Souřadnicový systém: S–JTSK
Výškový systém: Bpv

AKTUALIZACE 06/2013

ZADAVATEL:	SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9		
VYPRACOVAL:	**Ing. ALEŠ SRŠEŇ**		
ODP. PROJ. STAVBY:	**Ing. PAVEL NOVÁK**		
KRAJ: PLZEŇSKÝ	OKRES: PLZEŇ–město	MěÚ: PLZEŇ	

PROJEKT servis spol. s r. o.
Mezitraťová 137
198 21 PRAHA 9 - Hloubětín
IČ: 49823141 tel.: 281 090 860

AKCE:

REKONSTRUKCE ŽEL. SVRŠKU KM 3,730 - 8,175 PLZEŇ - ŽATEC (TŘEMOŠNÁ)

TÚ 0501 Plzeň - Mladotice DÚ 02 Plzeň hl.n.-seř.n. - Třemošná u Plzně

Č. ZAKÁZKY:	007–S/P2012
STUPEŇ:	PD
DATUM:	08/2012
MĚŘÍTKO:	–
FORMÁT:	–
ČÁST:	A
Č. SLOŽKY:	-

OBSAH: **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

A . PRŮVODNÍ ZPRÁVA

O B S A H :

A.1 Identifikační údaje stavby....2
A.2 Základní údaje o stavbě....3
A.2.1 Údaje o umístění stavby....3
A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce....4
A.2.3 Projektované kapacity stavby....4
A.2.4 Území dotčené stavbou....8
A.2.5 Požadavky na další přípravu a realizaci stavby....11
A.3 Přehled výchozích podkladů....11
A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami....12
A.5 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty....13
A.6 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby....13
A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění....13
A.7.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby....13
A.7.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku 14
A.7.3 Údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby....17
A.7.4 Zdůvodnění umístění stavby....17
A.8 Členění přípravné dokumentace....17

A.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby :	Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)
Místo stavby :	Traťový úsek (TÚ) 0501 Plzeň – Mladotice Definiční úsek (DÚ) 02 žst. Plzeň hl.n.-seř.n. – Třemošná u Plzně
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Městský úřad:	Plzeň
Okres :	Plzeň - město
Kraj :	Plzeňský
Charakter stavby :	Rekonstrukce - liniová stavba
Stupeň dokumentace :	Přípravná dokumentace (PD)
Ústřední orgán :	Ministerstvo dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
Stavební úřad :	Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady
IČO :	61379425
Organizační složka :	Drážní úřad, Sekce stavební, Oblast Plzeň, Škroupova 11, 305 58 Plzeň
Zadavatel dokumentace :	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO :	70994234
DIČ :	CZ-70994234
Sídlo zadavatele :	SŽDC, s.o., Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Zak. číslo zadavatele:	S-103/2012/Tom
Správce HIM :	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO :	70994234
DIČ :	CZ-70994234
Organizační složka :	SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň
Provozovatel dráhy :	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO :	70994234
DIČ :	CZ-70994234
Dodavatel dokumentace :	PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín
IČO :	49823141
DIČ :	CZ-49823141
Zak. číslo dodavatele:	007-S/P2012
Vedoucí projektu :	Ing. Pavel NOVÁK
Odp. projektant stavby :	Ing. Pavel NOVÁK

Zpracovatelé dokumentace:

1) PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín
   Ing. Aleš SRŠEŇ (odpovědný projektant Ing. Pavel NOVÁK)

   A. Průvodní zpráva
   B. Souhrnná část
   C. Situace stavby
   E.1 Stavební část – Inženýrské objekty
   G. Náklady
   H. Doklady
   I. Geodetická dokumentace (části I.1 Technická zpráva, I.2 Majetkoprávní část)

2) WALTEC v.o.s., Olomučany 3, 679 03 OLOMUČANY
   Ing. Josef VAŠINA (odpovědný projektant Ing. Josef VAŠINA)

   Geotechnický průzkum

3) Ing. Alexandr Kačora, Pod Nouzovem 970/7, 197 00 Praha 9 - Kbely
   Ing. Alexandr KAČORA (odpovědný projektant Mgr. Václav KOŘÁN)

   Posouzení propustnosti geotechnického prostředí

4) DIPONT s.r.o., U Cukrovaru 509/4, 400 07 Ústí nad Labem
   Karla Hrotková, DiS. (odpovědný projektant Ing. Petr Novák)

   E.1.3 Propustky
   E.1.4 Mosty

5) K T A technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
   Martin Bosák (odpovědný projektant Ing. Josef Hrnčíř)

   D. Technologická část
   E.2 Stavební část – Silnoproud

6) SŽDC a.s., Středisko železniční geodézie Praha, Pracoviště Plzeň, Purkyňova 22, 306 02 Plzeň
   Bohumil ČÍŽEK (odpovědný geodet Ing. Pavel PRŮCHA)

   I. Geodetická dokumentace (část I.3 Geodetické a mapové podklady)

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná) se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 0501 Plzeň – Mladotice, DÚ 02 žst. Plzeň hl.n.-seř.n. – Třemošná u Plzně. Traťová rychlost je V=70km/h. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost V=80km/h (RP2).

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně vybraných umělých objektů (mostů, propustků), rekonstrukci přejezdů, ochranu kabelových vedení v nezbytném rozsahu a úpravu zabezpečovacího zařízení.

V mezistaničním úseku Plzeň – Třemošná u Plzně v rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 úrovňové přejezdy, 10 propustků a 2 mosty.

Přejezdy v km 4,226, km 5,994, km 6,450 a km 8,161 budou rekonstruovány. Propustky v km 3,806 a km 3,865 budou zrušeny. Rekonstruováno bude 7 propustků a 1 zůstane bez stavebních úprav. Rekonstruovány budou také mosty v km 4,769 a km 6,013. V daném úseku se nalézá 1 mimoúrovňové křížení v km 5,358.

Součástí prací na železničním spodku je provedení demontáže a zpětné montáže nástupiště v zastávce Plzeň-Bolevec. Při zpětné montáži bude nástupiště zkráceno na 110m.

