOK bude na kabelu provedeno závěrečné měření metodou přímou a OTDR na třech vlnových délkách. Pro optický kabel bude zpracována kabelová kniha plánů dle technické specifikace Správy železnic.

PS 29-02-13 Plzeň – Chotěšov, přenosové zařízení

Bude vybudováno nové přenosové zařízení s uzly MPLS v ŽST Vejprnice, Nýřany a Domažlice (MPLS routery PE a CE), ve všech lokalitách s požadovaným datovým připojením budou instalovány L3 switche s počtem portů dle požadavků v dané lokalitě. Pro datové připojení silnoproudých zařízení v kolejišti (rozvaděče EOVS a osvětlení, výtahy) budou použity ring switche, propojení bude navrženo kruhovou topologií. Připojení zařízení na optickou síť bude řešeno SFP moduly, připojení bude řešeno novými MOK. Datové připojení systémů DŘT a DDTS bude navrženo v rozsahu podle projektového řešení části D.1.2.5 a D.1.3.1.

Napojení BTS GSM-R bude po POK prostřednictvím MPLS s emulací signálu E1.

Datová síť bude realizována i na zastávkách, připojení je navrženo výpichem z DOK. Bude realizován přenos na Elektodispečink Praha (Křenovka), CDP Praha, kamerové a hlasové systémy s vazbou na KAC. Dále bude realizována komunikace výtahů s centrální GSM bránou.

PS 23-02-21 ŽST Vejprnice, sdělovací zařízení

Telefonní zapojovač - V místě DNO (JOP) se navrhuje dodat převodník MB/IP s terminálem s dotykovou obrazovkou i pro GSM-R a MRS. Musí být kompatibilní s budovaným pracovištěm na CDP Praha. Bude potřeba doplnit licence pro centrální nahrávání na KAC.

Náhradní zapojovač – Bude dodán 20 – ti svírkový se samostatným napájením.

Napájení – V rámci PS Přenosové zařízení bude dodán centrální zdroj 48V DC zálohovaný bateriemi na dobu min 6 hod. Dále střídač 48V/230V. V rámci Telefonního zapojovače bude dodán měnič 48V/24V DC pro napájení VTO. NTZ bude napájen ze samostatně jištěného zdroje 24V DC s bateriemi.

PS 23-02-22 ŽST Vejprnice, PZTS

Technologické prostory, dopravní kancelář a přilehlé prostory a nový objekt trafostanice 22/0,4kV budou zabezpečeny systémem PZTS.

Každý objekt (VB a trafostanice) bude mít vlastní ústřednu PZTS. Bude provedena prostorová a plášťová ochrana.

Prostory budou také střeženy opticko-teplotními hlásiči a tlačítkovými požárními hlásiči.

Jednotlivé detektory budou do systému zapojeny přes expandery, které budou na sběrnici ústředny. Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem. Zároveň bude proveden přenos poplachových informací na pracoviště dohledu CDP Praha a PPV Domažlice, vč. přenosu diagnostických informací do DDTS ŽDC.

Bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽ. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízením v sousedních dopravnách, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

Rozvody a způsob zapojení systému budou provedeny stíněnými kabely doporučenými výrobcem a budou vedeny ve vlastní chrániče převážně pod omítkou nebo na příchýtkách.

PS 25-02-21 ŽST Nýřany, sdělovací zařízení

Telefonní zapojovač - V místě DNO (JOP) se navrhuje dodat převodník MB/IP s terminálem s dotykovou obrazovkou i pro GSM-R a MRS. Musí být kompatibilní s budovaným pracovištěm na CDP Praha. Bude potřeba doplnit licence pro centrální nahrávání na KAC.

Náhradní zapojovač – bude dodán 20 – ti svírkový se samostatným napájením.

Úprava ATÚ – Stávající ústřednu TTC 2000 se navrhuje nahradit IP ústřednou jen v nezbytně nutném případě. Napojit E1 na nově budované přenosové zařízení.

Napájení – V rámci PS Přenosové zařízení bude dodán centrální zdroj 48V DC zálohovaný bateriemi na dobu min 6 hod. Dále střídač 48V/230V. V rámci Telefonního zapojovače bude dodán měnič 48V/24V DC pro napájení VTO. NTZ bude napájen ze samostatně jištěného zdroje 24V DC s bateriemi.

PS 25-02-22 ŽST Nýřany, PZTS

Nový technologický objekt a nový objekt trafostanice 22/0,4kV budou zabezpečeny systémem PZTS.

Každý objekt bude mít vlastní ústřednu PZTS. Bude provedena prostorová a plášťová ochrana.

Prostory budou také střeženy optickoteplotními hlásiči a tlačítkovými požárními hlásiči.

Jednotlivé detektory budou do systému zapojeny přes expandery, které budou na sběrnici ústředny. Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem. Zároveň bude proveden přenos poplachových informací na pracoviště dohledu CDP Praha a PPV Domažlice, vč. přenosu diagnostických informací do DDTS ŽDC.

Bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽ. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízením v sousedních dopravnách, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

Rozvody a způsob zapojení systému budou provedeny stíněnými kabely doporučenými výrobcem a budou vedeny ve vlastní chrániče převážně pod omítkou nebo na příchýtkách.

PS 23-02-31 ŽST Vejprnice, informační zařízení

Navrženo je rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládní z PC pro automatická hlášení z CDP Praha a z PPV Domažlice, rozhlas bude možno ovládat i místně s ovládacího pultu zapojovače.

Rozhlasové zařízení

Budou ozvučeny prostory příchodu k nástupišti (výpravní budova), podchod a obě ostrovní nástupiště, reproduktory na nástupištech budou přednostně umístovány na osvětlovací stožáry. Použijí se reproduktory s přepínaným výkonem. Instaluje se nová IP rozhlasová ústředna ve sdělovací místnosti výpravní budovy.

Hlášení bude dálkové z CDP Praha, PPV Domažlice a místní ze zapojovače přes rozhraní ethernet s VoIP protokolem, manuálně i automaticky z informačního systému dle jízdy vlaků.

Informační systém

Bude dodáno vizuální informační zařízení ve formě elektronických informačních tabulí. Na konstrukci (sloupu) před výpravní budovou bude instalována čtyř řádková odjezdová tabule oboustranná ve zkrácené verzi. Na výpravní budově bude příjezdový monitor. Na nástupištech budou oboustranné nástupištní tabule, v podchodu pak podchodové přestupní monitory. Tabule budou doplněny hlasovým modulem pro nevidomé. Součástí budou také hodiny.

Zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽ. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na pracovišti PPV Domažlice a CDP Praha (společně s rozhlasem), komunikace jednotlivých prvků IS je prováděna pomocí technologické datové sítě, je zřízena v této stavbě. Informace budou přenášeny také do DDTS ŽDC.

Provedení informačního systému bude dle směrnice SŽDC č. 118.

PS 23-02-32 ŽST Vejprnice, kamerový systém

V rámci této stavby bude v ŽST Vejprnice vybudován kamerový systém na bázi IP technologie dle požadavků č.j. 7058/2015-014 z 13.2.2015. Navrhuje se kamery na nástupištech umístit tak, aby zabíraly podstatnou část nástupiště v místech, kde zastavuje vlaková souprava (vyhnout se trakčním podpěrám).

Na zhlaví stanic jsou požadovány otočné kamery s maskováním pohledů mimo drážní pozemek. Před realizací stavby budou odsouhlaseny pohledy odborem Řízení provozu.

Vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možnostem rušení bude KS navržen pomocí optických kabelů. U každé kamery budou ponechána 2 rezervní vlákna.

U kamer bude použito IR přisvícení. Záznamy z kamer budou ukládány na kamerový server a předávány do systému KAC a PPV Domažlice.

PS 25-02-31 ŽST Nýřany, informační zařízení

Navrženo je rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládání z PC pro automatická hlášení z CDP Praha a z PPV Domažlice, rozhlas bude možno ovládat i místně s ovládacího pultu zapojovače.

Rozhlasové zařízení

Budou ozvučeny prostory příchodu k nástupišti (výpravní budova), podchod a obě ostrovní nástupiště, reproduktory na nástupištech budou přednostně umístovány na osvětlovací stožáry nebo pod zastřešení. Použijí se reproduktory s přepínaným

výkonem. Instaluje se nová IP rozhlasová ústředna, bude umístěna ve sdělovací místnosti technologické budovy.

Hlášení bude dálkové z CDP Praha, PPV Domažlice a místní ze zapojovače přes rozhraní ethernet s VoIP protokolem, manuálně i automaticky z informačního systému dle jízdy vlaků.

Informační systém

Bude dodáno vizuální informační zařízení ve formě elektronických informačních tabulí. Na výpravní budově bude instalována čtyř řádková odjezdová tabule oboustranná ve zkrácené verzi. Na výpravní budově bude příjezdový monitor. Na nástupištích budou oboustranné nástupištní tabule, v podchodu pak podchodové přestupní monitory. Tabule budou doplněny hlasovým modulem pro nevidomé. Součástí budou také hodiny.

Zařízení musí být kompatibilní s informačními systémy zavedenými na SŽ. Ovládání tabulí bude prostřednictvím řídicího PC na pracovišti PPV Domažlice a CDP Praha (společně s rozhlasem), komunikace jednotlivých prvků IS je prováděna pomocí technologické datové sítě, je zřízena v této stavbě. Informace budou přenášeny také do DDTS ŽDC.

Provedení informačního systému bude dle směrnice SŽDC č. 118.

PS 25-02-32 ŽST Nýřany, kamerový systém

V rámci této stavby bude v ŽST Nýřany vybudován kamerový systém na bázi IP technologie dle požadavků č.j. 7058/2015-014 z 13.2.2015. Navrhuje se kamery na nástupištích umístit tak, aby zabíraly podstatnou část nástupiště v místech, kde zastavuje vlaková souprava (vyhnout se trakčním podpěrám).

Na zhlaví stanic jsou požadovány otočné kamery s maskováním pohledů mimo drážní pozemek. Před realizací stavby budou odsouhlaseny pohledy odborem Řízení provozu.

V ŽST Nýřany bude také instalována IP kamera do výtahů.

Vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možností rušení bude KS navržen pomocí optických kabelů. U každé kamery budou ponechána 2 rezervní vlákna.

U kamer bude použito IR přisvícení. Záznamy z kamer budou ukládány na kamerový server a předávány do systému KAC a PPV Domažlice.

PS 29-02-31 Plzeň - Chotěšov, informační zařízení na zastávkách

Na zastávce Tlučná bude nově vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících, jehož účelem je informování cestujících a zvýšení jejich bezpečnosti při zastavování a projíždění vlaků. Rozhlas (hlášení) bude ovládán ze sousedních stanic. Informace budou přenášeny také do DDTS ŽDC.

Bude ozvučeno nové nástupiště. Bude dodána IP-rozhlasová ústředna s možností dálkového ovládání. Reproductory budou uchyceny na sklopné osvětlovací stožáry a na zastřešení.

Technologie rozhlasu na zastávce bude umístěna do stávající výpravní budovy do sdělovací místnosti do nové datové skříně.

PS 29-02-41 Plzeň - Chotěšov, GSM-R

Pro pokrytí traťového úseku ŽST Plzeň – ŽST Chotěšov mobilním signálem GSM-R splňujícím kritéria EIRENE pro ETCS budou na vytipovaných místech vycházejících z provedeného rádiového plánování zřízeny nové základnové stanice (BTS). Celkově se jedná o 2 nové základnové stanice (BTS), které jsou situovány do oblasti železničních stanic na pozemcích Správy železnic s ohledem na možnost příjezdu na místo stavby a bezproblémového zajištění napájení.

Na této trati budou vybudovány anténní nosiče o výšce 30-35 m na základnové desce, tato výška je optimalizována při vlastním návrhu pokrytí vzhledem k profilu trati i okolnímu prostředí, které ovlivňuje šíření radiových vln.

V těsné blízkosti základnového bloku bude umístěn technologický domek s rovnou/sedlovou střechou. Do tohoto domku bude umístěna veškerá technologie BTS.

Technologický domek bude vybaven inteligentní řídicí jednotkou umožňující připojení na dohledový systém a místnost s technologií bude vybavena klimatizací.

Napájení samotné technologie jednotlivých BTS bude řešeno samostatným zálohovaným zdrojem 48V/DC.

V rámci místní kabelizace budou nové BTS propojeny pomocí POK 12 vl. SM optického kabelu s výpravní budovou a připojeny do přenosového systému. Řízení sítě GSM-R bude implementováno do dotykového terminálu na nově zřízeném PPV v Domažlicích.

PS 29-02-53 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - sdělovací zařízení

V ŽST Nýřany, ŽST Vejprnice a na zast. Tlučná bude vybudován systém DDTS ŽDC, do kterého budou začleněny relevantní technologické systémy budované v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Budou integrovány technologie EZS (včetně EZS v objektech zab. zař. na přejezdech), ROZ, ISC, KAMS, KOT, VYT, EOY, OSV, EE, ELM a některé vybrané signály z indikátorů horkoběžnosti.

Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do integračního koncentrátoru systému DDTS (InK) umístěného v ŽST Nýřany a v ŽST Vejprnice. InK bude umístěn ve skříně sdělovacího zařízení ve výpravní budově. Pro potřeby systému DDTS bude v této skříně sděl. zař. vyčleněna prostorová rezerva 10U. Oba integrační koncentrátory budou komunikovat na stávající InS na CDP Praha a na InS na ÚS Plzeň.

Pro dálkový odečet elektroměrů a pro signalizaci stavů vybraných jističů silnoproudé technologie budou do obou železničních stanic dodány rozvaděče RDD s PLC a s převodníky M-Bus/Eth. Rozvaděče RDD budou umístěny v nových pochozích kioskových trafostanicích v rozvodně nn. Kabelizace signalizace výtahů a připojení rozvaděčů RDD do TDS bude v rámci PS sděl. zař.

Dálkový dohled a ovládání vybraných technologií na traťovém úseku bude umožněn z pevného klientského pracoviště na CDP Praha, na ED Plzeň a z nově dodaných mobilních klientských pracovišť v ŽST Domažlice a v ŽST Stod (Stod pouze pro EOv).

Bude provedeno doplnění klientských pracovišť na SŽE Hradec Králové a na ED Plzeň o ŽST Nýřany, ŽST Vejprnice a o zast. Tlučná.

PS 23-03-11 ŽST Vejprnice, zařízení DŘT

PS 25-03-11 ŽST Nýřany, zařízení DŘT

Cílem nové dispečerské řídicí techniky na zmíněných ŽST 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.

V objektu TS 22/0,4kV místnost NN se navrhuje nový rozváděč DT01 s podružnou stanicí, tvořený programovatelným automatem (PLC).

PLC ve skříni DT01 bude napájeno ze zálohovaného napájení.

Programovatelný automat je volně programovatelný, modulárně nastavitelný systém, určený zejména pro logické řízení technologických procesů a zařízení s vysokou spolehlivostí. Konstrukce programovatelných automatů umožňuje realizovat rozsáhlé systémy distribuovaného nebo hierarchického řízení.

Programovatelný automat PLC bude zajišťovat řízení s rozváděčem POZ, který slouží jako ovládací rozváděč k ústřednímu a dálkovému ovládní úsekových odpojovačů (DOÚO) trakčního vedení. Dále z automatu budou ovládnány nebo přenášeny informace TS 22/0,4 kV.

PS 29-03-11 Plzeň - Chotěšov, DDTS ŽDC - silnoproudé zařízení

V celém řešeném úseku bude vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty. Ve stanicích Vejprnice a Nýřany bude umístěn nový integrační koncentrátor, do kterého budou komunikačně stažena data z vybraných technologií, a to i ze zastávky Tlučná. Stanice Vejprnice, Nýřany a zast. Tlučná budou nově řízeny z pevného klientského pracoviště na CDP Praha

a na ED Plzeň, dále také z nových mobilních klientských pracovišť v žst. Domažlice a žst. Stod (pouze ovládnání EOv). Hardwarová výbava bude soustředěna v rozvaděčích RDD v rozvodně nn v nových trafostanicích v žst. Nýřany a žst. Vejprnice.

PS 23-03-51 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 23-03-52 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, technologie

PS 25-03-51 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 25-03-52 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, technologie

Tato část dokumentace řeší nové transformační stanice (transformovny) 22/0,4 kV a transformovny z trakčního napětí 25/0,23 kV na traťovém úseku „Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“. Transformovny budou sloužit pro napájení netrakových odběrů jako hlavní a záložní nezávislý zdroj pro napájení zab. zař., sděl. zař. a elektrický ohřev výměn. Hlavním zdrojem napájení pro tyto odběry je napájení z trakce a to s využitím transformátorů 25/0,23 kV. Záložním zdrojem napájení pro netrakové odběry jsou přípojky vn od distribuční společnosti na kterou jsou připojeny tyto TS22/0,4 kV. Z těchto transformoven 22/0,4 kV budou napájeny také ostatní rozvody ve stanicích, tedy osvětlení, silnoproudé rozvody a zásuvky apod..

Tato část dokumentace řeší i rozvaděč zajištěné sítě v jednotlivých stanicích a zastávkách, který bude slučovat oba zdroje napájení. Z tohoto rozvaděče budou napájeny přístroje vyžadující první stupeň napájení.

PS 25-04-11 ŽST Nýřany, Osobní výtahy

V rámci této technologické části dokumentace - D.1.4 (ostatní technologická zařízení) – část projektové dokumentace D.4.1 (Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory) jsou pro ŽST Nýřany v rámci PS 25-04-11 navrženy osobní výtahy. Technologický PS navazuje na stavební řešení SO 25-20-03 Podchod v ŽST Nýřany - ve stanici je navržen podchod, který bude mít pro zajištění bezbariérovosti navrženy dva výtahy (V01 a V02).

Úroveň spodních stanic je v podchodu, horní stanice jsou na nástupišti. Oba výtahy mají 2 stanice.

Jeden je v rámci stavebně-architektonického řešení požadován průchozí, druhý neprůchozí, proto je v rámci návrhu navržena i příslušná velikost kabin dle směrnice – předpisu SŽ S10 v aktuálním znění (v dalším stupni bude ev. upřesněno).

Výtah V01

Kabina bude průchozí, tj. bude navržen výtah typ B (min. požadavky dle předpisu SŽ S10 – nosnost 1000 kg, kabina šířka 1100 mm, hloubka 2100 mm, šířka dveří 900 mm / výška dveří 2100 mm). Rychlost 1 m/s. Výtah bude mít 2 stanice. Výtah není specifikován jako evakuační ani požární. Výtahová šachta bude větraná (přirozeně nebo nuceně), v zimě temperovaná, odvodněná (čerpací jímka vně šachty), zabezpečená proti vodě. Výtahová šachta bude sloužit výlučně provozu výtahu.

Výtah V02

Kabina bude neprůchozí, tj. bude navržen výtah typ C (min. požadavky dle předpisu SŽ S10 – nosnost 1125kg, kabina šířka 1200mm, hloubka 2100mm, šířka dveří 1000mm / výška dveří 2100 mm). Rychlost 1 m/s. Výtah bude mít 2 stanice. Výtah není specifikován jako evakuační ani požární. Výtahová šachta bude větraná (přirozeně nebo nuceně), v zimě temperovaná, odvodněná (čerpací jímka vně šachty), zabezpečená proti vodě. Výtahová šachta bude sloužit výlučně provozu výtahu.

Navržené zařízení bude řešeno (stavebně i technologicky) v souladu s předpisem SŽ S10 (Předpis pro využití výtahů, pohyblivých schodů a pohyblivých plošin u státních drah, v aktuálním znění ze dne 21.5.2020 – schváleno pod č.j.: 27433/2020-SŽ-GR-O13) a dle navazujících norem, resp. obecně dle související

legislativy. Provedení zařízení bude komplexně dle vyhlášky a normy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM, vyhláška č. 398/2009 Sb. a navazující norma ČSN EN 81-70 ed.2, zvláštní úprava výtahů určených pro dopravu osob a osob a nákladů - Přístupnost výtahů včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace).