V rámci rekonstrukce bude provedena rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/2) a pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/1 a č. 3203/2).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/1) a pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/22).

Dalšími pozemky dotčenými stavbou jsou pozemky v majetku města Plzeň. Jedná se o pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 1898/1, č. 2178, č. 2925/1, č. 2943/5 a č. 3151).

Stavba také zasahuje stavebním objektem SO 401 Napájecí kabely PZS na pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 2180/5). Pozemek je v majetku manželů Balíkových.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

Začátek stavby: **km 3,200 000** (začátek rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)
Konec stavby: **km 8,454 076** (konec směrového a výškového vyrovnání koleje)

Realizací stavby „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“ v letech 2005 - 2006 bylo původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu.

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničních přejezdech v km 4,226, km 5,994 a km 8,161. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od žst. Plzeň hl.n.-seř.n. Příjezd silničními vozidly do žst. Třemošná u Plzně je po silnici I-27 Plzeň – Kralovice.

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Účelem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy. To vše s ohledem na to, že geologie a především morfologie této oblasti jsou pro železnici nevhodné.

Základní cíle stavby je možno rámcově charakterizovat takto:

- Uvést trať do takového stavu, aby po stavební i provozní stránce vyhovovala platným předpisům a normám
- Dosáhnout co nejvyšší rychlosti pro všechny typy vlakových souprav (80 km/h) při minimalizaci posunu koleje.
- Zajistit bezpečnost provozu, a to jak po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení, tak z hlediska dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru.
- Minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu, přírodní prostředí a životní prostředí vůbec.

A.2.3 Projektované kapacity stavby

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházely ze základních předpisů, norem a typových podkladů. Technické řešení objektů bylo projednáváno průběžně s investorem a správcem.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové ani výškové polohy koleje. Původní rychlost je v celém úseku zvýšena na V=80 km/h.

Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se nefunkčního odvodnění železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího štěrkového lože a stavebně-technického stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku bude provedena rekonstrukce mostních objektů, rekonstrukce železničních přejezdů a úprava zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Obsahová náplň provozních souborů:

PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení

1/ Přejezd A1 km 4,226
Tento přejezd bude v současné době zachován a bude pouze upraven. Jedná se především o

zrušení stávajících kolejových obvodů na tomto přejezdu bez náhrady. Kolejové obvody budou nahrazeny počítacími úseky. Jejich technologická část bude umístěna na přejezdu v km 5,994. „Rozizolování“ zůstane zachováno jako stávající a proto bude možné využít stávající kabelizaci. Spouštěcí body jednotlivých přejezdů zůstanou zachovány. Celkem bude zřízeno dvanáct počítacích bodů a osm počítacích úseků.

2/ Přejezd A2 km 5,994

Tento přejezd je na hranici své životnosti a proto se navrhuje nahradit přejezdové zabezpečovací zařízení zařízením novým modernějším, rovněž však typem reléovým. Výstražníky budou nové v plastovém provedení se závorami. Do tohoto domku by byla umístěna i vnitřní výstroj počítačů náprav a přenesena výstroj automatického hradla. Venkovní prvky jako jsou návěstidla budou nová. V plastovém a zinkovém provedení. Detekce volnosti mezistaničních úseků i přibližovacích úseků jednotlivých PZS bude zjišťována pomocí systému počítačů náprav. Délky přibližovacích úseků se pro přejezd nemění. Uvažováno je s možností dálkového rezetu počítačů náprav z pracoviště dispečera i s uzemněním všech snímačů. Pro nově zřizované počítače náprav se předpokládá využít stávající kabelizaci pro kolejové obvody. V rámci úprav zabezpečovacího zařízení bude nutné provést úpravu adresného SW.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2. Přejezd bude osazen jedním výstražníkem s jednou světelnou skříní a jedním výstražníkem se dvěma světelnými skříněmi.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku umístěného v blízkosti přejezdu v km 5,994.

3/ Přejezd A3 km 6,450

Tento přejezd bude zachován. V rámci rekonstrukce koleje dojde pouze k demontáži a zpětné montáži kabelových závěrů pro soubor ASE, včetně uchycení do kolejnic.

Ovládací a indikační prvky zůstanou stávající na kolejové desce na St.14 Plzeň seř.nádraží a u dispečera v JOP bude zobrazena souhrnná hláska jako doposud.

Pro napájení technologického domku bude využita nová elektrická přípojka, budovaná na přejezdu „A2“ s využitím stávajícího napájecího kabelu, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 401.

4/ Přejezd A4 km 8,161

Přejezd bude výlukovými pracemi ovlivněn z důvodu zásahu rekonstrukce koleje do přibližovacího úseku. Jedná se o demontáž a zpětnou montáž počítacího bodu PB11 v km 7,545.

PS 102 Přeložka kabelu DOZZ

Tento provozní soubor řeší přeložku a ochranu diagnostického hybridního kabelu DOZZ v mezistaničním úseku Plzeň - Třemošná. Kabel překáží rekonstrukci železničního svršku a úpravě železničního spodku. Proto je nutné ho přeložit.

V úseku km 3,650 - 3,745 bude stávající kabel DOZZ ručně odkopán a přesunut mimo kolizi se zpevněným příkopem.

V úseku km 3,745 – 3,900 bude stávající kabel DOZZ ručně odkopán a zahlouben pro zajištění minimálního krytí 0,7m, ev. přeložen mimo prostor odtěžovaného svahu (nedopustit uložení mimo pozemek stejného majitele!).

Dále pak v celé délce od stávající spojky v km 4,210 do km 8,180 bude nahrazen kabelem novým, stejného typu.

Zároveň budou z kabelu DOZZ v km 4,226 a 5,994 vyvedeny výpichem nové kabely 4P1,0 ke stávajícím telefonním objektům SLDS na stávajících RD.

Přes propustky bude kabel veden vpravo trati ve žlabu Zekan 1 uloženém v zemi, či na zábradlí. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustku, s označením tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 8,180, protlakem v hl. 2,2m, kabel v chráničce PVC. Přes silniční přejezd v km 5,994 bude kabel veden protlakem.

PS 103 Ochrana kabelových tras

Sdělovací kabel typu ŽDK 1 se nachází v blízkosti stavby, kde se bude provádět rekonstrukce žel. svršku a spodku.

K přímému střetu může dojít především v přechodu trati v km 4,360 a na mostku v km 4,769. Dbát zvýšené pozornosti na ochranu kabelu bude vhodné i v propustku v km 7,068.

Veškeré přechody vedení pod tratí je nutné ochránit betonovými panely před pojížděním těžkou technikou.

V následujících úsecích střetu dojde k pokládce nového kabelu 4P1,0 vždy k příslušnému stávajícímu T objektu (ty se mohou nalézat buď samostatně, nebo na objektu RD). Jedná se o km 5,402; km 6,010, km 6,188; km 6,430; km 6,900; a km 8,125.

Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů:

SO 101 Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice S49, pražce betonové B-91 S/2	4 445 m
▪ zřízení nových kolejnicových pasů	4 445 m
▪ svařování kolejnic	380 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	4 445 m
▪ rekonstrukce drážních stezek	4 445 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	4 725 m
▪ zřízení bezstykové koleje	4 725 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

SO 102 Železniční spodek

▪ zřízení zpevněného příkopu z tvárnic TZZ 3	720 m
▪ zřízení zpevněného příkopu z tvárnic TZZ 4	4 212 m
▪ dodávka a osazení příkopového žlabu J-velkého vč. poklopů	349 m
▪ odpařovací příkop - polovegetační tvárnice	175 m
▪ vsakovací žebro – vsakovací bloky	525 ks
▪ horská vpusť	2 ks
▪ vsakovací jímka	1 ks
▪ rozšíření drážní stezky zídkou typu L	51 m
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	951 m
▪ svodné potrubí	47 m
▪ trativodní šachty	40 ks
▪ demontáž nástupiště vč. šikmých ramp	168 m
▪ zpětná montáž nástupiště	110 m
▪ zpětná montáž šikmých ramp (2x9m)	18 m
▪ zemní práce	1 kpl

SO 201 Přejezd v km 4,226

▪ rozebrání přejezdu	6,0 m
▪ opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce	6,0 m
▪ zřízení vozovky s nezpevněným povrchem vč. podkladních vrstev	33,3 m^2

SO 202 Přejezd v km 5,994

▪ rozebrání přejezdu	7,2 m
▪ řezání živičného krytu	19,7 m
▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem	8,4 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	102,6 m^2

SO 203 Přejezd v km 6,450

▪ rozebrání přejezdu	5,4 m
▪ řezání živičného krytu	7,3 m
▪ opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce	5,4 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	25,4 m^2

SO 204 Přejezd v km 8,161

▪ rozebrání přejezdu	7,7 m
▪ řezání živičného krytu	15,6 m
▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem	8,4 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	71,5 m^2

SO 301 Propustek v km 3,806

Stavební stav propustku je nevyhovující, levá strana je z 90-ti % zanesena, pravá strana je zcela zanesena a proto je propustek navržen na zrušení. Po odtěžení štěrkového lože budou provedeny výkopy. Betonová čela, opěry a deska budou zbourány.

SO 302 Propustek v km 3,865

Stavební stav je nevyhovující, propustek je zcela zanesen a nefunkční a proto je navržen na zrušení. Po odtěžení štěrkového lože budou provedeny výkopy. Betonová čela, opěry a deska budou zbourány.

SO 303 Propustek v km 4,660

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu ocelovým flexibilním profilem 2,37 x 2,91 m. Rub konstrukce je z důvodu možné elektrifikace trati chráněn stříkanou izolací, ukončení ocelového profilu vlevo i vpravo je provedeno seříznutím ve sklonu 1:1,5 a obloženo kamenným obkladem do betonu. Dno ocel. konstrukce bude vydlážděno dlažbou. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,7%. V úrovni stezky bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 304 Propustek v km 4,983

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu na trubní propustek DN 1200 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoku zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 2,2%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 305 Propustek v km 5,170

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu na trubní propustek DN 1200 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoku zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 2,04%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 306 Propustek v km 6,415

Vzhledem ke stavu objektu je stávající deskový propustek navržen na přestavbu na trubní propustek DN 1000 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoku zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,83%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 307 Propustek v km 7,068

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu ocelovým flexibilním profilem 2,515 x 3,06 m. Rub konstrukce je z důvodu možné elektrifikace trati chráněn stříkanou izolací, ukončení ocelového profilu vlevo i vpravo je provedeno seříznutím ve sklonu 1:1,5 a obloženo kamenným obkladem do betonu. Vpravo je navržena po obou stranách gabionová zídka. Cyklostezka bude plynule napojena na stávající stezku a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,5%. Odvodnění je řešeno odvodňovacími žlaby, odvodněnými potrubím do vsakovací jímky vpravo. V úrovni stezky bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 308 Propustek v km 7,207

Vzhledem ke stavu objektu bude stávající zdivo nosné konstrukce, spodní stavby a křídel otryskáno křemičitým pískem, očištěno tlakovou vodou a sanováno injektáží a hloubkovým přespárováním. Na obou římsách bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Dlažba koryta občasné vodoteče bude vyčištěna a částečně rekonstruována. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 309 Propustek v km 7,567

Vzhledem ke stavu objektu je stávající deskový propustek navržen na přestavbu na trubní propustek DN 1000 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoku zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,83%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

SO 310 Most v km 6,013

Vzhledem k dobrému stavu mostního objektu se provede pouze výkop pro izolaci, odizolování desky s tvrdou ochranou a rubová drenáž. Bude prověřena výška stávajícího zábradlí a sloupky nastaveny

tak, aby splňovaly výšku 1,1 m, na obou stranách bude doplněno třetí madlo a obnovena protikorozní ochrana. Koryto Boleveckého potoka bude částečně rekonstruováno. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace. Přechody štěrkového lože vpravo jsou řešeny prefabrikáty přechodových zídek.