SO 22-10-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, železniční svršek

SO 22-11-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, železniční spodek

SO 23-10-01 ŽST Vejprnice, železniční svršek

SO 23-11-01 ŽST Vejprnice, železniční spodek

SO 24-10-01 Vejprnice – Nýřany, železniční svršek

SO 24-11-01 Vejprnice – Nýřany, železniční spodek

SO 25-10-01 ŽST Nýřany, železniční svršek

SO 25-11-01 ŽST Nýřany, železniční spodek

SO 26-10-01 Nýřany – Chotěšov, železniční svršek

SO 26-11-01 Nýřany – Chotěšov, železniční spodek

SO 29-14-01 Plzeň hl. n. – Chotěšov, výstroj a značení tratě

Železniční svršek

Staničení

Staničení rekonstruovaného úseku od začátku stavby je převzato ze sousední stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“. Hodnota staničení je převzata ve výhybce č. 804 (km 108,120.739) a pokračuje v ose koleje směrem na Nýřany. Za výměnovým stykem výhybky č. 805 pak začínají modernizace v koleji č. 1.

Tímto staničením je celý modernizovaný úsek přestaničen., tzn. v začátku stavby je stávající km 114,582 = nový km 108,530.000. Rozdíl ve staničení v modernizované koleji činí cca 6,050 km.

Rychlost a směrové poměry

Geometrická poloha nové koleje je navrhována s ohledem na geografické poměry okolního terénu s maximalizací využití drážního pozemku a s ohledem na proveditelnost úrovněvého křížení se stávajícími komunikacemi. Traťový úsek je projektován pro prostorovou průchodnost UIC-GC (tj. základní průjezdný průřez Z-GC) a traťovou třídu zatížení D4 UIC. Mostní PP je v mezistaničním úseku stanoven VMP 2,5.

V úseku dochází ke zvýšení traťové rychlosti na 100-125 km/hod pro klasické soupravy (pro $I = 100$ mm) a 110-145 km/hod pro vozy s naklápěcí technikou. Při návrhu směrových poměrů je použita přechodnice typu klotoida. Směrové poměry respektují stávající stav.

Minimální poloměr v modernizovaném úseku je $R=540$ m převýšením $D = 135$ mm. Délka rekonstruovaného úseku je 12472 m.

ŽST Vejprnice

Pro potřebnou délku koleje bylo vysunuto plzeňské zhlaví směrem ze stanice, mezi dva stejnosměrné oblouky o poloměru $R=5000$ m a $R=12000$ m. Kolejiště stanice je redukováno na tři dopravní koleje a jednu manipulační. Hlavní kolej je navržena na rychlost $V=120$ km/h, ($V_k = 140$ km/h), předjízdna kolej č. 2 na rychlost $V = 80$ km/h, předjízdna kolej č. 3 na rychlost $V=60$ km/h. Manipulační kusá kolej zakončená kolejnicovým zarážděm je zapojena z plzeňského zhlaví s návrhovou rychlostí $V=40$ km/h. Všechny koleje ve stanici jsou navrženy v nulovém převýšení.

Ve stanici je použita minimální osová vzdálenost kolejí 4,75m. Dvě boční nástupiště o délce 170 m jsou umístěny u koleje č. 1 a u předjízdny koleje č. 2.

Celková délka rekonstruovaných kolejí je 4385 m.

Zastávka Tlučná

Ve stávající zastávce je navržena rekonstrukce nástupiště a změna polohy nástupiště dl. 170 m. Nástupiště je nově umístěno v přechodnici, s hodnotou převýšení v koleji až do hodnoty $D = 100$ mm.

ŽST Nýřany

Rozhodujícími parametry pro směrový návrh stanice je minimální potřebná délka užitečné koleje 780 m v dopravních kolejích (kol. č. 1, 2, 10), potřebné návrhové rychlosti v dopravních kolejích a poloha nástupišť. Dispozici stanice rovněž ovlivňuje zapojení odbočné trati směrem na Heřmanovu Huť a dále zapojení dvou stávajících vleček. Naproti tomu, směrovému řešení napomáhá navrhované zrušení přejezdu v ev. km 123,613), který je nově nahrazen podjezdem.

K získání potřebných užitečných délek jsou zhlaví posunuta směrem od středu stanice. Mimoúrovňové ostrovní nástupiště s délkami nástupních hran 200/170 m je umístěno mezi kolejemi č. 4 ($V = 60$ km/h) a č. 6 ($V = 80$ km/h) a je přístupné novým podchodem v km 123,037. Dopravní koleje č. 2 a č. 10 jsou vedeny mimo nástupiště, jejich návrhová rychlost je 50 km/h. Kolej č. 10 je odkloněna podél odbočné trati směrem na Heřmanovu Huť a do traťové koleje je zapojena výhybkou č. 12.

Kolej na Heřmanovu Huť je navržena k rekonstrukci až do stávajícího km 0,479. Souběžně je pak vedena a zapojena předjízdna kolej č. 10, její zapojení si vyžádá rozšíření zemního tělesa náspu a zároveň rekonstrukci a prodloužení propustku v ev. km 0,105. Kolej je prostaničena zpětně od km 0,479 až ke koncovému styku výhybka č. 7. Poloměr v rekonstruovaném oblouku je $R = 304$ m s převýšením $D = 77$ mm.

Do koleje č. 6a je nově v km 117,218 výhybkou č. 8 zapojena vlečka č. V2033 (DIOSS Nýřany, a.s.), vlečka č. 2271 DKV Plzeň a manipulační kolej 6b s užitečnou délkou 100 m. K posledním dvěma jmenovaným kolejím bude nově vybudována přístupová komunikace. Vlečka Likona Nýřany je nově zapojena z koleje č. 10 výhybkou č. 9 v km 117,268. Vlečka č. 2136 (Metrans a.s.) je nově zapojena z koleje č. 10 výhybkou č. 4 v km 116,711.

Celková délka rekonstruovaných kolejí je 6055 m, délka směrové a výškové úpravy koleje je 710 m.

Sklonové poměry

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

V km 111,820 – 112,539 dochází k výraznému navýšení nivelety až o 1,50 m pro potřeby získání podjezdné výšky pod mostem (ev.km 118,094) pro stávající pozemní komunikaci v km 112,043. Ke vzestupu nivelety zde dochází průběžně ve vzdálenosti cca -200/+500 m od mostu s maximálním podélným sklonem 11,80 ‰.

Maximální sklon v rekonstruovaném traťovém úseku je tedy 11,80 ‰ v km 111,860 – 112,011. Výjimkou je odbočná trať na Heřmanovu Huť se sklonem 19,82-21,05 ‰ od km 0,198.

Konstrukce železničního svršku

Železniční svršek v hlavní koleji (kolej č.1) - navržen nový rošt z kolejnic tvaru 60E2 z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na příčných betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u”.

Železniční svršek ve staničních dopravních kolejích - navržen nový rošt z kolejnic tvaru 49E1 z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na příčných betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u”.

Železniční svršek ve staničních manipulačních kolejích a kolejích vlečkových - navržen nový rošt z kolejnic tvaru 49E1, stykovaná kolej na příčných betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „c”.

Kolejové lože je navrženo z nového materiálu - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a v dopravních kolejích na betonových pražcích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce. U ostatních staničních kolejí a ve vlečkových kolejích je navržena tloušťka štěrkového lože 300 mm pod spodní ložnou plochou pražce.

Železniční spodek

V traťových úsecích řešených touto dokumentací zůstává modernizovaná trasa na stávajícím zemním tělese. K výrazným směrovým posunům dochází pouze v prostoru obce Tlučná v km 114,360 – 114,700, kde je úpravou směrových poměrů až o 1,8m zvýšena rychlost na $V=120$ km/h. Další směrové posuny os kolejí na obou zhlaví stanice Nýřany vyvolává nové dispoziční řešení kolejiště stanice. Výraznější výškový posun v koleji až 1,50 m je navržen za ŽST Vejprnice v km cca 111,860 – 112,011 a to z důvodu zvýšení podjezdné výšky u mostu v ev. km 118,094.

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ z listopadu 2017.

Zemní těleso

Zemní pláň

Zemní pláň je navržena ve stejném sklonu jako pláň tělesa železničního spodku jednotně ve sklonu 5 %. Výjimkou jsou úseky vlečkových kolejí, kde není navrhováno odvodnění zemní pláně. Zde je navržena zemní pláň vodorovná.

Pláň tělesa železničního spodku

Pláň tělesa železničního spodku je navržena ve stejném sklonu jako zemní pláň jednotně ve sklonu 5 %. Výjimkou jsou úseky vlečkových kolejí, kde není navrhováno odvodnění zemní pláně. Zde je navržena pláň tělesa železničního spodku stejně jako zemní pláň vodorovná.

Základní šířka pláně tělesa železničního spodku (6,20 m) jednokolejné trati je v přímé při skloněné pláni 3,10 m.

V obloucích s převýšením je šířka pláně tělesa železničního spodku bezstykové koleje na vnější straně oblouku navržena přímo z šířky štěrkového lože při dodržení minimální šířky stezky 0,40 m.

V úsecích na stávajícím zemním tělese, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláně, se provede její rozšíření do normového stavu krabicovým dílem opěrné zdi díl U3. Pro zajištění trvalé stability opěrné zdi bude provedeno odtěžení zeminy stávající stezky a po přehutnění základové spáry nahrazení štěrkodrtí fr. 0-32 mm se zhutněním. Šířka navržené „lavice“ ze zhutněné štěrkodrti fr. 0-32 mm je uvažována cca 3 m z důvodu možnosti strojního zhutnění základové spáry.

Násypy a přísypy

V úsecích na stávajícím zemním tělese, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláně, se provede její rozšíření prostými přísypy.

Zajištění stability tělesa železničního spodku v místech přísypávky ke stávajícímu zemnímu tělesu se provede po odstranění křovin a odhumusování stávajícího svahu svahovými stupni, které jsou navrženy dle vzorového listu žel. spodku Ž 2.1 a Ž 2.11.

Z důvodu navýšení nivelety koleje je navrženo nové násypové těleso v km 111,820 – 112,480. Zdvih nivelety je až 1,5 m.

Z důvodu nestability stávajícího železničního tělesa je navržena rekonstrukce stávajícího násypového tělesa v km 113,150 – 113,260.

Z důvodu prodloužení staniční koleje až do km 0,470 ve směru na Heřmanovu Huť je nutné v úseku km 0,080 – 0,460 vybudovat nové drážní těleso, budováno bude jako přísyp ke stávajícímu násypu.

Zářezy

Pro potřebné šířkové uspořádání drážního tělesa jsou v zářezech navrženy nové zářezové svahy ve sklonech 1:1,5 a 1:1,75. V místě hlubšího zářezu jsou pak pro zamezení záborů mimodrážních pozemků případně snížení objemu výkopů navrženy zárubní zdi z betonových tvarovek váhy 120 kg s lícovou stranou ve

sklonu 2:1, gabiony vel. 1x1m, případně je navrženo do paty zářezu odvodnění pláně tělesa železničního spodku příkopovými žlaby.

V úseku trati km 118,150 – 118,530 (stávajícího staničení) byl projektant správcem trati upozorněn na nestabilitu levého zářezového stavu.

Dle závěru průzkumných prací je v tomto zářezu v km 112,160-112,290 (nového staničení) navrženo odtěžení degradované přípovrchové vrstvy a její nahrazení lomovým kamenem frakce 63-128 mm ve sklonu 1:2. Pro zamezení sycení zářezového svahu atmosférickými srážkami je doplněn náhorní příkop s přidlažbou z melioračních tvárnic, které zvyšují kapacitu náhorního příkopu. Z důvodu takto navrženého příkopu je nutné v patě zářezu v km 112,230 – 112,290 doplnit gabion velikosti 1x1m.

Dále bude zřízen náhorní kapacitní příkop i nad stávající gabionovou zdí v km 112,290 – 112,360 (nového staničení) (km 118,34 – 118,47 stávajícího staničení) a v celém návazném zářezovém svahu až do km 112,420 (nového staničení). Dále bylo do projektu na žádost správce doplnění odvodnění navazující terénní „proluky“ vlevo trati. Zde budou taktéž odtěženy opět zdegradované přípovrchové zeminy a při zjištěném výronu vody též doplněno svahové žebro.

Odvodnění

Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo jednak pomocí zpevněných otevřených příkopů z příkopových tvárnic TZZ3, příkopových žlabů, trativodů, nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa.

Nákladová rampa a manipulační plocha v ŽST Nýřany

Požadovaná zpevněná plocha umožňující nakládku a vykládku je součástí SO spodku ŽST Nýřany. Konstrukce plochy je navržen typ TYP D2-N-3 (TDZ-6) z asfaltového betonu ACO 11 tl. 50 mm, obalového kameniva ACP 16+ tl. 50 mm vrstvou ze štěrkodrti tl. 0,20 m. Plocha volné skládky u koleje č.6b je vymezena silničním obrubníkem v betonovém loži ve vzdálenosti 1,7 m od osy koleje č. 6b a výškově cca v úrovni TK přilehlé koleje č. 6b. Stávající nákladová rampa je bez náhrady zrušena.

SO 23-12-01 ŽST Vejprnice, nástupiště

Jsou navržena dvě nová nástupiště.

Nástupiště č. 1 je jednostranné délky 170 m u koleje č. 3.

Nástupiště č. 2 je jednostranné délky 170 m u koleje č. 1. Výška nástupní hrany je 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je navržena pomocí prefabrikátu typu h = 550 mm, který je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z cementové malty tloušťky 10 mm. Pod ní podkladní beton C20/25, XF3, 100 mm. Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou z betonové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm minimálního rozměru 200x200 mm bez sražených hran, hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás bude zhotoven z prefabrikovaných betonových dlaždic. Dlaždice budou položeny na pískovém podsypu. Betonová dlažba bude ohraničena na druhém podélném konci nástupiště nástupištními prefabrikáty nebo monolitickou zídkou ze ŽB, popř. obrubníkem. Povrch nástupiště je řešen jako nepojízdný vozíky.

V určených místech bude nástupiště ohraničené monolitickou zídou ze ŽB C25/30, na které bude seshora přikotvené zábradlí výšky 1,1 m.

Příčný sklon nástupišť je navržen ve sklonu 2 %.

Přístup na nástupiště je zajištěn ze zpevněných ploch.

Na protilehlých koncích nástupišť jsou služební schodiště umožňující vstup do kolejiště.

Z bezpečnostních důvodů se navrhuje při hraně po celé délce nástupiště upravený pruh pro nevidomé a slabozraké. Podrobné řešení prvků pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace bude zohledněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Součástí nástupiště budou tabule s názvem zastávky. Dále budou na nástupišti umístěny odpadkové koše, lavičky a vitríny.

SO 24-12-01 Vejprnice- Nýřany, zast. Tlučná, nástupiště

Je navrženo jedno nové nástupiště.

Nástupiště je jednostranné délky 170 m u koleje č. 1.

Výška nástupní hrany je 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je navrženo z prefabrikátů Umsteiger Plus 2000, které jsou uloženy na podkladní a vyrovnávací vrstvu z cementové malty tloušťky 10 mm. Vlastní plocha nástupiště je tvořena betonovými prefabrikáty délky 3000 mm. Povrch nástupišť je řešen jako nepojízdný vozíky.

V určených místech bude nástupiště ohraničené zábradlím výšky 1,1 m.

Příčný sklon nástupišť je navržen ve sklonu 2%.

Na konci nástupiště ve směru Chotěšov jsou služební schodiště umožňující vstup do kolejiště.

Z bezpečnostních důvodů se navrhuje při hraně po celé délce nástupiště upravený pruh pro nevidomé a slabozraké. Podrobné řešení prvků pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace bude zohledněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Součástí nástupiště budou tabule s názvem zastávky. Dále budou na nástupišti umístěny odpadkové koše, lavičky a vitríny.

SO 25-12-01 ŽST Nýřany, nástupiště

Stávající nástupiště budou zdemolována v celém svém rozsahu, jedná se o úrovněná nástupiště typu SUDOP přibližné délky 255 m.

Nově budou vybudována dvě nástupiště. Nástupiště č. 1 bude vnější u koleje č. 1. Jeho délka je navržena 170 m, šířka 3,0 m. Nástupiště č. 2 bude ostrovní mezi kolejemi č. 2 a 4 na než vyústuje nový podchod (SO 25-20-03 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,895). Délka nástupištní hrany u koleje č. 2 bude 200 m, u koleje č. 4 170 m, šířka nástupiště bude 6,16 m. Hrana ostrovního a vnějšího nástupiště je stanovena 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupních hran nástupišť od osy přilehlé koleje je ve všech případech 1,67 m. Začátek ostrovního nástupiště

je v km 116,700 090, konec nástupiště je v km 116,900.090 a vnější u koleje č.1 se začátkem v km 116,855.700 a konec nástupiště je v km 117,025.700.

Nástupiště jsou bezbariérově přístupná pomocí výtahu z podchodu. Vnější je dále přístupné pomocí přístupové komunikace. Na zpevněné ploše jsou cestující proti povětrnostním vlivům chráněni zastřešením viz SO 25-62-02 ŽST Nýřany, zastřešení nástupišť + výstupů z podchodu v km 116,895.

Nástupištní prefabrikát bude s přesazenou hranou typu H. Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou z betonové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi tl. 80 mm minimálního rozměru 200x200 mm bez sražených hran, hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás bude zhotoven z prefabrikovaných betonových dlaždic.

SO 24-13-01 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P599 v km 111,809 (ev. km 117,860)

Součástí objektu je výměna stávajícího přejezdu P599 v ulici Tyršova z asfaltových vrstev za nový z železobetonových panelů. Rekonstruovaný přejezd má šířku 18,00 m a úhel křížení 85°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 570 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 48,21 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Součástí je i úprava přilehlé křižovatky z důvodu výškové úpravy komunikace. Po obou stranách jsou navrženy chodníky šířky 2,0 m.

SO 24-13-02 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P600 v km 114,538 (ev. km 120,593)

Součástí objektu je výměna stávajícího přejezdu P600 v ulici k Háječku z asfaltových vrstev za nový z železobetonových panelů. Rekonstruovaný přejezd má šířku 13,20 m a úhel křížení 40°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 570 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 59,03 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Součástí je i úprava přilehlé křižovatky Línská / K háječku z důvodu zpřehlednění situace. Ve stávajícím stavu křižovatku tvoří rozsáhlá plocha v těsné blízkosti obou přejezdů.

SO 24-13-03 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P601 v km 114,578 (ev. km 120,627)

Součástí objektu je výměna stávajícího přejezdu P601 v ulici Línská z asfaltových vrstev za nový z železobetonových panelů. Rekonstruovaný přejezd má šířku 15,60 m a úhel křížení 60°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 570 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 71,58 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Součástí je i úprava přilehlé křižovatky Línská / K háječku z důvodu zpřehlednění situace (viz SO 24-30-02).

SO 24-13-04 Vejprnice - Nýřany, železniční přejezd P602 v ev. km 122,022 - zrušení

Součástí objektu je zrušení stávajícího přejezdu včetně přilehlé cesty. Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přechod šíře 3 m v km 122,022 v místě bývalého přejezdu, který byl zrušen a nahrazen objízdou trasou přes silnici II/180. Konstrukce přejezdu je z betonových panelů. Přechod bude nahrazen bezbariérovým podchodem. Přejezd je zabezpečen PZZ.

SO 25-13-01 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v ev. km 122,722 a 0,485 – zrušení

Součástí objektu je zrušení stávajícího přejezdu včetně přilehlé silnice. Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejný přechod šíře 6 m v km 122,722 a přejezdu vlečky v km 0,485. Konstrukce přejezdu je z betonových panelů. Přechod bude nahrazen bezbariérovým podchodem. Přejezd je zabezpečen PZZ.

SO 25-13-02 ŽST Nýřany, železniční přejezd P603 v km 0,485 vlečka

Součástí objektu je vybudování nového přejezdu z celopryžových panelů přes přeložku vlečky. Přejezd má šířku 7,20 m a úhel křížení 75°. Přejezd včetně nové komunikace je součástí přístupu k nemovitostem nacházejícím se mezi vlečkou a tratí. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

SO 26-13-01 Nýřany - Chotěšov, železniční přejezd P604 v km 117,564 (ev. km 123,613)

Součástí objektu je výměna stávajícího přejezdu P604 v ulici Revoluční z pryžových panelů za nový z železobetonových panelů. Rekonstruovaný přejezd má šířku 34,80 m a úhel křížení 85°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 570 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 83,59 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Součástí je i úprava přilehlé křižovatky. Součástí objektu je i zrušení již nepoužívaného přejezdu P605 z betonových panelů. Podél vozovky jsou oboustranně navrženy chodníky šířky 2,50 m z betonové dlažby.

SO 26-13-02 Nýřany - Chotěšov, železniční přejezd P606 v km 118,836 (ev. km 124,882)

Součástí objektu je výměna stávajícího přejezdu P606 z pryžových panelů za nový z železobetonových panelů. Rekonstruovaný přejezd má šířku 7,20 m a úhel křížení 75°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 410 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 35,06 m a směrově a výškově napojena na stávající stav.

SO 22-20-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 109,152 (ev. km 115,213)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen kombinovaným způsobem. Vysoké krabicové opěry mostu jsou založeny hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 1,2 m, délky 12,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy mírně zvětralých pískovců třídy R4. Pod každou opěrou je celkem 8 ks pilot uspořádaných do roštu 2 x 4. Hlavy pilot jsou svázány základovými deskami, do kterých jsou vetknuty dřívky a křídla.

Prodloužená křídla jsou založena ve zvýšené úrovni využívající ubouraných částí stávající konstrukce, na základových deskách, které jsou podporovány mikropilotami a jsou dilatačně oddělená od základů opěr.

Spodní stavba je tvořena vysokými opěrami, které společně s vetknutou částí rovnoběžných křídel tvoří tuhý stěnový systém (krabicový). Dřívky opěr se pod úložnými prahy rozšiřují na potřebnou šířku uložení a závěrných zdí. Navazující

prodloužená křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, dilatačně oddělená od vetknutých křídel.

Nosná konstrukce je tvořena spřaženou konstrukcí beton-beton, která staticky působí jako prostý nosník. Konstrukce se skládá z prefabrikovaných předem předpjatých nosníků tvaru T a monolitické železobetonové desky, která vytváří žlab kolejového lože. Na koncích nosné konstrukce jsou monolitické železobetonové příčníky. Horní povrch desky, který je podkladem pro hydroizolaci, má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Nosná konstrukce je ukončena přesahem v části konstrukční výšky. Spáry mezi nosnou konstrukcí a opěrou budou utěsněny elastomerovými těsnícími profily. Římsy jsou rámové, tj. jsou monolitickou součástí desky.

Nosná konstrukce je přes koncové příčníky uložena na každé opěře na dvě ložiska charakteristické únosnosti 2,5 MN. Druh ložisek bude podrobněji specifikován ve fázi projektu, zvláštní důraz bude kladen na atypické úpravy umožňující bezproblémovou výškovou a směrovou rektifikaci ložisek. Za vhodné typy lze považovat ložiska kalotová nebo svařovaná ocelová. Světlá výška mezi povrchem úložného prahu a spodním lícem příčníku je 400 mm a umožňuje osazení standardních lisů pro zvedání nosné konstrukce.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 22-20-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, most v km 110,469 (ev. km 116,521)

Stávající most je kolmý, jednokolejný, o třech otvorech a překonává polní cestu. Jedná se o kamennou trojklenbu založenou na kamenných pasech. Na původní kamennou konstrukci byla nasazena prefabrikovaná železobetonová prefabrikovaná vana.

Světlá šířka klenby je 5,6 m + 5,6 m + 5,6 m, světlá výška na polní cestou je 4,10 m a celková šířka mostu je 6,77 m. Stávající rovnoběžná křídla mostu jsou kamenná.

Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou. Samotná klenba bude očištěna tlakovou vodou a hloubkově přespárována. Na železobetonových římsách vany budou vyplněny stávající kapsy pro zábradlí. Povrch betonových konstrukcí bude očištěn tlakovou vodou a poškozená místa budou reprofilována.

Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a kamennými křídly.

Opěry budou očištěny tlakovou vodou a bude provedeno vyspravení spárování. Následně bude provedena výplňová injektáž.

Všechny sanační práce budou provedeny v souladu s ČSN EN 1504 Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí - Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody.

Sanace se týká kamenných křídel, klenby a opěr. Povrch zbavený vegetace se očistí tlakovou vodou. Provede vyspravení spárování veškerého viditelného zdiva - tj. klenby, pilířů, opěr, křídel a poprsních zdí.

Injektáž bude použita k vyplnění mezerovitého zdiva opěr, pilířů a základů. Podle průzkumu je mezerovitost zdiva opěr přes 10 %. Průzkum mezerovitosti bude doplněn v dalším projektovém stupni a upřesněn požadavek na rozsah injektáží.

Povrch se otryská vodním paprskem o tlaku do 800 barů a odstranění se znehodnocený beton. Při odkrytí výztuže se provede očištění zkorodované výztuže. Předtím je nutné odstranit beton, který by efektivnímu odstraňování koroze bránil. Provede se konzervace (nátěr) výztuže, zamezující přístup kyslíku k výztuži a vytvářející pasivaci, např. epoxidovými pryskyřicemi nebo speciálními suspenzemi z hydraulických pojiv. Následně se provede se reprofilace, která zahrnuje přípravu betonového povrchu, výplň nerovností vzniklých po odstraněném znehodnoceném betonu, nanesení správkové hmoty v tloušťce min. 5 mm na konzervovanou výztuž

Odvodnění mostu je primárně zajištěno sklonem stropní konstrukce směrem k odvodňovačům. Voda z odvodňovačů vytéká volně na terén. Voda za ruby opěr do příčného drenážního systému a jím do stran mostu. Izolace nosné konstrukce, ve smyslu normy TNŽ 73 6280, je předpokládána z penetračně adhezivního nátěru + izolačního systému proti stékající vodě a zemní vlhkosti (o max. tloušťce 10 mm) plnoplošně natavovaného na podklad + tvrdá ochrana - geotextilie s plošnou hmotností 300 g/m², separační fólie PE 0,4 mm a beton (C25/30 - XC2, XF1) s výztužnou vložkou KARI síť 4/4, 100/100 mm o tl. 50 mm. Celková tloušťka izolace je 60 mm.

SO 23-20-01 ŽST Vejprnice, most – podchod v km 111,179 (ev. km 117,230)

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám vnitřních světlých rozměrů 3880x3000 mm o jednotné tloušťce obou stěn 300 mm, tloušťka chodníkové desky 250 mm, tloušťce dna 200-250 mm a proměnné tloušťce stropu 300-350 mm. Teoretické rozpětí rámu je 3,300 mm. Most je kolmý - 90°.

Spád nosné konstrukce je navržen v podélném sklonu 3,8 % zleva doprava. Hydroizolační souvrství na nosné konstrukci bude o celkové tloušťce 60 mm. Voda z horního povrchu nosné konstrukce stéká po izolaci rubu rámu.

Pod komunikací podchodu je v rámu koryto vodoteče, které dnem navazuje na stávající dno vodoteče. Nad korytem je vodorovná příčel rámu – chodníková deska.

Přístupový chodník k nástupišti bude šířky 2,50 m. Na horní hraně parapetních zdí podchodu budou zakotveny sloupky ocelových přístřešků s výplní komůrkovým polykarbonátem.

Na spodním líci rámové příčle podchodu budou osvětlovací tělesa. Před betonáží podchodu je třeba osadit plastové chráničky pro vedení elektro-kabelů. Před betonáží je nutné aktualizovat způsob upevnění pro svítidla dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu. Ve stěnách a ve stropě budou niky pro zatahování kabelů.

Madla jsou zakotvena pomocí ocelových manžet z plechu o tl.3 mm do železobetonových zdí podél přístupových chodníků a schodišť.

Všechny nosné konstrukce podchodu a přístupového chodníku budou založeny plošně. Základová deska je součástí uzavřeného rámu a je navržena v tloušťce 250 mm uprostřed, ke kraji se tloušťka u podchody zvětšuje s příčným spádem koryta.

Na přehutněnou základovou spáru bude proveden podkladní beton tl. 150 mm s KARI sítí 8/8 - 100/100 mm. Na podkladním betonu bude provedeno izolační souvrství včetně ochrany a na něm základová deska rámu.

Odvodnění mostu je primárně zajištěno sklonem stropní konstrukce směrem k rubům svislých konstrukcí. Voda je ze stropní konstrukce dále odváděna za ruby opěr. Rámová konstrukce mostu je izolována celoplošně, izolace svislá je napojena zpětným spojem na izolaci dna. Izolace nosné konstrukce, ve smyslu normy TNŽ 73 6280, je předpokládána z penetračně adhezního nátěru + izolačního systému proti stékající vodě a zemní vlhkosti (o max. tloušťce 10 mm) plnoplošně natavovaného na podklad + tvrdá ochrana ve vodorovné beton (C25/30 - XC2, XF1) s výztužnou vložkou KARI sítě 4/4, 100/100 mm o tl. 50 mm, separační fólie PE 0,4 mm, svislá ochrana. Celková tloušťka izolace je 60 mm.

Svislé izolace proti tlakové vodě:

Svislá izolace ve smyslu normy TNŽ 73 6280, je předpokládána z penetračně adhezního nátěru + izolačního systému proti tlakové vodě (o max. tloušťce 10 mm) plnoplošně natavovaného na podklad + měkká ochrana geotextilie s plošnou hmotností 300 g/m².

Svislá hydroizolace bude upevněna pomocí přítlačných nerezových lišt šíře 40 mm kotvených vrutem M10 á 300 mm do plastových hmoždinek. Přítlačné lišty budou provedeny z korozivzdorné oceli 1.4310 a kotevní prvky budou provedeny z nerez oceli kvality A2. Utěsnění dil.spáry bude provedeno trvale pružným tmelem.

Vnitřní plochy rámu a veškeré konstrukce bez ochrany izolací budou na styku se zeminou ochráněny 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12 proti stékající vodě a zemní vlhkosti.

SO 24-20-01 Vejprnice – Nýřany, most v km 112,045 (ev. km 118,094)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně. Vlastní rám (stojky) i vetknutá rovnoběžná křídla jsou založena prostřednictvím společného základového prahu půdorysného tvaru U, na vrtaných pilotách průměru 1,2 m a délky 8 m. Pod každou stojkou jsou 4 kusy pilot, pod každým křídlem je přidána jedna pilota. Vrty pro piloty bude nutné provádět v celé délce pod ochranou pažení, předpokládá se, že hlubinné základové prvky budou vetknuty do arkózových pískovců, arkóz silně zvětralých, třídy R5 (geotyp C2).

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena krátkými náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střežovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou rámové, tj. jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 24-20-02 Vejprnice – Nýřany, most v km 115,400 (ev. km 121,449)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 1,2 m, délky 12,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy mírně zvětralého pískovce třídy R4. Pod každou stojkou jsou 4 ks pilot, jedna pilota je pod každým vetknutým křídlem. Hlavy pilot jsou svázány základovými prahy, do kterých jsou vetknuty stojky rámu a křídla.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou rámové, tj. jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 24-20-03 Vejprnice – Nýřany, most – podchod v km 115,983

Jedná se o nový most - podchod.

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám vnitřních světlých rozměrů 2500x2550 mm o jednotné tloušťce obou stěn 300 mm, tloušťce dna 300 mm a proměnné tloušťce stropu 300-350 mm. Teoretické rozpětí rámu je 2,800 mm. Most je kolmý 90°.

Spád nosné konstrukce je navržen v podélném sklonu $\pm 0,00$ % od středu na obě strany. Hydroizolační souvrství na nosné konstrukci bude o celkové tloušťce 60 mm. Voda z horního povrchu nosné konstrukce stéká po ochraně izolace rubu rámu.

Do zdí přístupových chodníků budou kotveny ocelové přístřešky.

Na spodním líci rámové příčle podchodu budou osvětlovací tělesa. Před betonáží podchodu je třeba osadit plastové chráničky pro vedení elektro-kabelů. Před betonáží je nutné aktualizovat způsob upevnění pro svítidla dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu. Ve stěnách a ve stropě budou niky pro zatahování kabelů.

Výstavba podchodu bude v hydroizolační vaně. Všechny nosné konstrukce podchodu, schodiště a přístupový chodník budou založeny plošně. Základová deska je součástí uzavřeného rámu a je navržena v jednotné tloušťce 300 mm. Izolace (a stěny nosného rámu) budou provedeny „do vany“. Na přehutněnou základovou spáru bude proveden podkladní beton tl. 150 mm s KARI sítí 8/8- 100/100 mm. Na

podkladním betonem a svisle podél stěn jámy bude provedena ochranná ŽB vana tl. 300 mm. Do vany bude provedeno izolační souvrství včetně ochrany izolace.

Izolace podchodu bude tlaková (proti tlakové vodě) z důvodu HPV nad základovou deskou.

Odvodnění mostu podchodu je primárně zajištěno sklonem stropní konstrukce směrem za svislé konstrukce, kde bude voda odvedena sklonem pláně železničního spodku a drenáží tratě.

SO 25-20-01 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,661

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám vnitřních světých rozměrů 4000x2550 mm o jednotné tloušťce obou stěn 400 mm, tloušťce dna 400 mm a proměnné tloušťce stropu 400-450 mm. Teoretické rozpětí rámu je 4,400 mm. Most je kolmý 90°.

Spád nosné konstrukce je navržen v podélném sklonu $\pm 0,00$ % od středu na obě strany. Hydroizolační souvrství na nosné konstrukci bude o celkové tloušťce 60 mm. Voda z horního povrchu nosné konstrukce stéká po ochraně izolace rubu rámu.

Do zdí schodišť a přístupových chodníků budou kotveny ocelové přístřešky.

Na spodním líci rámové příčle podchodu budou osvětlovací tělesa. Před betonáží podchodu je třeba osadit plastové chráničky pro vedení elektro-kabelů. Před betonáží je nutné aktualizovat způsob upevnění pro svítidla dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu. Ve stěnách a ve stropě budou niky pro zatahování kabelů.

Výstavba podchodu bude v hydroizolační vaně. Všechny nosné konstrukce podchodu, schodiště a přístupový chodník budou založeny plošně. Základová deska je součástí uzavřeného rámu a je navržena v jednotné tloušťce 400 mm (schodiště a přístupový chodník 300 mm). Izolace (a stěny nosného rámu) budou provedeny „do vany“. Na přehutněnou základovou spáru bude proveden podkladní beton tl. 150 mm s KARI sítí 8/8-100/100 mm. Na podkladním betonem a svisle podél stěn jámy bude provedena ochranná ŽB vana tl. 300 mm. Do vany bude provedeno izolační souvrství včetně ochrany izolace.

Izolace podchodu bude tlaková (proti tlakové vodě) z důvodu HPV nad základovou deskou.

Odvodnění mostu podchodu je primárně zajištěno sklonem stropní konstrukce směrem za svislé konstrukce, kde bude voda odvedena sklonem pláně železničního spodku a drenáží tratě.

SO 25-20-02 ŽST Nýřany, most v km 116,840 (ev. km 122,889)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen plošně na železobetonové základové desce tloušťky 0,40 m.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím a základovou deskou. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je v rámových rozích opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou rámové, tj. jsou monolitickou součástí příčle.

Vzhledem k šířce je nutno nosnou konstrukci včetně stojek a základové desky rozdělit podélnými dilatačními spárami na tři dilatační celky. Dilatační spáry budou těsněné.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 25-20-03 ŽST Nýřany, most – podchod v km 116,895

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám vnitřních světlých rozměrů 3000x2550 mm o jednotné tloušťce obou stěn 350 mm, tloušťce dna 350 mm a proměnné tloušťce stropu 350-400 mm. Teoretické rozpětí rámu je 3,350 mm. Most je kolmý 90°.

Spád nosné konstrukce je navržen v podélném sklonu $\pm 0,00$ % od středu na obě strany. Hydroizolační souvrství na nosné konstrukci bude o celkové tloušťce 60 mm. Voda z horního povrchu nosné konstrukce stéká po ochraně izolace rubu rámu.

Do zdí schodišť budou kotveny ocelové přístřešky.

Na spodním líci rámové příčle podchodu budou osvětlovací tělesa. Před betonáží podchodu je třeba osadit plastové chráničky pro vedení elektro-kabelů. Před betonáží je nutné aktualizovat způsob upevnění pro svítidla dle konkrétních použitých osvětlovacích těles, schválených investorem, architektem a projektantem podchodu. Ve stěnách a ve stropě budou niky pro zatahování kabelů.

Výstavba podchodu bude v hydroizolační vaně. Všechny nosné konstrukce podchodu, schodiště a přístupový chodník budou založeny plošně. Základová deska je součástí uzavřeného rámu a je navržena v jednotné tloušťce 350 mm (schodiště a přístup.chodník 300 mm). Izolace (a stěny nosného rámu) budou provedeny „do vany“. Na přehutněnou základovou spáru bude proveden podkladní beton tl. 150 mm s KARI sítí 8/8-100/100 mm. Na podkladním betonu a svisle podél stěn jámy bude provedena ochranná ŽB vana tl. 300 mm. Do vany bude provedeno izolační souvrství včetně ochrany izolace.

Izolace podchodu bude tlaková (proti tlakové vodě) z důvodu HPV nad základovou deskou.

Odvodnění mostu podchodu je primárně zajištěno sklonem stropní konstrukce směrem za svislé konstrukce, kde bude voda odvedena sklonem pláně železničního spodku a drenáží tratě.

SO 26-20-02 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,161 (ev. km 124,210)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 0,9 m, délky 10,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy silně zvětralého, slabě zpevněného pískovce třídy R5. Pod každou stojkou jsou 4 ks pilot, jedna pilota je pod každým vetknutým křídlem. Hlavy pilot jsou svázány základovými prahy, do kterých jsou vetknuty stojky rámu a křídla.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Pro půdorysné omezení svahových kuželů a části násypu ovlivněné novým mostem na okraj stávající rovnoběžné komunikace, jsou po levé straně u obou opěr navrženy patní opěrné zídky z monolitického železobetonu o průřezu úhlové zdi. Zídky jsou založeny plošně v úrovni spodního líce roznášecích prahů pilot. Půdorysně jsou zídky zaobleny do tvaru čtvrtkruhu s prodloužením rovnoběžně s osou trati,

v koruně jsou opatřeny monolitickou římsou. Výškově zídky v přímé části klesají plynule k patě násypu.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou rámové, tj. jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 26-20-03 Nýřany – Chotěšov, most v km 118,374 (ev. km 124,422)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 0,9 m, délky 10,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy silně zvětralého, slabě zpevněného pískovce třídy R5. Pod každou stojkou jsou 4 ks pilot, jedna pilota je pod každým vetknutým křídlem. Hlavy pilot jsou svázány základovými prahy, do kterých jsou vetknuty stojky rámu a křídla.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Pro zkrácení křídel a omezení půdorysného rozsahu svahových kuželů jsou navrženy patní opěrné zídky z monolitického železobetonu o průřezu úhlové zdi. Zídky jsou založeny plošně v úrovni spodního líce roznášecích prahů pilot.