SO 311 Most v km 4,769

Stávající objekt je z důvodu nedostatečného výškového i šířkového uspořádání pod mostem navržen k demolici a bude nahrazen novým z rámových prefabrikátů s šikmými křídly.

Prostorové uspořádání na mostě je navrženo pro VMP 2,5. Vlevo je navrženo otevřené štěrkové lože, vpravo z důvodu uložení multikanálu pro kabely částečně otevřené, které je na čelech zapažené novými železobetonovými římsami. Přechody štěrkového lože jsou řešeny rampami. Odvodnění je řešeno příčnou drenáží DN150 v jednostranném sklonu 3%. Drenáž bude vytažena na svah tělesa a vpravo bude zavíčkována. Rekonstrukce vozovky není součástí této akce. Vozovka bude uvedena do původního stavu a chodník pod mostem plynule napojen na stávající.

SO 401 Napájecí kabely PZS

Zrušením stávajícího napájecího kabelu bude nutno vybudovat dvě nové elektro přípojky pro nové PZZ v km 4,226 a 5,994 a zároveň pro stávající osvětlovací stožáry nástupiště v zastávce Bolevec.

Pro napájení přejezdového zařízení v km 4,226 bude zřízena nová elektropřípojka. Na stávajícím sloupu ČEZ na pozemku kč. 2180/5 zajistí společnost ČEZ instalaci přípojkové skříně PS 200. Z tohoto rozvaděče bude veden nový kabel AYKY 4-Jx16 do stávajícího rozvaděče a stávajícího releového domku u přejezdu.

Pro napájení přejezdového zařízení v km 5,994 bude vedle RD osazen nový plastový pilíř (PPS + 2x RE). Do tohoto rozvaděče bude zaveden kabel AYKY 4-Jx70 ze stávající trafostanice a kabel CYKY 4-Jx10 do reléového domku u přejezdu. V rozvaděči bude celkový elektroměr a elektroměr podružný pro měření zabezpečovacího zařízení a třífázová zásuvka umístěná na boku rozvaděče. Rozdíl spotřeby elektrické energie bude spotřeba osvětlení zastávky.

Stávající napájecí kabel pro PZS v km 6,450 bude vzhledem ke kolizi se zpevněným příkopem v úseku od km 6,265 do km 6,380 nahrazen novým kabelem CYKY 4-Jx16 a do stávajícího kabelu bude na obou koncích přespojkován.

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Plzeň hl.n. - žst. Třemošná u Plzně zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- návrhová rychlost 80 km/h
- traťová třída zatížení C3
- hmotnost na nápravu 20 t
- prostorová průchodnost Z-GC
- řád traťové koleje 5

A.2.4 Území dotčené stavbou

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/2) a pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/1 a č. 3203/2).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/1) a pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/22).

Dalšími pozemky dotčenými stavbou jsou pozemky v majetku města Plzeň. Jedná se o pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 1898/1, č. 2178, č. 2925/1, č. 2943/5 a č. 3151).

Stavba také zasahuje stavebním objektem SO 401 Napájecí kabely PZS na pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 2180/5). Pozemek je v majetku manželů Balíkových.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna.

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo :	12827/2
Výměra :	1631 m^2
Katastrální území :	Plzeň 721 981
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	26285
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Parcelní číslo :	3203/2
Výměra :	16 229 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	217
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Parcelní číslo :	3203/1
Výměra :	99 844 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	217
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Parcelní číslo :	12827/1
Výměra :	3844 m^2
Katastrální území :	Plzeň 721 981
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	327
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15

Parcelní číslo :	3203/22
Výměra :	2342 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	11105
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15

Parcelní číslo :	2178
Výměra :	1267 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku :	Orná půda
Číslo LV :	1
Vlastnické právo :	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00

Parcelní číslo :	3151
Výměra :	514 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Ostatní komunikace
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1
Vlastnické právo :	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00

Parcelní číslo :	1898/1
Výměra :	2177 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku :	Orná půda
Číslo LV :	1
Vlastnické právo :	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00

Parcelní číslo :	2943/5
Výměra :	1689 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Ostatní komunikace
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1
Vlastnické právo :	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00

Parcelní číslo :	2925/1
Výměra :	1770081 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku :	Lesní pozemek
Číslo LV :	1
Vlastnické právo :	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00

Parcelní číslo :	2180/5
Výměra :	1992 m^2
Katastrální území :	Bolevec 722 120
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí

Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku :	Zahrada
Číslo LV :	1871
Vlastnické právo :	Balík Jaroslav a Balíková Eva, Masarykova 1065/27, Plzeň, Doubravka 312 00

A.2.5 Požadavky na další přípravu a realizaci stavby

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Provést geodetické doměření a doplnění podkladů pro potřeby projektu stavby
- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení přípravné dokumentace.
- Vyřešit majetkoprávní vztahy v oblasti mostu km 6,013 (část mostu je mimo drážní pozemek).
- Další stupeň dokumentace koordinovat se stavbami „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“ a „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“.

A.3 Přehled výchozích podkladů

- Výzva ke zpracování nabídky na zhotovení aktualizace přípravné dokumentace a investičního záměru akce „Rekonstrukce žel. svršku km 3,7 – 7,7 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ - Stavební správa západ se sídlem v Praze (22.5.2012)
- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce žel. svršku km 3,7 – 7,7 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel PROJEKT servis spol. s.r.o. (08/2009)
- Investiční záměr stavby „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel PROJEKT servis spol. s.r.o. (08/2012)
- Zpráva o geotechnickém průzkumu pro stavbu „ČD DDC, Rekonstrukce železničního svršku Plzeň – Třemošná“ (km 3,700 – 7,700) – zpracovatel KONSULTA V.E.P. (09/2002)
- Podrobný geotechnický průzkum železničního spodku v úseku Plzeň - Třemošná pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku km 3,7 – 7,7 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Doplňující geotechnický průzkum pro návrh odvodnění v úseku Plzeň - Třemošná pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku km 3,7 – 7,7 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Posouzení propustnosti geotechnického prostředí v místech předpokládaných vsakovacích objektů, stanovení koeficientu vsaku pro stavbu „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora (10/2012)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby pro PD – zpracovatel SŽDC a.s., Středisko železniční geodézie Praha, Pracoviště Plzeň
- Digitální katastrální mapa KÚ Bolevec v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad Plzeň
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Plzeň, http://nahlizenidokn.cuzk.cz/
- Rastrová základní mapa ČR v měřítku 1 : 10 000, zdroj ČÚZK Praha, pracoviště Plzeň
- Dostupná dokumentace ke stávajícím propustkům v předmětném úseku předaná SŽDC a.s., Oblastní ředitelství Plzeň
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Nákresný přehled železničního svršku trati Plzeň – Žatec v úseku Plzeň - Třemošná km 0,080 – 8,321 ke dni 27.11.2008 v grafické podobě, zdroj SŽDC Oblastní ředitelství Plzeň
- Zpracování předkategorizace materiálu železničního svršku Třemošná u Plzně – Plzeň, Technická