Půdorysně jsou zídky zaobleny do tvaru čtvrtkruhu, v koruně jsou opatřeny monolitickou římsou.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikována garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 26-20-04 Nýřany – Chotěšov, most v km 119,332 (ev. km 125,378)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 0,9 m, délky 8,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy silně zvětralého, slabě zpevněného pískovce třídy R5. Pod každou stojkou jsou 4 ks pilot, jedna pilota je pod každým vetknutým křídlem. Hlavy pilot jsou svázány základovými prahy, do kterých jsou vetknuty stojky rámu a křídla.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Pro zkrácení křídel a omezení půdorysného rozsahu svahových kuželů jsou navrženy patní opěrné zídky z monolitického železobetonu o průřezu úhlové zdi. Zídky jsou založeny plošně v úrovni spodního líce roznášecích prahů pilot. Půdorysně jsou zídky zaobleny do tvaru čtvrtkruhu, v koruně jsou opatřeny monolitickou římsou.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střešovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 26-20-05 Nýřany – Chotěšov, most v km 120,241 (ev. km 126,288)

Konstrukce mostu je navržena na účinky modelu zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,21$ dle ČSN EN 1991-2 (Národní příloha NA 2.53). Statický výpočet je v příloze B, zatížitelnost mostu je stanovena v příloze C.

Most je založen hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 0,9 m, délky 8,0 m, které jsou vetknuty do vrstvy silně zvětralého prachovce třídy R5. Pod každou stojkou jsou 4 ks pilot, jedna pilota je pod každým vetknutým křídlem. Hlavy pilot jsou svázány základovými prahy, do kterých jsou vetknuty stojky rámu a křídla.

Spodní stavba je tvořena stojkami rámové konstrukce, které jsou monoliticky spojeny s příčlím. Křídla jsou monolitická železobetonová, rovnoběžná, vetknutá do stojek.

Pro zkrácení křídel a omezení půdorysného rozsahu svahových kuželů jsou navrženy patní opěrné zídky z monolitického železobetonu o průřezu úhlové zdi. Zídky jsou založeny plošně v úrovni spodního líce roznášecích prahů pilot. Půdorysně jsou zídky zaobleny do tvaru čtvrtkruhu, v koruně jsou opatřeny monolitickou římsou.

Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou rámovou příčlím, která má deskový průřez a podélně je směrem k rámovým rohům opatřena náběhy. Horní povrch, který je podkladem pro hydroizolaci má podélně střechovitý sklon 2 % směrem k rubu stojek, příčně je vodorovný. Římsy jsou monolitickou součástí příčle.

Je navržen systém vodotěsné izolace v souladu s TNŽ 73 6280-2000, který bude podrobně specifikován a garantován výrobcem systému a musí být schválen Správou železnic.

SO 22-21-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 108,704 (ev. km 114,756)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku železobetonovou jímkou, do které jsou zaústěny příkopové zídky UCH145 železničního spodku. Výtok bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem.

SO 22-21-02 Plzeň hl. n. – Vejprnice, propustek v km 109,922 (ev. km 115,974)

Stávající kamenný deskový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Na vtoku propustku je navrženo svislé betonové čelo s ŽB římsou. Výtoku bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-01 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 111,832 (ev. km 117,883)

Stávající kamenný klenbový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce a nového tvaru železničního spodku (zvýšení nivelety koleje). Propustek bude osazen na vtoku železobetonovou jímkou. Výtoku bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-02 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 112,545 (ev. km 118,596)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku i výtoku svahovým čelem a odlážděním z lomového kamene. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-03 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,145 (ev. km 119,195)

Stávající kamenný deskový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku i výtoku svahovým čelem a odlážděním z lomového kamene. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-04 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 113,630 (ev. km 119,680)

Stávající kamenný deskový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku i výtoku svahovým čelem a odlážděním z lomového kamene. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-05 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,284 (ev. km 120,334)

Stávající kamenný deskový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Na vtoku propustku je navrženo svislé betonové čelo s ŽB římsou. Výtoku bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-06 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,470 (ev. km 120,518)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1000. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku železobetonovou jímkou. Výtok bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-21-07 Vejprnice – Nýřany, propustek v km 114,600 (ev. km 120,649)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1000. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Na vtoku propustku je navrženo svislé betonové čelo s ŽB římsou. Výtok bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 25-21-01 ŽST Nýřany, propustek v km 116,475 (ev. km 122,526)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Propustek bude osazen na vtoku i výtoku svahovým čelem a odlážděním z lomového kamene. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 25-21-02 ŽST Nýřany, propustek v ev. km 0,105, odb. Heřmanova Huť

Stávající propustek je degradován a svojí délkou a umístěním neodpovídá tvaru nově budovaného

železničního spodku. Staré konstrukce budou zcela zbourány a na místě původního bude postaven

propustek nový. Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN1200. Nový propustek bude tvořen troubami na výtokové straně zakončenými zkoseným prefabrikátem, na vtokové straně taktéž

zkoseným prefabrikátem, kam jsou zaústěny drážní příkopy a voda volně stékající z přilehlého terénu.

SO 26-21-01 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 119,769 (ev. km 125,817)

Stávající kamenný deskový propustek bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Na vtoku propustku je navrženo svislé betonové čelo s ŽB římsou. Výtoku bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 26-21-02 Nýřany – Chotěšov, propustek v km 120,926 (ev. km 126,975)

Stávající propustek z ŽB RT rour bude v celém rozsahu odstraněn z důvodu nevyhovující únosnosti nosné konstrukce. Je navržen nový ŽB propustek z patkových trub DN 1200. Návrh vychází z hydrotechnického posouzení. Na vtoku propustku je navrženo svislé betonové čelo s ŽB římsou. Výtoku bude osazen svahovým čelem a odlážděn lomovým kamenem. Do propustku jsou zaústěny drážní příkopy.

SO 24-23-01 Vejprnice - Nýřany, opěrná zeď v km 112,045

Předmětem projektu je realizace opěrné zdi v podobě konstrukce z vyztužené zeminy a ze zeminy. Důvodem je snížení půdorysných rozměrů náspu při současném zdvihu nivelety a umístění chodníku při rekonstrukci trati. Na opěrnou zeď navazuje most v ev. km 118,094. Tento objekt je koordinován s rekonstrukcí mostu v km 112,045 (ev. km 118,094). Nová opěrná zeď bude na obou stranách tratě. Rozměry zdi jsou proměnné v závislosti na konkrétní konfiguraci terénu v každém jednotlivém místě tratě. Délka konstrukce je 46 m + 68 m vpravo ve směru staničení a 94 m + 64 m vlevo ve směru staničení. Založení konstrukce z vyztužené zeminy nebo ze zeminy bude na současném zemním tělese odtěženém do stupňovitého tvaru dle VL. Konstrukce bude vyztužena jednoosou geomříží. Líc zdi bude ze svařovaných pozinkovaných sítia kokosové rohože.

SO 24-23-02 Vejprnice - Nýřany, opěrná zeď v km 114,616

Předmětem tohoto SO je opěrná zeď na zastávce Tlučná. Důvodem jejího návrhu je potřeba staticky zajistit rozšíření drážního tělesa vlevo trati v souvislosti s umístěním nástupiště, přístřešku pro cestující a přístupového chodníku na nástupiště.

V zastávce Tlučná dochází k posunu osy koleje o 1,8 m vlevo ve směru staničení. Opěrná zeď bude situována cca 7,1 m vlevo ve směru staničení od osy nové koleje tj. cca 8,9 m vlevo od osy stávající koleje. Její výška nad stávajícím terénem bude cca 3,0 m. Celková délka opěrné zdi bude cca 100 m.

Konstrukčně je opěrná zeď uvažována jako železobetonová monolitická úhlová zeď, konkrétní řešení bude domluveno se zadavatelem dokumentace v dalším stupni projektu. Hlava opěrné zdi bude opatřena ocelovým zábradlím městského typu.

SO 25-26-01 ŽST Nýřany, návěstní krakorec v km 117,033

Předmětem tohoto objektu je projekt stavby nového návěstního krakorce přes kolej č. 4 v km 117,033 (přesný km 117,033.462).

Návěstní krakorec je navržen dle schváleného upraveného typového projektu zpracovaného SUDOPem Praha a.s. Délka výložníku krakorce je 5,5 m. Volná výška pod krakorcem je 7,5 m. Na krakorci je umístěn návěstidlo Lc4. Sloup krakorce je svařen z ocelových válcovaných profilů a je přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů. Základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží vybetonovaná na podkladním betonu. Výstavba krakorce bude probíhat dle harmonogramu výluk při výstavbě nových kolejí č. 2 a č. 4.

SO 22-53-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ochrana sítě CETIN v km 108,4-108,6

Předmětem stavebního objektu SO 22-53-01 je ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 108,4 – 108,6 traťového úseku Plzeň hl. n. - Vejprnice.

Stávající metalická kabelová vedení SEK kříží drážní těleso v km 108,55. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Neprovozované kabelové trasy SEK budou ukončeny na hranici stavby kabelovými koncovkami, v úseku dotčeném stavbou budou tyto kabely demontovány bez náhrady.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 24-53-01 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 111,6-111,8

Předmětem stavebního objektu SO 24-53-01 je přeložka a ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 111,6 – 111,8 traťového úseku Vejprnice - Nýřany.

Stávající metalická kabelová vedení SEK kříží drážní těleso v km 111,8. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově posunuty a uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

V případě dotčení kabelové trasy vedené v souběhu s drážním tělesem v km 111,6–111,68, budou tyto kabely uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm z důvodu mechanické ochrany.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 24-53-02 Vejprnice - Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 112,05

Předmětem stavebního objektu SO 24-53-02 je přeložka telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 112,05 traťového úseku Vejprnice - Nýřany.

Stávající místní metalická kabelová vedení SEK jsou vedena podél místních komunikací, které navazují na železniční most (podjezd pod tratí) v km 112,05 a budou dotčeny stavbou. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově přeloženy (posunuty) a v místech křížení komunikací uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Neprovozované kabelové trasy SEK v tomto úseku budou ukončeny na hranici stavby kabelovými koncovkami, v úseku dotčeném stavbou budou tyto kabely demontovány bez náhrady.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 24-53-03 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě T-Mobile v km 113,65

Předmětem stavebního objektu SO 24-53-03 je ochrana optické kabelové sítě spol. T-Mobile v km 113,65 traťového úseku Vejprnice - Nýřany.

Stávající optická kabelová trasa kříží drážní těleso v km 113,65. Před zahájením stavební činnosti bude tato kabelová trasa vytyčena (za přítomnosti zástupce správce) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany optického kabelového vedení bude tato kabelová trasa uložena do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 24-53-04 Vejprnice - Nýřany, přeložka sítě CETIN v km 114,6

Předmětem stavebního objektu SO 24-53-04 je přeložka a ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 114,6 traťového úseku Vejprnice - Nýřany.

Stávající metalická kabelová vedení SEK kříží drážní těleso v km 114,6. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově posunuty a uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 24-53-05 Vejprnice - Nýřany, ochrana sítě CETIN v km 115,95

Předmětem stavebního objektu SO 24-53-05 je ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 115,95 traťového úseku Vejprnice - Nýřany.

Stávající metalická kabelová vedení SEK kříží drážní těleso v km 115,95. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Ochrana kabelové trasy bude provedena také v místě křížení nového trativodu.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 25-53-01 ŽST Nýřany, ochrana a přeložka sítě CETIN v km 116,6

Předmětem stavebního objektu SO 25-53-01 je přeložka a ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 116,6 ŽST Nýřany.

Stávající metalická kabelová vedení SEK kříží drážní těleso v km 116,6 a 116,65. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově posunuty a uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 25-53-02 ŽST Nýřany, ochrana a přeložky sítě CETIN v km 117,6

Předmětem stavebního objektu SO 25-53-02 je přeložka a ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 117,6 ŽST Nýřany.

Stávající místní metalická kabelová vedení SEK jsou vedena podél místních komunikací, které navazují na železniční most (podjezd pod tratí) v km 117,6 a budou dotčeny stavbou. Kabelová trasa také kříží drážní těleso v km 117,64. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově přeloženy (posunuty) a v místech křížení drážního tělesa, komunikací a vjezdů uloženy do půlených plastových korugovaných chrániček DN 160 mm, chráničky budou obetonovány. Konce chrániček budou utěsněny montážní pěnou a označeny markery. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

SO 26-53-01 Nýřany - Stod, přeložka sítě CETIN v km 118,1-118,3

Předmětem stavebního objektu SO 26-53-01 je přeložka a ochrana telekomunikační kabelové sítě spol. CETIN a.s. v km 118,2 traťového úseku Nýřany - Stod.

Stávající metalická kabelová vedení SEK jsou v kolizi s výstavbou železničního mostu v km 118,2. Před zahájením stavební činnosti budou tato kabelová vedení vytyčena (za přítomnosti zástupce správce SEK) a odkopána ručním výkopem.

Pro zajištění mechanické ochrany kabelového vedení SEK budou tyto kabely stranově posunuty a uloženy do nové kabelové trasy mimo stavební práce. Kabely budou uloženy ve výkopu v zemi v pískovém loži. Přeložka bude provedena bez přerušení kabelů, jen s manipulací kabelové trasy v rámci zemních prací.

Práce je nutné koordinovat především s pracovními postupy rekonstrukce železnice a přeložek ostatních sítí technického vybavení. Nutná je též časová a věcná koordinace s dalšími PS a SO.

Přeložky veřejného osvětlení

Pro přeložky i nové VO budou vždy používány materiály odsouhlasené správcem VO, technické řešení bude odpovídat platným ČSN, zejména ČSN 13201 a ČSN 12464-2.

Budou užity kabely CYKY 4x25 mm² pro hlavní trasy, CYKY 4x10 mm² pro odbočky a propojení sadových stožárů. V trasách bude pod kabelové lože uložen zemnicí vodič FeZn 10 mm, na který bude VO přizemněno, v blízkosti železnice izolovaný vodič. Zdroje budou používány dle aktuálního typu ve zbylé části soustavy, případně dle typu vyžádaného správcem při projednání před realizací, předpokládá se preference svítidel se zdroji LED, výjimečně i se zdroji SHC. Pro rozvody v nikách a trubkách v podchodech a podjezdech budou používány kabely CYKY 5x2,5 mm², svítidla v podchodech přednostně LED v provedení Antivandal. Svítidla v blízkosti železnice bude v provedení tř. II. Podrobně bude užití materiálů dořešeno v rámci dalšího stupně PD, s ohledem na konkrétní vyráběné a používané typy v době realizace.

Ukládání kabelů:

Kabely budou ukládány do pískového lože v otevřeném výkopu, se zakrytím krycími deskami. Krytí kabelů v chodníku bude min. 0,35 m, ve volném terénu min. 0,7 m. Pod komunikacemi budou kabely uloženy v předem zhotovených chráničkách z obetonovaných korugovaných rour průměru 110 mm, krytí chrániček pod komunikacemi min. 1,0 m, v křížení se železniční tratí min. 1,5 m. Chráničky v místech, kde jsou prováděny i další stavební práce a opravy komunikací a povrchů, případně tam, kde je potřeba větší počet rour, budou zakládány překopem, mimo trvalé zábery mohou být jednotlivé chráničky založeny i protlakem, pokud to množství a uložení stávajících inženýrských sítí v konkrétním místě umožní.

V podchodech a podjezdech budou v rámci stavebních konstrukcí připraveny niky pro vedení kabelů, případně založeny protahovací trubky, chráničky apod.

SO 24-54-01 Úprava VO km 111,810

V rámci úpravy komunikace bude dotčen stávající kabel VO. Pro zachování funkce osvětlení je proto navržena jeho přeložka mezi dvěma nejbližšími sloupy.

SO 24-54-02 Úprava VO u podjezdu km 112,045

Podjezd mezi ulicemi Podmostní – Nádražní bude výrazně upraven a rozšířen. Je navrženo doplnění veřejného osvětlení na obou stranách podjezdu, pro zvýšení bezpečnosti dopravy v tomto úseku.

SO 24-54-03 Nové VO km 114,55

V tomto prostoru budou upraveny dva přejezdy a bude doplněno pěší propojení. V rámci objektu bude provedena přeložka kabelů VO v místě, výměna 1 stávajícího stožáru a doplnění osvětlení na pěší cestě.

SO 24-54-04 Přeložka VO km 116,01

Výstavba nového podchodu vyvolá přeložku osvětlení při ul. Benešově. Bude dotčen 1 stožár VO a příslušné kabelové pole, přeložka bude v minimálním nutném rozsahu.

SO 24-54-05 Osvětlení podchodu VO km 116,01

V novém podchodu se počítá se zřízením osvětlení. Předpokládá se provoz osvětlení pouze v době provozu ostatního veřejného osvětlení. Osvětlení bude napojeno ze stávajícího VO v ul. Benešova Na kraji podjezdu bude osazena dělicí pojistková skříň, pro osvětlení podjezdu budou použita LED svítidla v provedení „Antivandal“, na výstupu směrem do ul. Hlavní bude rovněž přeložen 1 stožár.

SO 25-54-01 ŽST Nýřany, osvětlení podchodu VO km 116,66

V ulici Havířská bude stávající úroňový přejezd a přechod nahrazen rozsáhlým podchodem, se schodišti i rampami. Zde bude nutno svítit v jiném režimu než funguje veřejné osvětlení. Proto bude na kraji podchodu osazen elektroměrový rozvaděč spolu se skříní SS102, který bude napojen ze sítě NN ČEZdistribuce. Vedle ER pak bude umístěn rozvaděč osvětlení podchodu. Podchod bude osvětlen svítidly se zdroji LED v provedení „Antivandal“, u výstupů z podchodu budou osazeny stožáry VO pro lepší orientaci v době, kdy ještě nesvítí veřejné osvětlení. Ovládání se předpokládá pomocí programovatelných Astrohodin.

SO 25-54-02 Přeložka VO km 117,6

Komunikační úpravy ul. Revoluční budou mít dopad i do zařízení veřejného osvětlení. To bude v rozsahu úprav rekonstruováno, aby vyhovovalo platným ČSN.

Potrubní vedení**Kanalizace****SO 24-50-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka kanalizace DN600 v km 118,093**

Stávající železniční most přes ulici Podmostní ve Vejprnici bude v rámci této akce nově vybudován a podjezd pod mostem bude rozšířen a výškově upraven. Stávající jednotná stoka DN600, vedena tímto úsekem, bude proto v nutném rozsahu přeložena z PVC trub DN600 uložených v zemi. Na stávající kanalizaci bude napojena v jedné nové a jedné upravené typové šachtě, které nahradí šachty stávající. Kvůli požadavku Vodárny Plzeň a.s. řešit přeložku bez navýšení počtu šachet včetně směrových lomů, bude přeložka vedena v trase stávající. Součástí přeložky bude přepojení jednotné stoky DN300 z ulice Nad Dráhou, přepojení přípojek objektů, přípojky nových uličních vpustí. Součástí tohoto SO bude i zrušení kanalizace včetně šachet odstraněním při výkopových pracích tohoto SO.

SO 25-50-01 ŽST Nýřany, přípojky kanalizace

Nové dešťové kanalizace (SO 25-50-02) budou napojeny na přípojky, které jsou obdobně jako stávající odvodňovací systém kolejíště, napojeny do přilehlé vodoteče. Přípojky jsou navrženy z PVC DN200 v minimálním spádu 1% a budou uloženy v zemi. Přípojky budou ukončeny typovými vstupními šachtami, do kterých budou napojeny svody odvodnění. Velikost odvodňované plochy se nemění.

SO 25-50-02 ŽST Nýřany, kanalizace ve stanicí

Pro nové řešení kolejí a nástupišť ve stanici bude nově provedena i dešťová kanalizace. Do jednotlivých větví této kanalizace, které budou napojeny do přípojek (SO 25-50-01), bude napojeno odvodnění nástupišť, nového zastřešení, podchodů a také některé trativody. Kanalizace je navržena z PVC potrubí DN100-200 ve spádu min. 1 % a budou na ní osazené typové šachty DN600-1000.