ústředna Českých drah, Oddělení kategorizace materiálu (12.5.2008)

- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SŽDC a.s, Oblastní ředitelství Plzeň
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavba v celé své délce souvisí se stavbou SŽDC s.o. „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“. Tato stavba byla realizována v předstihu v roce 2005 – 2006, v jejím rámci byla v souběhu s traťovou kolejí provedena nová dálková kabelizace (PS 602 Diagnostický kombinovaný kabel). Zpracovatel projektu stavby je SUDOP Praha, a.s. – ing. Lapáček, zhotovitelem AŽD Praha s. r. o., Závod Kolín - p. Krampera.

Realizací této stavby je původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu.

Stavba dále na svém začátku souvisí se stavbou „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“, která se přimyká k železniční trati č. 160 Plzeň - Žatec v řešeném úseku km 3,700 – 4,600. V rámci výše uvedené stavby dojde k zamezení přístupu k přejezdu v km 4,226 s polní cestou, která bude zaslepena před silnicí I/20 a ze strany od Velkého Boleveckého rybníka.

Stavební objekt SO 434 – Železniční trať č.160, přeložka napájecího kabelu nn pro zabezpečovací zařízení řeší přeložku kabelového vedení SEE v rozsahu kolize se silničním tělesem. Nový napájecí kabel povede podél koleje ve směru staničení v souběhu se stávajícím železničním tělesem. Přeložka bude ukončena v km 4,358.

Ve stavebním objektu SO 455 – Úpravy sdělovacích DK kabelů ČD – SŽT bude provedena přeložka telekomunikačního vedení ve správě ČD-Telematika do nové trasy v úseku km 3,181 – 4,358. Bude použit nový kabel. Místní kabely se položí do stejné trasy. Nové kabely budou položeny od nového KD 1 ve směru na Třemošnou do km 4,385.

V rámci stavebního objektu SO 466 – Úpravy sdělovacích MK kabelů ČD-SDC – SSZT bude provedena přeložka sdělovacího kabelu ve správě SŽDC SSZT. Místní kabely se přeloží do stejné trasy jako telekomunikační vedení ve správě ČD-Telematika. Nové kabely se položí od nového KD 1 ve směru na Třemošnou do km 4,385.

Úpravu zabezpečovacího vedení řeší stavební objekt SO 480 – Úprava zabezpečovacího vedení na železniční trati č. 160. Stávající kabely budou v km 3,200 – 3,800 obnaženy, rozříznuty a napojeny na nově přeložené kabely. Propojení kabelů bude provedeno kabelovými spojkami v délce 1200 m.

Zpracovatelem dokumentace pro územní rozhodnutí je SUDOP Praha a.s. – Ing. Stádník.

Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 4,226 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Stavba dále souvisí se stavbou „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“. V této stavbě je vymezen samostatný stavební objekt SO 601 Zrušení železničního přejezdu v km 6,45018 železniční trati. Přejezd slouží cyklistické dopravě a je na něj zamezen přístup motorovým vozidlům. V rámci tohoto objektu bude provedena demontáž celopryžové konstrukce včetně vybourání závěrných zídek. Dále rozebrání vozovky komunikace do vzdálenosti 3,0 m od osy koleje na obě strany. Také bude vybourán propustek DN 600, délky 15,40 m po levé straně přejezdu, včetně čel a vtokové jímky a obnoví se původní drážní příkop. Na pravé straně se rovněž provede úprava drážního tělesa do původního stavu před vybudováním cyklostezky.

Zpracovatelem dokumentace je Pragoprojekt K. Vary – Ing. Nolč.

Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 6,450 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Dále je nutné koordinovat časovou polohu výlukové činnosti s výstavbou 3. tranzitního koridoru.

A.5 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba obsahuje tyto provozní soubory a stavební objekty:

PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení
PS 102 Přeložka kabelu DOZZ
PS 103 Ochrana kabelových tras

SO 101 Železniční svršek
SO 102 Železniční spodek
SO 201 Přejezd v km 4,226
SO 202 Přejezd v km 5,994
SO 203 Přejezd v km 6,450
SO 204 Přejezd v km 8,161
SO 301 Propustek v km 3,806
SO 302 Propustek v km 3,865
SO 303 Propustek v km 4,660
SO 304 Propustek v km 4,983
SO 305 Propustek v km 5,170
SO 306 Propustek v km 6,415
SO 307 Propustek v km 7,068
SO 308 Propustek v km 7,207
SO 309 Propustek v km 7,567
SO 310 Most v km 6,013
SO 311 Most v km 4,769
SO 401 Napájecí kabely PZS

A.6 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín realizace stavby je rok 2014.

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Plzeň hl.n. – Třemošná u Plzně. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.7.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Nezbytnost stavby v rozsahu navržené rekonstrukce vyplývá z následujícího odstavce a uvedeného popisu současného nevyhovujícího stavu.

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se funkčního odvodnění části železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího štěrkového lože a stavebního stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí svršku je nutné provést též stavební úpravy umělých objektů (mostů a propustků).

Stavba jako jeden funkční celek řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení je vyvolanou investicí rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících staveb v daném zájmovém území vyvolané i jinými investory.