SO 25-50-15 ŽST Nýřany, přeložka kanalizace DN300, ulice Havířská

Stávající jednotná stoka DN300 vedená z ulice Havířská a podél stávající železniční trati je v kolizi s novým rozšířeným kolejištěm ŽST Nýřany a nově umístěným přejezdem železniční vlečky včetně návazné cesty. Je navržena její přeložka z PVC trub DN300 uložených v zemi, která bude napojená na stávající stoku pomocí nové typové šachty v místě šachty stávající, která již je v bezpečné vzdálenosti od kolejiště. Po křížení s novým vedením vlečky (obdobně, jako ve stávajícím stavu) se přeložka napojí na stávající kanalizace v nové typové spojné šachtě v místě stávající spojné šachty. Na přeložce budou zřízeny dalších tři typové šachty. Trasa je dána novými objekty železnice i stávajícími nemovitostmi. Součástí přeložky bude přepojení přípojky objektu č.p. 229 (z toho vychází i výškové vedení přeložky, které může být v dalším stupni optimalizováno, pokud se podaří zjistit skutečný průběh této přípojky) a rektifikace poklopů stávajících šachet v úseku, kde není nutná přeložka. Součástí tohoto SO bude i zrušení kanalizace včetně šachet odstraněním při výkopových pracích tohoto a dalších SO nebo vyplněním betonem v ostatních místech.

SO 26-50-11 Nýřany - Chotěšov, rekonstrukce kanalizace 1200/800 v km 123,613

Stávající úroňový přejezd železniční trati P604 v ulici Revoluční v Nýřanech bude v rámci této akce nahrazen rekonstruovaným přejezdem v návaznosti na změnu vedení kolejí. Je navržena rekonstrukce stávající jednotné stoky 1200/800 v úseku mezi šachtami pod přejezdem. Šachta na východní straně přejezdu bude zároveň posunuta kvůli posunu nových kolejí jižním směrem. Nová kanalizace je navržena ve stejném profilu a materiálovém provedení jako stávající stoka. Součástí rekonstrukce bude přepojení stávající stoky DN200 v délce 18 m do posunuté šachty.

Vodovody**SO 24-51-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, přípojka vody**

Veřejný vodovod, ze kterého je napojena stávající vodovodní přípojka zastávky Tlučná, bude přeložen (SO 24-51-13). V rámci tohoto SO bude obnovena přípojka až k vodoměru. Přípojka je navržena z PE potrubí uloženého v zemi. Za odbočkou z řady bude osazeno šoupě. Potřeba vody se nemění.

SO 24-51-11 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN100 v km 117,847

Stávající úroňový přejezd železniční trati P599 v ulici Tylova ve Vejprnici bude v rámci této akce rekonstruován. Stávající veřejný vodovod DN100, který zde kříží trať, bude přeložen. Nový vodovod je navržena z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN100. Pod novým tělesem trati bude vodovod uložen v chrániče DN300. V místě nového napojení na stávající vodovod DN150 bude

osazen plný počet šoupat a další požadované šoupe bude osazeno za chráničkou. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 24-51-12 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN150 v km 118,092

Stávající železniční most přes ulici Podmostní ve Vejprnici bude v rámci této akce nově vybudován a podjezd pod mostem bude rozšířen a výškově upraven a je tedy nutno přeložit tudy vedené veřejné vodovody DN150. Definitivní trasa přeložených vodovodů je přizpůsobena novým konstrukcím mostu a povrchu. Nové napojení vodovodů bude osazeno plným počtem šoupat. Po dobu výstavby mostu bude vodovod provizorně veden mimo jámu potrubím PE160. Definitivní vodovody jsou navrženy z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN150. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 24-51-13 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu DN200 v km 120,632

Stávající vodovod DN200 křižující stávající trať vedle přejezdu P601 v Tlučné je nutno přeložit kvůli posunu nových kolejí. Přeložka bude provedena z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN200 a na severním konci bude napojena ve stávající armaturní šachtě, kde budou vyměněny armatury. Pod novou trať bude vodovod uložen v chráničce DN500. Součástí přeložky bude přepojení jedné domovní přípojky, osazení podzemního hydrantu, požadovaných šoupat a odbočky pro novou přípojku vody zastávky Tlučná (SO 24-51-01). Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu včetně objektů.

SO 24-51-14 Vejprnice - Nýřany, přeložka vodovodu 160PVC v km 122,084

Stávající veřejný vodovod PVC160 křižující šikmo stávající trať bude přeložen do nové trasy, aby nebyl v kolizi s novými konstrukcemi trati a také křížil novou trať kolmo. Přeložka bude provedena z trub z HDPE d160. Pod novou trať bude vodovod uložen v chráničce DN400. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 25-51-11 ŽST Nýřany, přeložka vodovodu DN400 v km 122,718

Stávající vodovod DN400 křižující stávající trať vedle přejezdu P603 v ulici Havířská v Nýřanech bude přeložen v rámci související cizí akce „Přeložka vodovodu DN400“, s jejímž projektantem byla stavba Modernizace trati koordinována, takže přeložka bude provedena tak, aby vyhovovala i pro stavbu Modernizace trati. V rámci tohoto SO bude tedy pouze odstraněn původní odpojený vodovod DN400 v prostoru nového podchodu, který nahrazuje přejezd.

SO 25-51-12 ŽST Nýřany, úprava vodovodu 63PE, ulice Havířská

Stávající vodovod 63PE křižující stávající trať vlečky vedle přejezdu P603 v ulici Havířská v Nýřanech je nutno přeložit kvůli kolizi s nově řešenými kolejemi a novým podchodem. Přeložka bude provedena z trub z HDPE d63 a trasa je koordinována se související cizí akcí „Přeložka vodovodu DN400“. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu včetně objektů.

SO 26-51-11 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN150 v km 123,608

Stávající úrovnový přejezd železniční trati P604 v ulici Revoluční v Nýřanech bude v rámci této akce nahrazen rekonstruovaným přejezdem v návaznosti na změnu vedení kolejí. Stávající veřejný vodovod DN150 křižující šikmo stávající trať bude přeložen do nové trasy, aby nebyl v kolizi s novými konstrukcemi trati a také křížil novou trať kolmo. Nový vodovod je navržen z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN150. Pod novou trať bude vodovod uložen v chráničce

DN400. V místě odbočky vodovodu DN100, kde bude přeložka napojena na stávající vodovod, bude osazen plný počet šoupat. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 26-51-12 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN200 v km 123,631

Stávající úrovnňový přejezd železniční trati P604 v ulici Revoluční v Nýřanech bude v rámci této akce nahrazen rekonstruovaným přejezdem v návaznosti na změnu vedení kolejí. Stávající veřejný vodovod DN200 křižující stávající trať bude přeložen do nové trasy, aby nebyl v kolizi s novými konstrukcemi trati. Nový vodovod je navržen z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN200. Pod novou trať bude vodovod uložen v chrániče DN500. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 26-51-13 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu DN150, 90PE v km 123,638

Stávající úrovnňový přejezd železniční trati P604 v ulici Revoluční v Nýřanech bude v rámci této akce nahrazen rekonstruovaným přejezdem v návaznosti na změnu vedení kolejí. Stávající veřejný vodovod 90PE a DN150 křižující stávající trať bude přeložen do nové trasy, aby nebyl v kolizi s novými konstrukcemi trati. Nový vodovod je navržen z trub z tvárné litiny s těžkou protikorozní ochrannou DN150. Pod novou trať bude vodovod uložen v chrániče DN400. V místě nového napojení na stávající vodovod DN150 ve stávající armaturní šachtě u křižovatky ulic Železniční a Jana Žižky bude osazen plný počet šoupat a další dle požadavků provozovatele. Součástí tohoto SO bude i zrušení vodovodu.

SO 26-51-14 Nýřany - Chotěšov, přeložka vodovodu 90PVC v km 124,210

Stávající veřejný vodovod 90PVC vedený v komunikaci pod mostem bude v kolizi s jámou pro bourání stávajícího a realizaci nového mostu a je tedy nutno ho provizorně přeložit mimo jámu. Po vybudování mostu bude vodovod vrácen do původní trasy. Nové vodovody jsou navrženy z trub z HDPE d90. Součástí tohoto SO bude i rušení vodovodu.

Plynovody

SO 22-52-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, STL plynovod DN225 v km 115,173

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající STL plynovod PE DN225. Jedná se o plynovod podskupiny A2. Plynovod je uložen v ocelové chrániče DN500. V příčném řezu úpravy železničního svršku v rámci nové modernizace je patrné, že při realizaci stavebních prací na železničním svršku nedojde k žádným významnějším změnám, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. U případných pomocných stavebních komunikací bude plynovod chráněn betonovými panely dle požadavku správce distribuční soustavy.

Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace budou provedeny na obou krajích chráničky ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů.

Křížení s PS 22-01-21, PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 22-10-01, SO 22-11-01. V blízkosti SO 22-20-01.

SO 24-52-01 Vejprnice - Nýřany, STL plynovod DN160 v km 118,063

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající STL plynovod PE DN160. Jedná se o plynovod podskupiny A2. Plynovod je uložen ocelové chrániče

DN300. Z navrženého řešení vyplývá, že při křížení nedojde ani zde k žádným významnějším změnám, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. Stávající drážní těleso bude v této části navyšováno. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace bude provedena ručně kopaná sonda na obou krajích chráničky pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude zjištěna kolize s projektovaným železničním svrškem, bude navržena přeložka – zahloubení.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 24-10-01, SO 24-11-01, SO 24-23-01, SO 24-30-01, SO 24-50-11, SO 24-51-12. V blízkosti SO 24-20-01.

SO 24-52-02 Vejprnice - Nýřany, VTL plynovod DN700 v km 118,514

Ve staničení 112,470 km kříží modernizovaný traťový úsek stávající VTL plynovod DN700. Jedná se o plynovod podskupiny B1. Z navrženého řešení vyplývá, že při křížení nedojde k žádným významnějším změnám, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. Stávající drážní těleso bude mírně navýšeno a provedeny odvodňovací a drenážní úpravy. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace budou provedeny ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude zjištěna kolize s projektovaným železničním svrškem, bude navržena přeložka – zahloubení.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 24-10-01, SO 24-11-01.

SO 24-52-03 Vejprnice - Nýřany, VTL plynovod DN300 v km 118,623

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající VTL plynovod DN300. Jedná se o plynovod podskupiny B1. Plynovod je uložen do ocelové chráničky DN500. V příčném řezu úpravy železničního svršku v rámci modernizace se předpokládá krytí plynovodů cca 1500 mm (dle ČSN 755630). Z navrženého řešení vyplývá, že při křížení nedojde k žádným významnějším změnám, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. Stávající drážní těleso bude mírně navýšeno. Součástí budou i úpravy odvodnění a drenáže. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace budou provedeny ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude zjištěna kolize s projektovaným železničním svrškem, bude navržena přeložka – zahloubení.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 24-10-01, SO 24-11-01.

SO 24-52-04 Vejprnice - Nýřany, STL plynovod DN90 v km 120,638

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající STL plynovod PE DN90. Jedná se o plynovod podskupiny A2. Plynovod je uložen ocelové chráničky DN200. Z navrženého řešení vyplývá, že při křížení nedojde k žádným, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. Stávající drážní těleso bude navyšováno. Zde bude součástí stavebních prací i úprava drenáže. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace bude provedeny ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude zjištěna kolize s projektovaným železničním svrškem, bude navržena přeložka – zahloubení.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 24-10-01, SO 24-11-01, SO 24-30-02. V blízkosti SO 24-21-07, SO 24-51-13, SO 24-13-03.

SO 26-52-01 Nýřany - Chotěšov, NTL plynovod DN300 v km 124,201

Ve staničení 118,158 km je modernizovaný traťový úsek veden po stávající mostní konstrukci, pod kterým je veden stávající NTL plynovod DN300. Jedná se o plynovod podskupiny A1. Po dobu realizačních prací bude chráněn položením betonových panelů v rozsahu předpokládaných stavebních činností.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 26-10-01, SO 26-11-01, SO 26-20-02. V blízkosti SO 26-51-14.

SO 26-52-02 Nýřany - Chotěšov, VTL plynovod DN150 v km 124,755

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající VTL plynovod DN150. Jedná se o plynovod podskupiny B1. Plynovod je uložen v ocelové chráničce DN300. Z příčného řezu úpravy železničního svršku v rámci modernizace je patrné, že možná nebude dodržena minimální vzdálenost chráničky od dna nově navrženého řešení povrchového odvodnění. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace budou provedeny ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude kolize s projektovaným železničním svrškem potvrzena, bude navržena přeložka – zahloubením.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12. V blízkosti SO 26-10-01, SO 26-11-01.

SO 26-52-03 Nýřany - Chotěšov, VTL plynovod DN300 v km 127,069

V tomto staničení kříží modernizovaný traťový úsek stávající VTL plynovod DN300. Jedná se o plynovod podskupiny B1. Plynovod je uložen v ocelové chráničce DN500. V příčném řezu úpravy železničního svršku v rámci nové modernizace se předpokládá krytí plynovodů cca 1500 mm (dle ČSN 755630). Z navrženého řešení vyplývá, že při křížení nedojde k žádným významnějším změnám, které by ovlivnily min. krytí plynovodů. Před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace budou provedeny ručně kopané sondy pro zjištění skutečných výškových poměrů. Pokud bude zjištěna kolize s projektovaným železničním svrškem, bude navržena přeložka – zahloubením.

Křížení s PS 29-02-11, PS 29-02-12, SO 26-10-01, SO 26-11-01.

Pozemní komunikace**SO 23-30-01 ŽST Vejprnice, úpravy v ŽST. Vejprnice**

Součástí objektu je úprava ploch v prostoru ŽST Vejprnice. Jedná se o zajištění přístupu k nástupištím v obou směrech. Koleje přiléhající k výpravní budově budou zrušeny a vznikne zde větší plocha. Kromě chodníků není tato plocha v tomto projektu dále řešena, dojde pouze v úpravě terénu buď pomocí štěrkodrti nebo zatravnění.

SO 24-30-01 Vejprnice - Nýřany, podjezd v km 112,045 (ev. km 118,094)

Součástí objektu je úprava komunikací ve Vejprnicích v okolí podjezdu v ulici Podmostní. Rozměry podjezdu jsou v současnosti nevyhovující, a proto dojde k jeho rozšíření. Stávající podjezd má šířku pouze 3,7 m a podjezdnou výšku 2,7 m. Ulice Línská a Podmostní mají v novém návrhu základní šířku mezi obrubami 6,5 m. Do šířky navrhovaného podjezdu bylo zohledněno i odbočení u ulice Nad dráhou. Niveleta vozovky v místě odjezdu zůstane zachována kvůli kanalizaci. Podjezdná výška je navržena na 4,0 m.

SO 24-30-02 Vejprnice – Nýřany, úpravy v zastávce Tlučná

Součástí objektu je přístup pomocí chodníku k nástupišti v nové poloze. Nástupiště je nově navrženo západně od přejezdu P601. Dále jsou navrženy chodníky v okolí přejezdu kvůli lepší celkové přístupnosti.

SO 25-30-01 ŽST Nýřany, most - podchod v km 116,661

Součástí objektu je úprava komunikací po zrušení přejezdu P603. Jsou navrženy chodníky pro chodce ke schodištím u nově navrhovanému podchodu (SO 25-20-01) Součástí podchodu je i bezbariérová rampa, k níž je navržen asfaltový chodník z důvodu občasného průjezdu vozidel technických služeb podchodem. Tento chodník je veden po tělese bývalé vlečky, má délku 81,44 m a je napojen na konec ulice Sulkovská.

SO 25-30-02 ŽST Nýřany, úpravy v ŽST Nýřany

Součástí objektu úprava ploch v prostoru ŽST Nýřany. Jedná se o zajištění přístupu k nástupišťům v obou směrech. Nástupiště ve směru Plzeň umístěno u výpravní budovy a má jednu nástupní hranu. Druhé nástupiště je ostrovní s dvěma nástupními hranami. Přístup na toto nástupiště je zajištěn podchodem.

Kabelovody, kolektory**SO 25-40-01 ŽST Nýřany, multikanál**

Předmětem tohoto objektu je projekt kabelovodu v ŽST Nýřany, z důvodu převedení kabelových tras NN, ZZ a SZ pod nástupišťem v ŽST Nýřany (SO 25-12-03 ŽST Nýřany, nástupiště).

Železniční stanice Nýřany je mezilehlou stanicí na trati Plzeň – Chotěšov.

Kabelovod bude sloužit pro vedení kabelových tras ZZ a SZ.

SO-23-61-02 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, stavba

Transformační stanice 22/0,4 kV v železniční stanici Vejprnice bude sloužit jako sekundární (záložní) zdroj napájení pro netrakové objekty. Trafostanice bude napájet netrakové odběr zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektrický ohřev výměn, dále budou z této trafostanice napájeny ostatní rozvody v železniční stanici. Jedná především o osvětlení, silnoproudé rozvody a zásuvky apod.

Trafostanice 22/0,4 kV je situována východně od objektu ŽST Vejprnice. Rozměry trafostanice jsou 6,0 x 4,3 m. Trafostanice je napájena z rozvodu distribuční stanice společnosti ČEZdistribuce a.s. prostřednictvím distribučních kabelů VN 22 kV.

Technologie zařízení trafostanice bude ovládána dispečinku přes systém DŘT a také budou odesílány signály pro dálkovou diagnostiku v rámci DDTS. Do objektu bude umístěna technologie PS 23-03-51 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, technologie a přenosové zařízení PS 29-02-13.

Stavební objekt trafostanice 22/0,4 kV bude navržen jako prefabrikovaný železobetonový objekt o rozměrech 6,0 x 4,3 x 4,2 m a celkově zaujímá obestavěný prostor 108,5 m³. Stěny železobetonového objektu tl. 100 mm budou zhotoveny z materiálu C35/45 v prostředí XC4, XA1 a XF1 dle ČSN EN 206. Trafostanice bude zateplena tepelným izolantem z EPS tl.80-100 mm a sokl bude zateplen XPS tl. 50 mm, kde desky XPS budou zasahovat min. 500 mm pod úroveň terénu. Objekt trafostanice se bude nacházet 1,15 m pod úrovní upraveného terénu a v okolí

objektu bude umístěn okapový chodníček šířky 1,0 m a bude zhotoven z betonových dlaždic tl. 80 mm. Střešní konstrukce bude navržena jako demontovatelná železobetonová deska. Střecha trafostanice bude ve sklonu min. 2,0 %. Uvnitř objektu se nachází konstrukce zdvojené podlahy ze slizčkového ocelového plechu tl. 6 mm. Nášlapná vrstva bude například gumová textilní rohož dle požadavků technologie. Objekt bude temperován elektrickým přímotopem na teplotu min. 10°C. Objekt trafostanice bude uzamykatelný pro případ neoprávněného vstupu nepovolaných osob. Vrata a dveře do objektu budou navržena z eloxovaného hliníku s větracími mřížkami a panikovým bezpečnostním kováním koule/klika

Samostatný objekt trafostanice je umístěn v blízkosti zpevněné plochy nástupiště ŽST Vejprnice a nachází se východně od drážní budovy ŽST Vejprnice. Trafostanice je dispozičně rozdělena celkem na tři místnosti a to následovně: místnost s transformátorem 400 kVA, rozvodu NN a rozvodu VN. Do každé místnosti je umožněn přístup samostatným vstupem vraty, či dveřmi. V objektu trafostanice budou umístěna zařízení dispečerské, zabezpečovací a sdělovací technologie a technologie rozvodny VN.

Do objektu je umístěn provozní soubor PS 23-03-51 ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, v této části je rovněž podrobněji popsána jednotlivá zařízení umístěné technologie.

Objekt trafostanice bude napájen z rozvodu distribuční sítě společnosti ČEZ distribuce a.s. Trafostanice bude připojena přes distribuční kabely VN 22 kV. V rámci provedení připojení objektu trafostanice do rozvodné sítě budou dodrženy všechny podmínky stanovené správcem sítě ČEZ distribuce a.s.

Železobetonová trafostanice bude mít stavební připravenost pro samostatné zařízení transformátoru, který bude osazen na předem připravenou ocelovou konstrukci z jeklových a L profilů, a dále bude provedena stavební připravenost pro přívod přípojky silnoproudu a kabelovodu v podobě prostupů ŽB prefa konstrukcí.

SO-23-61-03 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, stavba

Transformační stanice 25/0,23 kV v železniční stanici Vejprnice bude sloužit jako hlavní zdroj napájení pro netrakční odběrů. Trafostanice bude napájet netrakční odběr zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektrický ohřev výměn. Hlavním zdrojem napájení pro tyto odběry je napájení z trakce a to s využitím transformátorů 25/0,23 kV.

Trafostanice 25/0,23 kV je situována východně od objektu ŽST Vejprnice. Objekt trafostanice 25/0,23 kV v ŽST Vejprnice je řešen jako prefabrikovaný železobetonový objekt o rozměrech 3,0x2,0x3,1m. Trafostanice je napájena z trakčního vedení přes trakční odpojovač.

Technologie zařízení trafostanice bude ovládána dispečinku přes systém DŘT a také budou odesílány signály pro dálkovou diagnostiku v rámci DDTS. Vlastní spotřeba bude napájena ze sousední distribuční stanice. Do objektu bude umístěna technologie PS 23-03-52 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, technologie.

Stěny železobetonového objektu tl. 100 mm budou zhotoveny z materiálu C35/45 v prostředí XC4, XA1 a XF1 dle ČSN EN 206. Trafostanice bude zateplena tepelným izolantem z EPS tl.80-100 mm a sokl bude zateplen XPS tl. 50 mm, kde desky XPS

budou zasahovat min. 500 mm pod úroveň terénu. Objekt trafostanice se bude nacházet 1,15 m pod úrovní upraveného terénu a v okolí objektu bude umístěn okapový chodníček šířky 1,0 m a bude zhotoven z betonových dlaždic tl. 80 mm. Střešní konstrukce bude navržena jako demontovatelná železobetonová deska. Střecha trafostanice bude ve sklonu min. 2,0 %. Uvnitř objektu se nachází konstrukce zdvojené podlahy ze slizčkového ocelového plechu tl. 6 mm. Nášlapná vrstva bude například gumová textilní rohož dle požadavků technologie. Objekt trafostanice bude uzamykatelný pro případ zabránění vstupu nepovolaných osob. Vrata a dveře do objektu budou navržena z eloxovaného hliníku s větracími mřížkami a panikovým bezpečnostním kováním koule/klika.

Samostatný objekt trafostanice je umístěn v blízkosti zpevněné plochy nástupiště ŽST Vejprnice a nachází se východně od drážní budovy ŽST Vejprnice. Trafostanice je dispozičně rozdělena celkem na tři místnosti a to následovně: místnost s transformátorem 100kVA, rozvaděč NN rozvaděč DŘT.

Do každé místnosti je umožněn přístup samostatným vstupem - dveřmi. V objektu trafostanice budou umístěna zařízení dispečerské, zabezpečovací a sdělovací technologie a technologie rozvodny VN.

Do objektu je umístěn provozní soubor PS 23-03-52 ŽST Vejprnice, TS 25/0,23 kV, v této části je rovněž podrobněji popsána jednotlivá zařízení umístěné technologie.

Objekt trafostanice bude napájen z trakčního vedení přes trakční odpojovač. Vlastní spotřeba bude napájena ze sousední distribuční stanice SO 23-61-04- ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, kde je umístěn provozní soubor PS 23-03-51 - ŽST Vejprnice, TS 22/0,4 kV, technologie.

Železobetonová trafostanice bude mít stavební připravenost pro samostatné zařízení transformátoru, který bude osazen na předem připravenou ocelovou konstrukci z jeklových a L profilů, a dále bude provedena stavební připravenost pro přívod přípojek silnoproudu a kabelovodu v podobě prostupů ŽB prefa konstrukcí.

SO-25-61-01 ŽST Nýřany, technologický objekt

Nový technologický objekt pro zabezpečovací a sdělovací technologie bude vystavěn na místě stávajícího objektu č.p. 83 nacházející se na pozemku parc. č. 699, k.ú. Nýřany – stavba technického vybavení, který je v současnosti nevyužívaná a v havarijním stavebně-technickém stavu. Tento objekt bývalé vodárny a dieselagregátu bude zdemolován v rámci akce Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN, 2.stavba, úsek Plzeň– Nýřany – Chotěšov. Podrobnější popis demolice objektu vodárny a dieselagregátu je součástí projektové dokumentace SO 25-65-01 – ŽST Nýřany, demolice. Nový technologický objekt je navrhován z důvodu nevyhovující dispozice a nedostatečných prostorových kapacit pro novou místnost zabezpečovací a sdělovací technologie ve stávající výpravní budově ŽST Nýřany.

Na místě zdemolovaného objektu bude provedena výstavba nového zděného technologického objektu o rozměrech 10,7 x 9,3 x 3,9 m a celkovém obestavěném prostoru 489 m². Nový objekt je kvádrové hmoty s plochou střechou s atikou. Objekt bude dispozičně rozdělen na místnosti stavědlové ústředny, místnost zdrojů a

místnost sdělovacího zařízení. Do těchto prostor bude umístěna zabezpečovací a sdělovací technologie.

Svislé konstrukce nového objektu bude zděná z cihelných keramických tvárnic tl. 300 a 150 mm. Objekt bude založen na železobetonové desce tl. 150 mm z betonu C25/30 pro prostředí XC2 dle ČSN EN 206. Stropní vodorovné konstrukce nového objektu technologie se sestávají z prefabrikovaných železobetonových panelů tl. 200 mm s dutými otvory např. referenční výrobek Spiroll, či HCE panely. Objekt bude zateplen tepelnou izolací z EPS tl. 100 mm a soklová konstrukce bude zateplena XPS tl. 60 mm, střešní konstrukce bude zateplena tepelnou izolací z EPS tl. 160 mm. Povrchová úprava fasády bude v provedení hrubozrnné stěrkové omítky tl. s výztužnou sklotextilní tkaninou a fasádním nátěrem barvy dle požadavku investora.

Plochá střecha objektu bude odvodněna přes systém střešních vpustí a bezpečnostního přepadu umístěného v atice. Skladba střešního souvrství se bude sestávat z parotěsné fólie, spádové vrstvy ze spádových klínů z EPS ve sklonu min 20 % a PVC povlakové hydroizolace min. tl. 1,0 mm.

Základová deska bude zaizolována hydroizolační fólií z dvojité vrstvy SBS asfaltových pásů tl. 4 mm např. referenční výrobek Glastek Mineral.

Podlahové konstrukce se budou sestávat z betonové plovoucí podlahy s betonovou mazaninou tl. 60 mm a podlahovou cementovou stěrkou. Nášlapná vrstva ve všech místnostech technologie bude navržena nášlapná vrstva z gumové textilní rohože dle požadavků technologie.

Všechny vstupní dvojité dveře do objektu budou ocelové v provedení antivandal s bezpečnostním panikovým kování koule/klika. Ocelové dveře budou opatřeny antikoročním nátěrem.

Objekt technologie bude napojen na stávající přípojku elektrokabelu NN. V objektu budou umístěny nové rozvody silnoproudé elektřiny a rozvody svítidel. Do každé místnosti bude umístěn příslušný počet světelných těles s LED diodami, či LED žárovkami.

Všechny místnosti budou chlazeny/vytápěny pomocí automaticky regulovaných klimatizačních jednotek. Vzhledem k faktu, že jedná o technologický objekt bez trvalého pobytu osob bude objekt větrán nuceně pomocí axiálních ventilátorů umístěných v každé místnosti technologického objektu.

SO-25-61-02 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, stavba

Transformační stanice 22/0,4 kV v železniční stanici Nýřany bude sloužit jako sekundární (záložní) zdroj napájení pro netrakové objekty. Trafostanice bude napájet netrakové odběr zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektrický ohřev výměn, dále budou z této trafostanice napájeny ostatní rozvody v železniční stanici. Jedná především o osvětlení, silnoproudé rozvody a zásuvky apod.

Trafostanice 22/0,4 kV je situována východně od objektu ŽST Nýřany. Rozměry trafostanice jsou 6,0 x 4,3 m. Trafostanice je napájena z rozvodu distribuční stanice společnosti ČEZ distribuce a.s. prostřednictvím distribučních kabelů VN 22 kV. Technologie zařízení trafostanice bude ovládána dispečinku přes systém DŘT a

také budou odesílány signály pro dálkovou diagnostiku v rámci DDTS. Do objektu bude umístěna technologie PS 25-03-51 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, technologie a dále technologie přenosového zařízení PS 29-02-13 Plzeň-Chotěšov.

Stavební objekt trafostanice 22/0,4 kV bude navržen jako prefabrikovaný železobetonový objekt o rozměrech 6,0 x 4,3 x 4,2 m a celkově zaujímá obestavěný prostor 108,5 m³. Stěny železobetonového objektu tl. 100 mm budou zhotoveny z materiálu C35/45 v prostředí XC4, XA1 a XF1 dle ČSN EN 206. Trafostanice bude zateplena tepelným izolantem z EPS tl. 80-100 mm a sokl bude zateplen XPS tl. 50 mm, kde desky XPS budou zasahovat min. 500 mm pod úroveň terénu. Objekt trafostanice se bude nacházet 1,15 m pod úrovní upraveného terénu a v okolí objektu bude umístěn okapový chodníček šířky 1,0 m a bude zhotoven z betonových dlaždic tl. 80 mm. Střešní konstrukce bude navržena jako demontovatelná železobetonová deska. Střecha trafostanice bude ve sklonu min. 2,0 %. Uvnitř objektu se nachází konstrukce zdvojené podlahy ze slizčkového ocelového plechu tl. 6 mm. Nášlapná vrstva bude například gumová textilní rohož dle požadavků technologie. Objekt bude temperován elektrickým přímotopem na teplotu min. 10°C. Objekt trafostanice bude uzamykatelný pro případ neoprávněného vstupu nepovolanych osob. Vrata a dveře do objektu budou navržena z eloxovaného hliníku s větracími mřížkami a panikovým bezpečnostním kováním koule/klika.

Trafostanice je dispozičně rozdělena celkem na tři místnosti a to následovně: místnost s transformátorem 400 kVA, rozvodu NN a rozvodu VN. Do každé místnosti je umožněn přístup samostatným vstupem vraty, či dveřmi. V objektu trafostanice budou umístěna zařízení dispečerské, zabezpečovací a sdělovací technologie a technologie rozvodny VN.

Do objektu je umístěn provozní soubor PS 25-03-51 ŽST Nýřany, TS 22/0,4 kV, v této části je rovněž podrobněji popsána jednotlivá zařízení umístěné technologie a dále v objektu bude umístěn provozní soubor přenosového zařízení přenosového zařízení Plzeň - Chotěšov PS 29-02-13.

Objekt trafostanice bude napájen z rozvodu distribuční sítě společnosti ČEZ distribuce a.s. Trafostanice bude připojena přes distribuční kabely VN 22 kV. V rámci provedení připojení objektu trafostanice do rozvodné sítě budou dodrženy všechny podmínky stanovené správcem sítě ČEZ distribuce a.s.

Železobetonová trafostanice bude mít stavební připravenost pro samostatné zařízení transformátoru, který bude osazen na předem připravenou ocelovou konstrukci z jeklových a L profilů, a dále bude provedena stavební připravenost pro přívod přípojek silnoprůdu a kabelovodu v podobě prostupů ŽB prefa konstrukcí.

SO-25-61-03 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, stavba

Transformační stanice 25/0,23 kV v železniční stanici Nýřany bude sloužit jako hlavní zdroj napájení pro netrakovní odběry. Trafostanice bude napájet netrakovní odběr zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektrický ohřev výměn. Hlavním zdrojem napájení pro tyto odběry je napájení z trakce a to s využitím transformátorů 25/0,23 kV.

Trafostanice 25/0,23 kV je situována východně od objektu ŽST Nýřany. Rozměry trafostanice jsou 3,0 x 2,0 m. Trafostanice je napájena z trakčního vedení přes trakční odpojovač.

Technologie zařízení trafostanice bude ovládána dispečinku přes systém DŘT a také budou odesílány signály pro dálkovou diagnostiku v rámci DDTS. Vlastní spotřeba bude napájena ze sousední distribuční stanice. Do objektu bude umístěna technologie PS 25-03-52 ŽST Nýřany, TS 25/0,23 kV, technologie.

Stavební objekt trafostanice 22/0,23 kV bude navržen jako prefabrikovaný železobetonový objekt o rozměrech 3,0 x 2,0 x 3,15 m a celkově zaujímá obestavěný prostor 18,6 m³. Stěny železobetonového objektu tl. 100 mm budou zhotoveny z materiálu C35/45 v prostředí XC4, XA1 a XF1 dle ČSN EN 206. Trafostanice bude zateplena tepelným izolantem z EPS tl.80-100 mm a sokl bude zateplen XPS tl. 50 mm, kde desky XPS budou zasahovat min. 500 mm pod úroveň terénu. Objekt trafostanice se bude nacházet 1,15 m pod úrovní upraveného terénu a v okolí objektu bude umístěn okapový chodníček šířky 1,0 m a bude zhotoven z betonových dlaždic tl. 80 mm. Střešní konstrukce bude navržena jako demontovatelná železobetonová deska. Střecha trafostanice bude ve sklonu min. 2,0 %. Uvnitř objektu se nachází konstrukce zdvojené podlahy ze slizčkového ocelového plechu tl. 6 mm. Nášlapná vrstva bude například gumová textilní rohož dle požadavků technologie. Objekt trafostanice bude uzamykatelný pro případ zabránění vstupu nepovolaných osob. Vrata a dveře do objektu budou navržena z eloxovaného hliníku s větracími mřížkami a panikovým bezpečnostním kováním koule/klika.

Dispozičně je objekt rozdělen na místnosti: rozvaděč dispečerské techniky nízkého napětí, rozvaděč nízkého napětí a transformátor. V objektu budou umístěny skříně a objekty následující provozní technologie: - skříně rozvaděče nízkého napětí dispečerská technika - transformátor 100 kVa.

Železobetonová trafostanice bude mít stavební připravenost pro samostatné zařízení transformátoru, který bude osazen na předem připravenou ocelovou konstrukci z jeklových a L profilů, a dále bude provedena stavební připravenost pro prostup kabelovodu a silnoproudé přípojky v podobě prostupů ŽB prefa konstrukcí.

Zastřešení a přístřešky na nástupištích

SO 23-62-01 ŽST Vejprnice, přístřešek na nástupišti

Předmětem předkládané technické dokumentace je návrh stavebně a architektonicko-technického řešení zastřešení nástupišť v ŽST Vejprnice.

Součástí této dokumentace je zastřešení nástupiště přístřeškem rozměrů 2,2x6,6 m. Půdorysná plocha střechy 3,1x7,4 m. Výška k podhledu 2,45 m. Celková výška 2,8 m.

Objekt slouží k ochraně cestujících přicházejících na nástupiště a čekajících na vlak před povětrnostními vlivy.

Architektonická podoba přístřešků vychází z celkového architektonického konceptu modernizované trati. Hlavní motivem modernizované trati je tvarová a materiálová jednoduchost. S tímto záměrem jsou navrženy i jednotlivé přístřešky. Tvarosloví

vychází ze základního tvaru malého přístřešku. U malých přístřešků na trati je hmotový ráz založený především na sloupu a (konzole) na vyloženém nosníku – křídle. Jednoduchost tvarosloví je podtrhnuto zakrytím materiály s hladkým povrchem (zamezení sedání ptactva). Střešní konstrukce je tvořena střešním panelem PUR ve sklonu 3° s rovným lamelovým ocelovým podhledem s osvětlením v prostoru podhledu. Půdorysná plocha střechy 3,1x7,4 m. Půdorys přístřešku je tvořen 12 sloupy s plechovým opláštěním v provedení antivandal v bocích a zadní stěně. Půdorysná plocha přístřešku je 2,2x6,6 m Opláštění stěn z vlnitého plechu je doplněné skleněným pásem šířky 460 mm ve výšce 1450 mm od podlahy. Výška k podhledu 2,5 m. Celková výška 2,85 m.

Barevnost je navržena s důrazem na stávající stav v barvě RAL modrá. Barevnost šroubů bude odpovídat barevnosti spojovaných částí.

SO 24-62-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná - přístřešek na nástupišti

Předmětem předkládané technické dokumentace je návrh stavebně a architektonicko-technického řešení zastřešení nástupišť v ŽST Tlučná.

Součástí této dokumentace je zastřešení nástupišť přístřeškem rozměrů 2,2x11 m. Půdorysná plocha střechy 3,1x11,8 m. Výška k podhledu 2,45 m. Celková výška 2,8 m.

Objekt slouží k ochraně cestujících přicházejících na nástupišť a čekajících na vlak před povětrnostními vlivy.

Architektonická podoba přístřešků vychází z celkového architektonického konceptu modernizované trati. Hlavní motivem modernizované trati je tvarová a materiálová jednoduchost. S tímto záměrem jsou navrženy i jednotlivé přístřešky. Tvarosloví vychází ze základního tvaru malého přístřešku. U malých přístřešků na trati je hmotový ráz založený především na sloupu a (konzole) na vyloženém nosníku – křídle. Jednoduchost tvarosloví je podtrhnuto zakrytím materiály s hladkým povrchem (zamezení sedání ptactva). Střešní konstrukce je tvořena střešním panelem PUR ve sklonu 3° s rovným lamelovým ocelovým podhledem s osvětlením v prostoru podhledu. Půdorysná plocha střechy 3,1x11,8 m. Půdorys přístřešku je tvořen 17 sloupy s plechovým opláštěním v provedení antivandal v bocích a zadní stěně. Půdorysná plocha přístřešku je 2,2x11 m Opláštění stěn z vlnitého plechu je doplněné skleněným pásem šířky 460 mm ve výšce 1450 mm od podlahy. Výška k podhledu 2,5 m. Celková výška přístřešku je 2,85 m.

Barevnost je navržena s důrazem na stávající stav v barvě RAL modrá. Barevnost šroubů bude odpovídat barevnosti spojovaných částí.

SO 25-62-02 ŽST Nýřany, zastřešení nástupišť + výstupů z podchodu v km 116,895

Předmětem předkládané technické dokumentace je návrh stavebně a architektonicko technického řešení zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu v ŽST Nýřany.

Součástí této dokumentace je zastřešení nástupišť „klasickými vlašťovkami“ a zastřešení výstupů z podchodu.

Objekty slouží k ochraně cestujících přicházejících na nástupiště z podchodu a čekajících na vlak před povětrnostními vlivy a k omezení vnikání srážkových vody do podchodu.

Architektonická podoba přístřešků vychází z celkového architektonického konceptu modernizované trati. Hlavní motivem modernizované trati je tvarová a materiálová jednoduchost. S tímto záměrem jsou navrženy i jednotlivé přístřešky. Tvarosloví vychází ze základního tvaru malého přístřešku. U malých přístřešků na trati je hmotový ráz založený především na sloupu a (konzole) na vyloženém nosníku – křídle. Princip „vlaštovky“ vychází právě z tvaru malého přístřešku. Architektonickým libretem je připodobnění dvou malých přístřešků otočených zrcadlově k sobě. Mezi těmito pomyslnými přístřešky bude probíhat funkční žlab. Jednoduchost tvarosloví je podtrhnuto zakrytím materiálu s hladkým povrchem (zamezení sedání ptactva). Hladký povrch materiálů je jedním z hlavních architektonických požadavků, z důvodů sjednocení trati (minimální členitost pohledových prvků).

Barevnost je navržena s důrazem na stávající stav v barvě :

Sloup s vyloženým nosníkem (křídlem) bude v barvě RAL modrá;

středový žlab v barvě RAL modrá

a ostatní prvky budou v kontrastní barvě RAL modrá.

Barevnost šroubů bude odpovídat barevnosti spojovaných částí.

Orientační systém

SO 23-64-01 ŽST Vejprnice, orientační systém

SO 24-64-01 Vejprnice - Nýřany, zastávka Tlučná, orientační systém

SO 25-64-01 ŽST Nýřany, orientační systém

Součásti těchto SO jsou i tabule s názvem stanice, umístěné před nástupišti vedle trati.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí výtahů a šikmých přístupových chodníků z okolní komunikace.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic dle Směrnice č. 118 SŽDC. Označení stanice řeší TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“.