Tato stavba se doporučuje koordinovat s dalšími stavbami uvažovanými v dané lokalitě, především se stavbami „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“ a „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“.

V neposlední řadě bude podstatně zvýšena bezpečnost železniční dopravy v celém úseku Plzeň – Třemošná u Plzně. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na všech úrovňových křížení s předmětnou železniční tratí.

A.7.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

7. 2. 1. Železniční svršek a spodek

Kolejové lože je převážně zabahněné a jeho tloušťka pod ložnou plochou pražce je 40 – 80 cm. Únosnost zemní pláně je proměnlivá. Odvodnění je nevyhovující a nefunkční. V daných úsecích se v kolejišti vyskytuje stojatá srážková voda. Protože trať byla vybudována v náročných terénních podmínkách, v převážné délce úseků v zářezech a odřezech je nedostatečná šířka pláně tělesa železničního spodku a šířkové uspořádání neodpovídá současným předpisům a vzorovým listům.

Z hlediska železničního svršku úsek od začátku stavby km 3,700 do km 4,222 v délce 522 m sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 1985 s pružným upevněním svěrkami Skl12 a žebrovými podkladnicemi S4pl na betonových pražcích SB8 z roku 1985 s rozdělením pražců „d“.

Úsek km 4,222 – km 4,280 sestává z kolejnic tvaru T z roku 1969 s tuhým upevněním svěrkami ŽS3 a žebrovými podkladnicemi S4 na dřevěných pražcích B z roku 1988 s rozdělením pražců „d“.

Úsek km 4,280 – km 4,290 je tvořen kolejnicemi tvaru T z roku 1969 s tuhým upevněním svěrkami ŽS3 a žebrovými podkladnicemi S4pl na betonových pražcích SB8 z roku 1984 s rozdělením pražců „d“.

Od km 4,290 do km 4,990 je stávající železniční svršek tvořen levým kolejnicovým pasem tvaru S49 (z roku 1995) a pravým kolejnicovým pasem tvaru T (z roku 1969) s tuhým upevněním svěrkami T5 a rozponovými podkladnicemi T5 na pražcích SB8 z roku 1984 s rozdělením „d“. (V úsecích km 4,300 – km 4,505, km 4,510 – km 4,515 a km 4,525 – km 4,550 došlo v roce 2008 k výměně stávajících podkladnic za klínové žebrové podkladnice.)

V úseku km 4,990 – km 5,030 je kolejový rošt opět tvořen kolejnicemi tvaru T (rok 1969) s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5, na betonových pražcích SB8 z roku 1984 s rozdělením „d“.

Úsek km 5,030 – km 5,225 je tvořen kolejnicemi tvaru T (rok 1969) s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5, na dřevěných pražcích TOS z roku 1969 s rozdělením „d“.

Kolejový rošt v úseku km 5,225 – km 5,750 se skládá z levého kolejnicového pásu tvaru T z roku 1969 a pravého kolejnicového pásu tvaru S49 z roku 1995. Kolejnice jsou upevněny tuhými svěrkami ŽS3 s žebrovými podkladnicemi S4 k dřevěným pražcům TOS z roku 1969 s rozdělením „d“.

Úsek od km 5,750 do km 7,000 je tvořen kolejnicemi tvaru T (z roku 1969) na dřevěných pražcích TOS z roku 1969 s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 a rozdělením pražců „d“.

Od km 7,000 do km 7,175 následuje úsek s levým kolejnicovým pásem T (rok 1969) a pravým pásem S49 (rok 2005) na dřevěných pražcích B z roku 2005 s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5. Rozdělení pražců je „d“.

Úsek km 7,175 až km 7,275 sestává z kolejnic T (z roku 1969) na dřevěných pražcích B z roku 2005 s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 a rozdělením „d“.

Od km 7,275 do km 7,375 je stávající železniční svršek tvořen levou kolejnicí tvaru T z roku 1969 a pravou kolejnicí tvaru S49 z roku 2005. K dřevěným pražcům B z roku 2005 s rozdělením „d“ jsou upevněny tuhými svěrkami T5 a rozponovými podkladnicemi T5.

V úseku km 7,375 – km 7,450 je kolejový rošt opět tvořen kolejnicemi tvaru T (rok 1969) s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5, na dřevěných pražcích B z roku 2005 s rozdělením „d“.

Úsek km 7,450 až km 7,530 sestává z kolejnic T (z roku 1969) na dřevěných pražcích TOS z roku 1969 s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 a rozdělením „d“.

V úseku km 7,530 – km 7,573 je kolejový rošt opět tvořen kolejnicemi tvaru T (rok 1969) s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5, na dřevěných pražcích TOS z roku 2008 s rozdělením „d“.

Od km 7,573 do km 7,580 je stávající železniční svršek tvořen levou kolejnicí tvaru T z roku 1969 a pravou kolejnicí tvaru S49 z roku 1982. K dřevěným pražcům TOS z roku 2008 s rozdělením „d“ jsou upevněny tuhými svěrkami T5 a rozponovými podkladnicemi T5.

Kolejový rošt v úseku km 7,580 – km 7,673 se skládá z levého kolejnicového pásu tvaru T z roku 1969 a pravého kolejnicového pásu tvaru S49 z roku 1982. Kolejnice jsou upevněny tuhými svěrkami T5 a rozponovými podkladnicemi T5 k dřevěným pražcům TOS z roku 1969 s rozdělením „d“.

Úsek km 7,673 – km 8,170 je s kolejnicemi tvaru T z roku 1969 upevněnými tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 k dřevěným pražcům TOS z roku 1969 s rozdělením „d“.

Následující úsek km 8,170 – km 8,438 je s kolejnicemi tvaru T z roku 1969 upevněnými tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 k betonovým pražcům SB8 z roku 1984 s rozdělením „d“.

Úsek km 8,438 – km 8,450 je tvořen kolejnicemi tvaru S49 z roku 1987 upevněnými tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 k betonovým pražcům SB8 z roku 1984 s rozdělením „d“.