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

Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Minimální trvanlivost podkladové fólie 7 let.

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

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení a konstrukci zastřešení nástupišť. Důvodem je optimalizace počtu pomocných ocelových konstrukcích. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem.

Na nástupištích budou pomocí tabulí vyznačeny sektory. Tyto sektory budou sloužit k podrobnější identifikaci polohy vlaku u nástupiště. Současně budou na přístupu na zastávku umístěny orientační reliéfní štítky ORŠ s písmeny sektorů na nástupišti. Bude upřesněno do dalšího stupně dokumentace.

Orientační hlasový majáček

Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou umístěny u schodiště do podchodu pod kolejemi orientační majáčky. Typ navrženého majáčku je orientační hlasový – OHM. Majáček bude umístěn na konzoli připevněné k zastřešení. Napájení majáčků bude z rozvaděče RO samostatným vývodem.

Orientační hmatové štítky

Na koncích madel schodišť a ramp jsou v podchodu umístěny z vnitřní strany madla orientační hmatové štítky (OHŠ) se stručnou informací (číslo nástupiště, číslo koleje vlevo a vpravo) v Braillově písmu.

Trakční a energetická zařízení

Trakční vedení

SO 22-71-01 Plzeň hl. n. – Vejprnice, trakční vedení

SO 24-71-01 Vejprnice – Nýřany, trakční vedení

SO 26-71-01 Nýřany – Chotěšov, trakční vedení

Jedná se o trať jednokolejnou neelektrizovanou s rychlostí do 100 km/h. Trakční vedení bude navrženo na traťovou rychlost do 160 km/h. Pro elektrizaci bude navržena trakční proudová soustava jednofázová, 25 kV AC/50 Hz na širé trati Plzeň hl. n. – Vejprnice (od km 108,583 do km 110,393), Vejprnice – Nýřany přes zastávku Tlučná (od km 111,841 do km 115,888) a Nýřany – Chotěšov (od km 117,642 do km 121,002). Úsek oddělující fáze bude umístěn v blízkosti SpS Stod.

Hlavní sestava bude 100Cu+50Bz s přídatným lanem. Ve stavbě se neuvažuje energetický kabel 22 kV.

Základy budou hloubené se svorníky. Stožáry na trati budou navrženy ocelové z U-profilů (DS) a příhradové ocelové (BP) s maximálním rozpětím 65 m. Kotvení budou navržena pro hlavní systémy 1:3. Pevné body budou navrženy se zakotvením na stožáru.

Napájení celé trati je řešeno v rámci energetického výpočtu celé trati Plzeň – Domažlice. Tato trať je řešena v rámci 2. stavby tj. v úseku Plzeň – Zbůch, kde se na ni napojí nová trať (tzv. přesmyk); dále do Stodu.

Trať bude v konečném stavu napájena z nové spínací stanice Nová Hospoda, případně z trati Plzeň – Cheb přes spínací stanici Jižní Předměstí.

Na traťovém úseku Plzeň hl.n. – Vejprnice bude instalováno 33ks nových stožárů. Rozvinutá délka TV je 2180 m.

Na traťovém úseku Vejprnice. – Nýřany bude instalováno 70ks nových stožárů. Rozvinutá délka TV je 4950 m.

Na traťovém úseku Nýřany – Chotěšov bude instalováno 62ks nových stožárů. Rozvinutá délka TV je 4600 m.

SO 23-71-01 ŽST Vejprnice, trakční vedení

SO 25-71-01 ŽST Nýřany, trakční vedení

Pro elektrizaci bude navržena trakční proudová soustava jednofázová 25 kV AC/50 Hz. Ve stanici Vejprnice (od km 110,393 do km 111,841) a Nýřany (od km 115,888 do km 117,642). Úsek oddělující fáze bude umístěn v blízkosti SpS Stod.

Hlavní sestava bude 100Cu+50Bz s přidavným lanem a vedlejší sestava 80Cu+50Bz bez přidavného lana. V žst Vejprnice a Nýřany bude zřízeno obcházecí vedení 1 x 120 Cu. Ve stavbě se neuvažuje energetický kabel 22kV.

Základy budou hloubené se svorníky. Stožáry v ŽST budou ocelové trubkové (TS) a příhradové ocelové (BP). U trakčních bran se navrhnu stožáry typu TBS, 2TBS, BP s maximálním rozpětím 65 m. Závěsy TV budou ve stanici navrženy na závěsech SIK. Kotvení budou navržena pro hlavní systémy 1:3, v ostatních případech 1:2. Pevné body budou navrženy na pevnobodních branách a se zakotvením stožáru. V ŽST Vejprnice a Nýřany budou na obou zhlavích navrženy odpojovače s motorovým pohonem.

V žst Nýřany probíhá koordinace se stavbou Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť. Stožáry u koleje č. 8 budou dimenzovány na budoucí zavěšení napájecího vedení trati směrem na Heřmanovu Huť. Výstavba nové spínací stanice v ŽST Nýřany bude součástí stavby Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť, stejně tak odpínače S1 a S.1 a odpojovač 412.

Napájení celé trati je řešeno v rámci energetického výpočtu celé trati Plzeň – Domažlice. Tato trať je řešena v rámci 2. stavby tj. v úseku Plzeň – Zbůch, kde se na ni napojí nová trať (tzv. přesmyk); dále do Stodu.

Trať bude v konečném stavu napájena z nové spínací stanice Nová hospoda, případně z trati Plzeň – Cheb přes spínací stanici Jižní Předměstí.

V žst Vejprnice bude instalováno 46 ks nových stožárů a 9 ks odpojovačů. Rozvinutá délka TV je 3200 m.

V žst Nýřany bude instalováno 90 ks nových stožárů a 10 ks odpojovačů. Rozvinutá délka TV je 8300 m.

Ohřev výměn (EOV)

SO 23-74-01 ŽST Vejprnice, EOVS

V ŽST Vejprnice budou vytápěny celkem 4 výhybky. Napájení a ovládání ohřevu výhybek bude přímo z typové kioskové trafostanice určené pro napájení EOVS z trakčního vedení, z části nn, z rozvaděče REOV. Napájení rozvaděče REOV bude provedeno přes samostatně měřený přívod z elektroměrového rozvaděče. Z rozvaděče REOV jsou pak napájeny jednotlivé výměny přes spínací jističí a

ochranné prvky, respektive jejich opornice a táhla. Řídící rozvaděč REOV bude zapojen do systému DDTS ŽDC a bude umožňovat dálkové ovládání a řízení a signalizaci provozních stavů. Celková příkon pro nově budované EOv je cca 40 kW.

SO 25-74-01 ŽST Nýřany, EOv

V ŽST Nýřany bude vytápěno celkem 15 výhybek. Napájení a ovládání ohřevu výhybek bude z řídicích rozvaděčů REOV1, REOV2 a REOV3. Všechny rozvaděče budou umístěny v prostoru kolejiště jako samostatně stojící pilíře ve venkovním provedení ív třídě izolace II. Napájení rozvaděčů bude provedeno z typové kioskové trafostanice z trakčního vedení přes samostatně jištěné vývody z části nn rozvaděče. Z rozvaděčů jsou pak napájeny jednotlivé výměny přes spínací, jistící a ochranné prvky, respektive jejich opornice a táhla. Jednotlivé řídicí rozvaděče budou zapojeny do systému DDTS ŽDC a budou umožňovat dálkové ovládání a řízení a signalizaci provozních stavů. Celkový příkon pro ně budované EOv je cca 150 kW.

Kabelové trasy budou ukládány do pískového lože v otevřeném výkopu do plastových žlabů.

Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 23-76-01 ŽST Vejprnice – napájení VN

Ve stanici bude navýšen příkon odběrného místa. Bude rekonstruována stávající trafostanice a bude vybudována nová trakční trafostanice.

Pro napájení nové distribuční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel typu 3x 22-AXEKVCEY 1x120 ze stávajícího podpěrného bodu s úsekovým odpojovačem před trafostanicí do nové trafostanice, kde bude ukončen na vypínačích VN.

Pro napájení nové trakční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel typu 3x 35-AXEKVCEY 1x120 ze stávajícího podpěrného bodu s úsekovým odpojovačem před trafostanicí do nové trafostanice, kde bude ukončen na vypínačích VN. Zpětný obvod trafostanice bude napojen přímo na kolejnici. Ve stanici nebudou instalovány kolejové obvody. Vlastní trafostanice budou vybudovány v rámci části D.3.5.

SO 23-76-02 ŽST Vejprnice – rozvody NN a osvětlení

Ve stanici bude navýšen příkon odběrného místa. Bude rekonstruována stávající trafostanice a bude vybudována nová trakční trafostanice.

Z nové trakční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel do distribuční trafostanice, který bude ukončen v rozvaděči RZS a který bude určen pro napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a elektrického ohřevu výměn.

Z nové distribuční trafostanice bude nově napájena výpravní budova, nově sdělovací zařízení ve výpravní budově, nový systém GSM-R v samostatném objektu u nástupišť a nové zabezpečovací zařízení.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce venkovního osvětlení. Nové osvětlení bude napájeno a ovládáno v novém rozvaděči RVO ve vnitřním provedení umístěného v distribuční trafostanici. V rozvaděči RH bude umístěno měření spotřeby elektrické energie pro tuto technologii.

Nové osvětlení nástupišť a přístupových cest bude provedeno novými pozinkovanými stožáry o výšce 6 m ve sklopném provedení.

Nové osvětlení přístupové rampy a schodiště bude provedeno LED svítidly přisazenými na stropní konstrukci zatřesení rampy a schodiště.

Osvětlení podchodu je řešeno v části E.1.5. Jedná se o přeložku stávajícího osvětlení podchodu ve vlastnictví města.

Nové osvětlení kolejiště bude provedeno novými pozinkovanými stožáry typu JŽ 14.

Nové osvětlovací stožáry budou napájeny novými zemními kabely typu CYKY-O 4x6 uloženými v zemi v plastových žlabech.

Jednotlivé stožáry budou osazeny LED svítidly třídy ochrany II. Nebude-li do doby projektování dalšího stupně schváleno LED svítidlo pro stožáry JŽ, budou nahrazeny sklopnými stožáry výšky 9 m, které lze sklopit ručním náradím.

Ocelové součásti stožárů a případných věží budou žárově zinkovány. Popis stožárů a případných věží bude odpovídat předpisu SŽDC E11.

Základy pro stožáry budou betonové kvádry pro 6 m stožáry 600x600x1100 mm, pro stožáry JŽ 14 pak 1000x1000x1600 mm. Stožáry budou vetnuté. Základ bude tvořen betonem C20/25.

Třída betonu bude doložena dodavatelem budoucímu provozovateli.

Stávající stožáry budou demontovány. Odpad vzniklý při demontážích bude odvezen na nejbližší skládku a bude s ním nakládáno podle zákona č. 185/2001 Sb. (Zákon o odpadech). Před likvidací odpadů budou jednotlivá demontovaná zařízení posouzena provozovatelem z hlediska jejich možného dalšího využití na náhradní díly.

Na svítidlech bude prováděna jejich údržba a kontrola po cca 3 letech provozu (jedná se především o očištění optik) nebo podle pokynů výrobce. Zdroje jsou u LED svítidel součástí svítidel, doporučuje se využít svítidla, která mají po dobu životnosti konstantní světelný tok.

SO 23-76-03 ŽST Vejprnice – DOÚO

V rámci stavby budou položeny nové kabely a do nové rozvodny NN v distribuční trafostanici.

Z ŽST Vejprnice budou ovládány odpojovače číslo 1, 401, 4, 5, 21, 7, 11, 411 a Z108 umístěné na trakčních podpěrách č. 3, 25, 26, 41 a N1. Nový panel ovládání a diagnostiky v provedení pro 8 - 16 odpojovačů bude umístěn v rozvodně NN v distribuční trafostanici.

Napájení obou ovládacích panelů bude řešeno pomocí rozvaděče RZN, který bude vybaven bateriemi pro případ výpadku sítě. Rozvaděč RZN bude napájen z rozvaděče RZS.

Systém dálkového ovládání je navržen jako „pěti žilový“. DOÚO bude začleněno do systému DŘT a všechny odpojovače budou ústředně ovládány.

Kabelizace DOÚO budou typu CYKY-O 7x4 a budou uloženy v samostatných plastových žlabech. Případné chráničky vycházející se země do samotného pohonu, resp. rozpojovací skříňky musí být uložena v nerozebíratelných chráničkách ukončených pod úroveň terénu.

SO 24-76-01 Zast. Tlučná – rozvody NN a osvětlení

Na zastávce bude vybudováno nové odběrné místo se sazbovým jističem 3x25A.

Z nové hlavní domovní skříně bude vyvedeno nové hlavní domovní vedení provedené novým zemním kabelem, které bude ukončeno v novém elektroměrovém rozvaděči RE. Z nového elektroměrového rozvaděče RE bude napojen nový rozvaděč RVO, ze kterého bude napájeno nové sdělovací zařízení na zastávce, nový rozvaděč RP1 určený pro napájení PZS přejezdů P600 a P601 a bude z něj napájeno a ovládáno osvětlení nástupiště a přístupového chodníku.

Nové osvětlení nástupiště a přístupového chodníku bude provedeno novými pozinkovanými stožáry o výšce 6 m ve sklopném provedení.

Nové osvětlovací stožáry budou napájeny novými zemními kabely typu CYKY-O 4x6 uloženými v zemi v plastových žlabech.

Jednotlivé stožáry budou osazeny LED svítidly třídy ochrany II.

Ocelové součásti stožárů a případných věží budou žárově zinkovány. Popis stožárů a případných věží bude odpovídat předpisu SŽDC E11.

Základy pro stožáry budou betonové kvádry pro 6m stožáry 600x600x1100mm. Stožáry budou vetnuté. Základ bude tvořen betonem C20/25.

Třída betonu bude doložena dodavatelem budoucímu provozovateli.

Stávající stožáry a rozvaděč osvětlení bude demontován. Odpad vzniklý při demontážích bude odvezen na nejbližší skládku a bude s ním nakládáno podle zákona č. 185/2001 Sb. (Zákon o odpadech). Před likvidací odpadů budou jednotlivá demontovaná zařízení posouzena provozovatelem z hlediska jejich možného dalšího využití na náhradní díly.

Na svítidlech bude prováděna jejich údržba a kontrola po cca 3 letech provozu (jedná se především o očištění optik) nebo podle pokynů výrobce. Zdroje jsou u LED svítidel součástí svítidel, doporučuje se využít svítidla, která mají po dobu životnosti konstantní světelný tok.

SO 25-76-01 ŽST Nýřany – Napájení VN

Ve stanici bude navýšen příkon odběrného místa. Bude rekonstruována stávající trafostanice a bude vybudována nová trakční trafostanice.

Pro napájení nové distribuční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel typu 3x 22-AXEKVCEY 1x120 ze stávajícího podpěrného bodu s úsekovým odpojovačem před trafostanicí do nové trafostanice, kde bude ukončen na vypínačích VN.

Pro napájení nové trakční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel typu 3x 35-AXEKVCEY 1x120 ze stávajícího podpěrného bodu s úsekovým odpojovačem před trafostanicí do nové trafostanice, kde bude ukončen na vypínačích VN. Zpětný obvod trafostanice bude napojen přímo na kolejnici. Ve stanici nebudou instalovány kolejevé obvody. Vlastní trafostanice budou vybudovány v rámci části D.3.5.

SO 25-76-02 ŽST Nýřany – rozvody NN a osvětlení

Ve stanici bude navýšen příkon odběrného místa. Bude rekonstruována stávající trafostanice a bude vybudována nová trakční trafostanice.

Z nové trakční trafostanice bude vyveden nový zemní kabel do distribuční trafostanice, který bude ukončen v rozvaděči RZS a který bude určen pro napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a elektrického ohřevu výměn.

Z nové distribuční trafostanice bude nově napájeno nové sdělovací zařízení ve výpravní budově, nový systém GSM-R v samostatném objektu u nástupišť a nové zabezpečovací zařízení. Z nové distribuční trafostanice budou vyvedeny tři zemní kabely sloužící pro napájení stávajících odběrů ve stanici. Pro tyto objekty budou vyměněny stávající plechové přípojkové skříně za nové smyčkovací.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce venkovního osvětlení. Nové osvětlení bude napájeno z rozvaděče RH v nové distribuční trafostanici, ze kterého budou vyvedeny čtyři nové zemní kabely pro nové rozvaděče osvětlovacích věží, ze kterých bude osvětlení ovládáno. Dále bude vyveden nový zemní kabel do rozvaděče RN1 umístěný v blízkosti výtahu na nástupišti určený pro napájení technologií pro cestující (osvětlení, kamery, výtahy, informační zařízení). V tomto rozvaděči bude dostatečná prostorová rezerva pro případné napojení dalších odběrů na nástupištích (např. prodejních automatů) Měření pro jednotlivé technologie bude umístěno v rozvaděči RH v trafostanici a v rozvaděči RN1 na nástupišti.

Nové osvětlení nekrytých nástupišť a přístupových cest bude provedeno novými pozinkovanými stožáry o výšce 6 m ve sklopném provedení.

Nové osvětlení krytého nástupiště bude provedeno LED svítidly připevněnými na nových pozinkovaných dvojvýložnicích svěšených ze středového nosníku přístřešku.

Nové osvětlení přístupové rampy a schodiště bude provedeno LED svítidly přisazenými na stropní konstrukci zatřesení rampy a schodiště.

Osvětlení podchodu bude řešeno svítidly přisazenými na plechovou konstrukci v rohových částech podchodu mezi obvodovou stěnou a stropem podchodu. Za touto konstrukcí budou umístěny žlaby určené pro kabeláž NN a sdělovacího zařízení pro cestující.

Nové osvětlení kolejiště bude provedeno novými pozinkovanými stožáry typu JŽ 14 a osvětlovacími věžemi výšky 20 m s přístupovým žebříkem. Pod jednotlivými věžemi budou umístěny rozvaděče ROV, ze kterých budou napájeny a ovládány jednotlivé reflektory na osvětlovacích věžích a případné vývody pro stožáry na zhlavích. Tyto rozvaděče budou zapojeny do systému DDTS ŽDC, obdobně jako rozvaděč RN1, který má stejnou funkci na nástupištích.

Nové osvětlovací stožáry budou napájeny novými zemními kabely typu CYKY-O uloženými v zemi v plastových žlabech.

Nové osvětlovací věže budou napájeny novými zemními kabely typu AYKY-O uloženými v zemi v plastových žlabech.

Jednotlivé stožáry a věže budou osazeny LED svítidly třídy ochrany II. Nebude-li do doby projektování dalšího stupně schváleno LED svítidlo pro stožáry JŽ, budou nahrazeny sklopnými stožáry výšky 9 m, které lze sklopit ručním nářadím.

Ocelové součásti stožárů a věží budou žárově zinkovány. Popis stožárů a věží bude odpovídat předpisu SŽDC E11.

Základy pro stožáry budou betonové kvádry pro 6 m stožáry 600x600x1100 mm, pro stožáry JŽ 14 pak 1000x1000x1600 mm a pro osvětlovací věže budou základy 2100x2100x2500mm. Stožáry budou vetnuté. Základ bude tvořen betonem C20/25.

Třída betonu bude doložena dodavatelem budoucímu provozovateli.

Stávající stožáry budou demontovány. Odpad vzniklý při demontážích bude odvezen na nejbližší skládku a bude s ním nakládáno podle zákona č. 185/2001 Sb. (Zákon o odpadech). Před likvidací odpadů budou jednotlivá demontovaná zařízení posouzena provozovatelem z hlediska jejich možného dalšího využití na náhradní díly.

Stávající dieselagregát bude demontován včetně vzduchotechniky a ovládacího rozvaděče a bude předán zástupci SEE, který rozhodne o jeho dalším využití.

Na svítidlech bude prováděna jejich údržba a kontrola po cca 3 letech provozu (jedná se především o očištění optik) nebo podle pokynů výrobce. Zdroje jsou u LED svítidel součástí svítidel, doporučuje se využít svítidla, která mají po dobu životnosti konstantní světelný tok.

SO 25-76-03 ŽST Nýřany – DOÚO

V rámci stavby budou položeny nové kabely a do nové rozvodny NN v distribuční trafostanici.

Z ŽST Nýřany budou ovládány odpojovače číslo 1, 401, 4, 5, 6, 8, 21, 7, 11, 411 a Z108 umístěné na trakčních podpěrách č. 3, 27, 28, 55 a N1. Nový panel ovládání a diagnostiky v provedení pro 8 - 16 odpojovačů bude umístěn v rozvodně NN v distribuční trafostanici.

Napájení obou ovládacích panelů bude řešeno pomocí rozvaděče RZN, který bude vybaven bateriemi pro případ výpadku sítě. Rozvaděč RZN bude napájen z rozvaděče RZS.

System dálkového ovládání je navržen jako „pěti žilový“. DOÚO bude začleněno do systému DŘT a všechny odpojovače budou ústředně ovládány.

Kabelizace DOÚO budou typu CYKY-O 7x4 a budou uloženy v samostatných plastových žlabech. Případné chráničky vycházející se země do samotného pohonu, resp. rozpojovací skříňky musí být uložena v nerozebíratelných chráničkách ukončených pod úroveň terénu.

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 22-77-01 Plzeň hl. n. - Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí

Provizorní stav

V traťovém úseku je vedena jedna kolej, která bude měněna v celé délce v jednom stavebním postupu, není nutné řešit provizorní stavy ukolejnění.

Navrhovaný stav

V definitivním stavu budou všechna nová návěstidla ukolejněna přímo. Dále bude vybudováno nové ukolejnění u trakčních stožárů 1 až 31 (všechny v traťovém úseku).

Dále budou instalovány mezikolejnicové propojky 20 – 40m před počítací body v traťovém úseku.

SO 23-77-01 ŽST Vejprnice, ukolejnění vodivých konstrukcí**Provizorní stav**

Stanice bude vyloučena v jednom stavebním postupu společně s přilehlými traťovými úseky, není nutné řešit provizorní stavy ukolejnění.

Navrhovaný stav

V definitivním stavu budou všechna nová návěstidla ukolejněna přímo. Dále bude vybudováno nové ukolejnění u trakčních stožárů 1 až 43 a N1 (všechny ve stanici). U stožárů 20 až 36, 3 a 41 bude ukolejnění provedeno dvěma vodiči. Stožáry se nachází v blízkosti nástupišť, nebo jsou na nich umístěny úsekové odpojovače.

Dále budou instalovány mezikolejnicové propojky 20 – 40m před krajní počítací body ve stanici.

V rámci tohoto SO budou instalovány i lanové propojky mezi jednotlivé staniční koleje u všech výhybek.

SO 24-77-01 Vejprnice - Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí**Provizorní stav**

Ve stanici bude vybudováno trakční vedení v souladu s kolejovými postupy, není nutné řešit provizorní stavy ukolejnění.

Navrhovaný stav

V definitivním stavu budou všechna nová návěstidla ukolejněna přímo. Dále bude vybudováno nové ukolejnění u trakčních stožárů 1 až 79 (všechny v traťovém úseku). U stožárů 1 až 5 a 74 bude ukolejnění provedeno dvěma vodiči. Stožáry se nachází v blízkosti přístupové rampy k nedrážnímu podchodu, respektive v blízkosti ulice v obci.

Dále budou instalovány mezikolejnicové propojky 20 – 40m před počítací body v traťovém úseku.

SO 25-77-01 ŽST Nýřany, ukolejnění vodivých konstrukcí**Provizorní stav**

V traťovém úseku je vedena jedna kolej, která bude měněna v celé délce v jednom stavebním postupu, není nutné řešit provizorní stavy ukolejnění.

Navrhovaný stav

V definitivním stavu budou všechna nová návěstidla ukolejněna přímo. Dále bude vybudováno nové ukolejnění u trakčních stožárů 1 až 75 a N1 (všechny ve stanici). U stožárů 3, 10A, 12, 23, 25, 27, 28, 29, 31, 49 až 57 bude ukolejnění provedeno dvěma vodiči. Stožáry se nachází v blízkosti chodníků, ulic v obci, nástupišť, případně na soukromých zahradách, nebo jsou na nich umístěny úsekové odpojovače.

Dále budou instalovány mezikolejnicové propojky 20 – 40m před krajní počítací body ve stanici.

V rámci tohoto SO budou instalovány i lanové propojky mezi jednotlivé staniční koleje u všech výhybek.

SO 26-77-01 Nýřany - Stod, ukolejnění vodivých konstrukcí

Provizorní stav

Ve stanici bude vybudováno trakční vedení v souladu s kolejovými postupy, není nutné řešit provizorní stavy ukolejnění.

Navrhovaný stav

V definitivním stavu budou všechna nová návěstidla ukolejněna přímo. Dále bude vybudováno nové ukolejnění u trakčních stožárů 1 až 57 (všechny v traťovém úseku). U stožárů 1 a 2 bude ukolejnění provedeno dvěma vodiči. Stožáry se nachází v blízkosti ulice v obci.

Dále budou instalovány mezikolejnicové propojky 20 – 40m před před počítací body v traťovém úseku.

Vnější uzemnění

SO 23-78-01 ŽST Vejprnice – uzemnění ve stanici

Navrhovaný stav

Ve stanici bude nově vybudována distribuční a trakční trafostanice, které budou mít ekvipotenciální prahy a mřížovou uzemňovací soustavu pod sebou, dále bude vybudován obvodový zemnič okolo výpravní budovy a uzemnění osvětlovacích stožárů.

Pro přizemnění plášťů kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení budou vyvedeny samostatné zemní pásy o délce 50 m. Toto uzemnění bude samostatné.

SO 24-78-01 Zast. Tlučná – Uzemnění na zastávce

Stávající stav

Stávající poloha uzemnění na zastávce není známa, lze předpokládat uzemnění výpravní budovy a zemní pásek přiložený podél stožárů v trase kabelů pro osvětlení. Z důvodu instalace trakčního vedení a změny polohy zastávky nelze na tento stav navázat.

Navrhovaný stav

Na zastávce bude nově vybudováno nové uzemnění rozvaděče RVO spojené s uzemněním osvětlovacích stožárů a samostatné uzemnění rozvaděče RP1 a neživých částí zabezpečovacího zařízení přejezdu.

Pro přizemnění plášťů kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení budou vyvedeny samostatné zemní pásy o délce 50 m. Toto uzemnění bude samostatné.

SO 25-78-01 ŽST Nýřany – Uzemnění ve stanici

Navrhovaný stav

Ve stanici bude nově vybudována distribuční a trakční trafostanice, které budou mít ekvipotenciální prahy a mřížovou uzemňovací soustavu pod sebou, dále bude vybudován obvodový zemnič okolo výpravní budovy a uzemnění osvětlovacích stožárů. Pro přizemnění nových smyčkovacích skříní bude vybudováno samostatné uzemnění, případně budou připojeny na obvodový zemnič výpravní budovy.

Pro přizemnění pláštů kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení budou vyvedeny samostatné zemní pásky o délce 50m. Toto uzemnění bude samostatné.

Ostatní objekty

Kácení

SO 90-92-01 Odstranění mimolesní zeleně

Plzeň (č. j. UMO3/34084/21) – souhlas s kácením na pozemkových parcelách p.č. 2618/1 a p.č. 1999/2 oba v k. ú. Skvrňany, 2 ks borovice lesní (*Pinus sylvestris*) o obvodu kmenů měřených ve 130 cm nad zemí 110 cm a 110 cm, 1 ks třešně obecné (*Prunus cerasus*) o obvodu kmene měřeného ve 130 cm nad zemí 80 cm a 2 ks trnovníku bílého (*Robinia pseudoacacia*) o obvodu kmenů měřených ve 130 cm nad zemí 135 cm a 120 cm. Dále keřového porostu o rozloze 4 812,6 m², ve složení trnovníku bílého, bezu černého, třešně ptačky, topolu osiky, břízy bělokoré, dubu letního, modřínu opadavého aj., (dle přiloženého seznamu kácených dřevin na 2 listech, vedených pod číslem 1 až 4, 1 až 35).

Vejprnice (č.j.: 397/2021 – 2) – souhlas s pokácením dřevin rostoucích na pozemcích 366, 1160/3, 1169/1, 1322, 1331/17, 1334/1, 1334/5, 1334/6, 1334/31, 1413 v katastrálním území Vejprnice: bodové výskyty položky č. 1- 22 (40 stromů s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí); plošné výskyty položky 1- 51 (plocha zapojeného porostu větší než 40 m² v celkové ploše 13 447 m²)

Tlučná (č. j.: OUTL528/2021) – souhlas s pokácením dřevin rostoucích mimo les na pozemcích p. č. 164, 624, 628, 1293/5, 1369/1, 1391/1, 1392/1, 1392/2, 1417/2, 1418/1, 1650 v k. ú. Tlučná dle dendrologické přílohy projektové dokumentace „Inventarizace nelesní zeleně na území obce Tlučná“ z 03/2021:

1/ bodové výskyty položky 1 - 2 (vrba křehká, obvod ve výšce 130 cm nad zemí je 130 cm; topol osika, obvod ve výšce 130 cm nad zemí je 90 cm a trnovník akát, obvod ve výšce 130 cm nad zemí je 110 cm)

2/ plošné výskyty položky 1 - 43 (plocha zapojeného porostu větší než 40 m² v celkové ploše 8962,4 m²)

Nýřany (OŽP-Čel/16425/2021) – souhlas s pokácením 21 ks bodového výskytu dřeviny o obvodu 80 až 175 cm obvod ve výšce 130 cm nad zemí a plošného výskytu v rozsahu 85 bodů výskytu, kde se nachází dřeviny a zapojený porost v rozsahu 17 800 m² rostoucích na pozemcích p. č. 467/9, 1342, 1793/1, 1792/3, 467/1, 1760/6, 467/10, 2065/9, 2017, 2016/1, 2018, 1518/127, 1267/1, 2016/1, 1350/1, 1267/22, 1334, 1339, 1289, 733, 735, 1792/67, 1792/69, 1792/70, 1792/64, 1792/65, 307, 283/1, 284/1, 1972/77, 1792/83, 1792/76, 1792/71, 1792/75, 1792/90, 1792/71, 1792/84, 1792/85, 467/6, 467/16, 1760/1, 1760/2, 589, 1760/6, 588, 584, 585, 586, 589, 1782, 581, 582, 555, 533, 557, 607/46, 467/4, 467/5, 609,

1784/4, 1773/2, 1783, 578/1, 1759/38 - 49, 1759/31, 1759/32, 1759/58, 1759/26 - 29, 2352/5, 2352/7, 2352/4, 2352/16, 473, 474, 2347/50, 1759/18, 1759/4, 2347/39, 470, 700 v k. ú. Nýřany.

Úherce u Nýřan (č.j. OÚ/396/21) – souhlas s pokácením dřevin rostoucích mimo les na pozemcích parcel. č. 159/1, 160/2 1353/3, 1354/1, 1358/1, 1358/2, 1358/3, 1358/4, 1358/5, 1362, 1365/2, 1366, 1367, 1376/1, 1376/2, 1377, 1378, 1380/1 I 1380/2 I 1403, 1404, 1408/2, 1408/6, 1423/10, 1423/16, 1667/37, 1840, 1840/1 vše k.ú. Úherce u Nýřan

Zbůch (č.j. 336/2021) – povoluje se pokácení:

- trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), dub letní (*Quercus robur*), jabloň obecná (*Malus sp.*), p.č. 1650 a 1593 k.ú. Zbůch, 115 m²
- bez černý (*Sambucus nigra*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), p.č. 1650, k.ú. Zbůch, 158 m²
- růže šípková (*Rosa canina*), p.č. 1593, k.ú. Zbůch, 103 m²

SO 90-96-01 Náhradní výsadba

Plzeň – žadateli o povolení kácení se stanovuje ve smyslu § 9 odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, povinnost zajistit náhradní výsadbu v počtu 5 kusů dřevin o obvodu 14-16 cm na pozemky p.č. 2618/1 a p.č. 1999/2 oba k. ú. Skvrňany.

Vejprnice (č.j.: 397/2021 – 2) - žadateli se podle § 8 odst. 6 a § 9 zákona o ochraně přírody ukládá náhradní výsadba v rozsahu celkem 60 ks listnatých stromů o obvodu kmínku nejméně 10 cm, druh např. lípa srdčitá, javor mléč, dub, buk (konkrétní složení druhů listnatých dřevin bude specifikováno před realizací). Výsadba bude provedena na pozemcích obce (přesné umístění náhradní výsadby bude specifikováno před realizací) včetně následné péče po dobu tří let.

Tlučná - žadateli se podle § 8 odst. 6 a § 9 zákona o ochraně přírody ukládá náhradní výsadba v rozsahu celkem 25 ks listnatých stromů o obvodu kmínku nejméně 10 cm, druh např. lípa srdčitá, javor mléč, dub, buk (konkrétní složení druhů listnatých dřevin bude specifikováno před realizací) ke kompenzaci ekologické újmy. Náhradní výsadba bude provedena nejpozději do dvou let od kácení. Náhradní výsadba bude provedena na pozemcích obce (přesné umístění náhradní výsadby bude specifikováno před realizací) včetně následné péče po dobu tří let. Následná péče bude spočívat v následujícím jednání: sledovat vývoj růstu stromů, v prvopočátcích zajišťovat dostatečnou závlahu sazenic, sledovat kotvení stromů, úvazky, sledovat zdravotní stav stromů, provádět ožínání okolo stromů, provádět nezbytně nutné péstební zásahy.

Nýřany - žadateli se stanovuje povinnost provedení náhradní výsadby v počtu minimálně 60 ks dřevin vzrůstu vhodného k výsadbě ke kompenzaci ekologické újmy.

Úherce u Nýřan - bude provedena náhradní výsadba v rozsahu 15 ti stromů na pozemcích v majetku obce Úherce po dohodě s obcí v době realizace stavby. Druhovú skladbu výsadby bude stanovena v průběhu stavebního řízení v rámci vyjádření obce Úherce k projektu pro stavební povolení.

Zbůch - v souladu s § 9 „ZOPK“ se žadateli ukládá přiměřená náhradní výsadba 10 ks dřevin (dub letní - *Quercus robur*) na pozemcích určených obecním úřadem Zbůch po oznámení realizace kácení.

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako obecný stavební úřad, příslušný podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), § 2e odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“), § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oznamuje v souladu s ustanovením § 47 odst. 1 správního řádu, § 2 odst. 5 liniového zákona a § 87 odst. 1 stavebního zákona zahájení územního řízení a jelikož jsou mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru, upouští ve smyslu § 87 odst. 1 stavebního zákona od ohledání na místě a ústního jednání.

Současně oznamuje, že záměr je stavbou v působnosti liniového zákona. Oznámení o zahájení územního řízení se doručuje postupem podle stavebního zákona.

V průběhu řízení bylo zkoumáno, zda mohou být přímo dotčena vlastnická nebo jiná práva vlastníků pozemků a staveb na nich, včetně pozemků sousedních a staveb na nich.

Dle § 33 odst. 1 správního řádu má účastník řízení právo zvolit si zmocněnce. Zmocnění k zastoupení se prokazuje písemnou plnou mocí. V téže věci může mít účastník řízení současně pouze jednoho zmocněnce.

V případě, že za účastníka řízení – právnickou osobu bude jejím jménem činit úkony v řízení její zaměstnanec pověřený k tomu statutárním orgánem právnické osoby, musí tento zaměstnanec dle § 30 odst. 5 správního řádu prokázat své oprávnění.

Účastníci územního řízení mají právo uplatnit své námitky, popřípadě důkazy a dotčené orgány mohou uplatnit závazná stanoviska nejpozději **do 60 dnů od obdržení tohoto oznámení**.

Účastníci mají rovněž právo nahlížet do spisu v kanceláři zdejšího odboru dopravy a silničního hospodářství, Škroupova 18, Plzeň, 3. patro, v kanceláři č. 307 (návštěvní dny PO, ST 8.00-16.00 hod., v ostatní dny po telefonické domluvě).

Poučení:

Účastníci jsou oprávněni navrhopvat důkazy a činit jiné návrhy po celou dobu řízení až do vydání rozhodnutí. Účastníci mají právo vyjádřit v řízení své stanovisko. Účastníci se mohou před vydáním rozhodnutí vyjádřit k podkladům rozhodnutí, popřípadě navrhnout jejich doplnění.

Závazná stanoviska, která mohou dotčené orgány uplatňovat podle § 4 odst. 4, a námitky účastníků řízení a připomínky veřejnosti musí být uplatněny nejpozději při ústním jednání, případně při veřejném ústním jednání, při kterém musí být nejpozději uplatněny také připomínky veřejnosti; jinak se k nim nepřihlíží. Jestliže dojde k upuštění od ústního jednání, musí být závazná stanoviska dotčených orgánů podle § 4 odst. 4 a námitky účastníků řízení a připomínky veřejnosti uplatněny ve stanovené lhůtě; jinak se k nim nepřihlíží.

K závazným stanoviskům a námitkám k věcem, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží.

Účastník řízení ve svých námitkách uvede skutečnosti, které zakládají jeho postavení jako účastníka řízení, a důvody podání námitek; k námitkám, které překračují rozsah stanovený v odstavci 4, se nepřihlíží.

Obec uplatňuje v územním řízení námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Osoba, která může být účastníkem řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b), může uplatňovat námitky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým může být její právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může v územním řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá. K námitkám, které nesplňují uvedené požadavky, se nepřihlíží.

Pověřený zaměstnanec stavebního úřadu je podle § 172 odst. 1 stavebního zákona oprávněn vstupovat na cizí pozemky, stavby a do staveb s vědomím jejich vlastníků při opatřování důkazů a dalších podkladů pro vydání správního rozhodnutí nebo opatření.

Mgr. Dušan Pakandl
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
podepsáno elektronicky

Toto oznámení musí být vyvěšeno na úřední desce:

- Krajského úřadu Plzeňského kraje
- Městského úřadu Nýřany
- Obecního úřadu Tlučná
- Obecního úřadu Úherce
- Obecního úřadu Vejprnice

a musí být vyvěšeno na dobu nejméně 15-ti dnů (15. den je posledním dnem oznámení).

Vyvěšeno a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne:

Vyvěšeno dne:.....

Sejmuto dne:.....

.....
Podpis a razítko oprávněné osoby, potvrzující vyvěšení a sejmutí oznámení

(!!!KÚPK žádá příslušné úřady o zaslání této VV s daty a potvrzením o vyvěšení a sejmutí z úřední desky!!!)

Rozdělovník:**K vyvěšení na úřední desce**

- Město Nýřany, IDDS: 8hrbtcq
sídlo: Benešova třída 295, 330 23 Nýřany
- Obec Tlučná, IDDS: nifbtpu
sídlo: Hlavní 25, 330 26 Tlučná
- Obec Úherce, IDDS: ksja4dn
sídlo: K Mexiku 94, 330 23 Úherce
- Obec Vejprnice, IDDS: yjtbarh
sídlo: Mírová 17, 330 27 Vejprnice

V souladu s ustanovením § 2 odst. 5 liniového zákona se dotčeným vlastníkům neznámého pobytu nebo sídla a dotčeným vlastníkům, jimž se nepodařilo oznámení doručit postupem podle § 24 správního řádu, jakož i vlastníkům, kteří nejsou známi (účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona) se doručuje veřejnou vyhláškou, ve které se dotčení vlastníci identifikují označením dotčených pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí:

parc. č. 1167/18 v k. ú. Vejprnice, parc. č. 644/1, 1293/2, 1293/68, 1303/1, 1373 v k. ú. Tlučná, parc. č. 1800/3, 1759/53, 1759/56, 1759/57, 1773/2, 1824 v k. ú. Nýřany, parc. č. 1667/130 v k. ú. Úherce u Nýřan.