Poslední úsek km 8,450 – 8,454 je tvořen kolejnicemi tvaru S49 z roku 1987 s tuhým upevněním T5 s rozponovými podkladnicemi T5 na dřevěných pražcích TOS z roku 1987 s rozdělením „d“.

Dřevěné pražce jsou místy vyhnilé se zatlačenými podkladnicemi. Stav upevnění kolejnic nezaručuje dlouhodobě dodržení požadovaného rozchodu koleje. Podkladnice a upevnění jsou značně zkorodované a je zde výrazně snížena jeho držebnost. Kolejové lože je v celém úseku znečištěné prachovitou a hlinitou příměsí a místy zarostlé.

V úsecích km 3,851 - km 5,212, km 5,986 – km 6,675, km 7,198 – 7,514 a km 7,673 – km 8,454 je zřízena bezstyková kolej. Ve stykovaných úsecích dochází vlivem provozu k nadměrnému opotřebení kolejnic v místech kolejnicových styků, které jsou deformované a jsou příčinou zhoršeného komfortu jízdy. Zejména v obloucích o malých poloměrech jsou kolejnice výškově a bočně ojeté.

Z uvedeného stručného popisu současného technického stavu převážné části úseku vyplývá omezené využití dosavadního hmotného majetku SŽDC. Nakládání s vyzískaným materiálem je dáno Směrnicí GŘ SŽDC s.o. č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

Z demontovaného svrškového materiálu budou dále využity pouze kolejnice, které jsou dle předkategorizace označeny jako užité. Jedná se o 1584 m kolejnic tvaru S49 a 4681 m kolejnic tvaru T, které budou deponovány na složišti v žst. Plzeň hl.n. a předány správci HIM pro další použití na zajištění provozuschopnosti ŽDC. Rovněž pražce určené dle předkategorizace jako užité (1799 ks dřevěných pražců, 224 ks pražců SB6 a 2046 ks pražců SB8) budou stejným způsobem předány správci HIM.

Kolejnice tvaru T a S49 a též drobné kolejivo označené jako šrot budou odvezeny do výkupu. Dřevěné pražce vedené jako odpad budou po demontáži v rámci stavby odvezeny na určenou skládku k likvidaci, případně k recyklaci.

Vytěžená zemina z hloubení rýh a odkopávek částečně zůstane uložena v obvodu staveniště a bude použita do přisypávek násypů pro rozšíření pláně tělesa železničního spodku. Přebytečná vytěžená zemina z hloubení rýh a odkopávek bude odvezena na skládku, stejně tak i vybouraný beton a suť.

Zbylý materiál ze zastávky Plzeň-Bolevec (40m nástupištních desek a tvárnic) bude rovněž deponován na složišti v žst. Plzeň hl.n. a předán správci HIM pro další použití.

7. 2. 2. Železniční přejezdy

Přejezd v km 4,226

Železniční přejezd je tvořen železobetonovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely, na které navazuje nezpevněná vozovka. Jedná se o jednokolejný přejezd účelové komunikace, která spojuje zemědělské pozemky s městem Plzeň od křižovatky s ulicí U Velkého rybníka.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Oba výstražníky se nachází ve vzdálenosti 5,21 resp. 4,21 m od osy koleje.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 75° (dle evidence přejezdu 90°). Evidenční šířka přejezdu je 6m, evidenční délka přejezdu je 8m.

Kolej je v místě přejezdu v přímé. Podélný sklon koleje je -0,1‰.

Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru T s tuhým upevněním a s žebrovými podkladnicemi na dřevěných pražcích.

Přejezd v km 5,994

Železniční přejezd je tvořen železobetonovými vnitřními přejezdovými panely, z vnější stran koleje je ke kolejnicovým pasům zřízena živičná konstrukce vozovky. Jedná se o jednokolejný přejezd místní komunikace IV. třídy, dle ČSN 73 6110 funkční skupiny D a podskupiny D1, která spojuje město Plzeň od křižovatky se silnicí I/27 na ulici Plaská s chatovou osadou a příjezdovou komunikací na pole.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Oba výstražníky se nachází ve vzdálenosti 5,21 resp. 3,74 m od osy koleje.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 90°. Evidenční šířka přejezdu je 6m, evidenční délka přejezdu je 8m.

Kolej je v místě přejezdu v přechodnici. Podélný sklon koleje je 9,3‰.

Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích TOS s tuhým upevněním a žebrovými podkladnicemi.

Přejezd v km 6,450

Železniční přejezd je tvořen celopryžovou přejezdovou konstrukcí, na kterou navazuje živičná konstrukce vozovky. Jedná se o jednokolejný přejezd místní komunikace IV. třídy, dle ČSN 73 6110

funkční skupiny D.2, která spojuje město Plzeň od křižovatky se silnicí I/27 s přírodní rezervací Doubí. Na komunikaci je povolena pouze cyklistická doprava.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Oba výstražníky se nachází ve vzdálenosti 4,20 resp. 4,40 m od osy koleje.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 84° (dle evidence přejezdu 110°). Evidenční šířka přejezdu je 5,4m, evidenční délka přejezdu je 8,36m.

Kolej je v místě přejezdu v oblouku o poloměru R=870m. Podélný sklon koleje je 10,3‰.

Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru S49 (tvar T dle evidence přejezdu) na dřevěných pražcích TOS s tuhým upevněním a žebrovými podkladnicemi.

Přejezd v km 8,161

Železniční přejezd je tvořen živičnou konstrukcí z asfaltového betonu, na kterou navazuje živičná konstrukce vozovky z asfaltu. Jedná se o jednokolejný přejezd místní komunikace III. třídy, dle ČSN 73 6110 funkční skupiny C, která spojuje město Plzeň od křižovatky se silnicí I/27 s areálem firmy Škoda JS, a.s.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Oba výstražníky se nachází ve vzdálenosti 4,50 resp. 5,50 m od osy koleje.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 73° (dle evidence přejezdu 90°). Evidenční šířka přejezdu je 8,5m, evidenční délka přejezdu je 8m.

Kolej je v místě přejezdu v oblouku o poloměru R=1139m. Podélný sklon koleje je 5,7‰.

Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích TOS s tuhým upevněním a žebrovými podkladnicemi.

7. 2. 3. Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Trať byla v nedávné době zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie obousměrným. V roce 2003 byla vybudována železniční zastávka Plzeň – Bolevec v km 6,021 – km 6,189. V roce 2005-2006 byla realizována stavba SŽDC s.o. „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“, realizací této stavby bylo původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu.

Celá trať Plzeň - Žatec je dálkově ovládaná z jednoho dispečerského stanoviště, které je umístěno v ŽST Blatno u Jesenice. Záložní pracoviště jsou umístěna v ŽST Podbořany a v ŽST Kaznějov. V ostatních stanicích jsou umístěny pouze desky nouzových obsluh. Rekonstrukce železničního svršku se uvažuje v žkm 3,730 – 8,175 tj v mezistaničním úseku Plzeň – Třemošná. Daný mezistaniční úsek je rozdělen na dva prostorové oddíly automatickým hradlem, jehož návěstidla jsou umístěna na zastávce Bolevec. Dále se v mezistaničním úseku dotčeném stavbou nacházejí přejezdová zabezpečovací zařízení označená:

A1 km 4,226 rok v. 1991
A2 km 5,994 rok v. 1991
A3 km 6,450 rok v. 2007
A4 km 8,161 rok v. 1991

Délka mezistaničního úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopraven je 4,498 km.

TZZ: 2.kategorie dle TNŽ 34 2620 - AH88, reléová část AH je umístěna v reléovém domku přejezdu A2 a ve stavědlových ústřednách sousedních železničních stanic.

Umístění stávajících oddílových návěstidel:

- PřLo km 5,260
- Lo km 6,200
- So km 5,994
- PřSo km 6,905

V daném mezistaničním úseku se nacházejí tato stávající přejezdová zabezpečovací zařízení:

- **A1 Km 4,226** PZS 3SBI typu AŽD71, s dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P, kontrolní zařízení v DK St.14 Plzeň, seř. n., souhrnná hláska JOP Blatno u Jesenice
- **A2 Km 5,994** PZS 3SBI typu AŽD71, s dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P, umístěné na přejezdu A1, kontrolní zařízení v DK St.14 Plzeň, seř. n., souhrnná hláska JOP Blatno u Jesenice

- **A3 Km 6,450** PZS 3SBI typu PZZ-K, s dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P, umístěné na přejezdu A1, souhrnná hláska JOP Blatno u Jesenice, JOP Kaznějov
- **A4 Km 8,161** PZS 3SBI typu AŽD 71 s počítači náprav typu Frauscher, výstroj počítačů náprav je umístěna ve stavědlové ústředně v ŽST Třemošná u Plzně, kontrolní zařízení JOP Blatno u Jesenice, JOP Kaznějov. Svým přibližovacím úsekem zasahuje částečně do uvažované rekonstrukce koleje. Daný přibližovací úsek je tvořen počítacím úsekem. Čidlo počítače náprav je umístěno v km 7,545.

Přejezdy A1, A2 a A3 jsou napájeny z magistrálního napájení z depa kolejových vozidel Plzeň seř. nádraží, kde jako náhradní napájení slouží dieselagregát. Rovněž na tomto napájení je připojeno osvětlení zastávek Bílá Hora a Bolevec.

A.7.3 Údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby

Vlastní stavba umožňuje zvýšení traťové rychlosti ze 70 km/h na rychlost 80 km/h.

Rekonstrukce je tedy řešena ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy, zabezpečovací zařízení) pro rychlost V=80km/h (RP2).

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Plzeň hl.n. – žst. Třemošná u Plzně zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po výstavbě, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati, zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí.

Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se nefunkčního odvodnění železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího štěrkového lože a stavebně-technického stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku bude provedena rekonstrukce mostních objektů, rekonstrukce železničních přejezdů, úprava zabezpečovacího zařízení a ochrana nebo přeložka kabelových vedení.

A.7.4 Zdůvodnění umístění stavby

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/2) a pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/1 a č. 3203/2).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/1) a pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/22).

Dalšími pozemky dotčenými stavbou jsou pozemky v majetku města Plzeň. Jedná se o pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 1898/1, č. 2178, č. 2925/1, č. 2943/5 a č. 3151).

Stavba také zasahuje stavebním objektem SO 401 Napájecí kabely PZS na pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 2180/5). Pozemek je v majetku manželů Balíkových.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna.

A.8 Členění přípravné dokumentace

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace oblasti stavby	Měřítko 1 : 5 000
C.2 Koordinační situace stavby	Měřítko 1 : 1 000

D. Technologická část

PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení
PS 102 Přeložka kabelu DOZZ
PS 103 Ochrana kabelových tras

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek
SO 101 Železniční svršek
SO 102 Železniční spodek

E.1.2 Železniční přejezdy
SO 201 Přejezd v km 4,226
SO 202 Přejezd v km 5,994
SO 203 Přejezd v km 6,450
SO 204 Přejezd v km 8,161

E.1.3 Propustky
SO 301 Propustek v km 3,806
SO 302 Propustek v km 3,865
SO 303 Propustek v km 4,660
SO 304 Propustek v km 4,983
SO 305 Propustek v km 5,170
SO 306 Propustek v km 6,415
SO 307 Propustek v km 7,068
SO 308 Propustek v km 7,207
SO 309 Propustek v km 7,567

E.1.4 Mosty
SO 310 Most v km 6,013
SO 311 Most v km 4,769

E.2 Silnoproud
SO 401 Napájecí kabely PZS

F. Organizace výstavby - neobsazeno

G. Náklady stavby
G.1 Neoceněný výkaz výměr
G.2 Ekonomické hodnocení

H. Doklady
H.1 Zadávací podklady
H.2 Vyjádření správců sítí
H.3 Doklady o projednání

I. Geodetická dokumentace
I.1 Technická zpráva
I.2 Majetkoprávní část
I.3 Geodetické a mapové podklady

V srpnu 2012 Vypracoval: Ing. Aleš Sršeň