

Paré:


Orientační schéma:





Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	29.11.2021	Dokumentace DSP po připomínkách	Ing. Miloš Krameš

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	Společnost „SP + SEU + Mott Nemaše_DÚR, DSP“, správce SUDOP PRAHA a.s.			
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3			
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz			
Zhotovitel částí / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.			
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3			
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Miloš Krameš	Specialista:	Ing. Lukáš Pohořelý	

Název stavby / akce:	MODERNIZACE TRATI NEMANICE I - ŠEVĚTÍN, ČÁST B			Označení (S-kód):	S631500294
				Zakázka:	20-185.201
Název části:	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY			Označení části:	B
Název objektu:				Číslo objektu / komplexu:	B.8
Název přílohy:	Dopad současné výstavby částí A + B			Číslo přílohy:	6 . 001
Název dílčí části přílohy:	Popis souběhu staveb			Stupeň dokumentace:	DSP
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Smluvní datum zpracování:		
Ing. Lukáš Pohořelý	Ing. Lukáš Pohořelý	Formáty:			
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	09/2021		
Jihočeský	viz textová část	viz textová část			
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:
S 6 3 1 5 0 0 2 9 4	D S P X	B 8 X X X	X X X X X X X X X	X X	6 0 0 1

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.6.1 popis souběhu staveb

„Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A“ a „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B“

1 Technické řešení

Pro realizaci obou staveb je zcela zásadní posloupnost realizace staveb a související investice ŘSD, přeložky silnice I/20. Možné a zadavatelem odsouhlasené posloupnosti staveb jsou následující:

1. Bez ohledu na souběh staveb Nemanice I – Ševětín, části A+B, bude v předstihu realizována související stavba ŘSD I/20 České Budějovice, severní spojka-DSP, který ruší stávající přejezd v ulici Nemanická a nahrazuje jej silničním podjezdem.
2. Stavba „Nemanice I – Ševětín, části B“ je samostatně realizovatelná s provizorním zapojením v lokalitě výhybny Nemanice I.
3. Stavba „Nemanice I – Ševětín, části A“ je vyprojektována tak, že bude realizována jako samostatná stavba po dokončení části B, alternativně je možné realizovat stavbu A současně stavbou B, a to v jejím závěru. Tento souběh a jeho dopady popisuje tato příloha. Realizace samostatné části A není bez dalších úprav projektu možná (například se jedná o skutečnost, že část A využívá technologie umístěné v nové technologické budově, která se buduje v rámci části B, kolejové ani trakční řešení není na tento stav uzpůsobeno atd.).

Návrh souběhu staveb je uvažován tak, aby docházelo k uvádění do provozu ucelených částí kolejíště. Na tomto místě je třeba upozornit, že souběh obou staveb není po technické, technologické ani dopravně-technologické stránce dopodrobna projektovou dokumentací řešen. V případě souběhu obou staveb sice odpadne část provizorních stavů, ale jiné naopak vznikají, a to včetně dopadu na provoz (jiná omezení a jejich kombinace, jiné rozložení v rámci jednotlivých GVD atp.).

Označení „A“ a „B“ u stavebních postupů v textu níže odlišují stavební postupy obou staveb.

a) Příloha č.6.005.

Souběh realizace obou staveb s dlouhodobým dopadem na drážní provoz nastává ve stavebním postupu č. 3 stavby „B“, kdy je v zákrytu a ke konci postupu navržena realizace stavebního postupu č. 2 stavby „A“. Během této doby jsou navrženy jednokolejné provozy v úseku České Budějovice – výh. Nemanice I po SK č. 701, současně jsou v ŽST Ševětín k dispozici pouze dvě staniční koleje (číslo 1 a 3) a navíc v úseku Ševětín – Dynín je jednokolejný provoz po TK č. 1. Ke konci stavebního postupu je provoz převeden do nového stavu a ukončen provoz po staré trati.

b) Příloha č.6.006.

Následně v rámci stavebních postupů č. 4 a 5 stavby „B“ se zahájením provozu po novém stavu kolejíště je zahájena aktivace nového elektronického stavědla v ŽST Ševětín a v lokalitě Nemanic. Současně pokračují práce v liché kolejové skupině ŽST Ševětín, jedná se o dynínské zhlaví SK č.1,3,5 a práce v TK č. 1 v úseku Ševětín – Dynín. Probíhá výstavba SK č. 701,703,702b v Obvodu Nemanice I včetně napojení OTV. Jsou navrženy jednokolejné provozy v úseku Ševětín – Dynín po nové TK č.2. V Nemanicích jednokolejný provoz v úseku České Budějovice - Dobřejovické zhlaví Obvodu Nemanice I po nové SK č. 702a,702b,702c,702 a jednokolejné provozy po stávající k.č. 701a,701b,701c směrem na Plzeň a vlečku bez možnosti přejíždění mezi SK 701 a 702, to je možné pouze na dobřejovickém zhlaví Obvodu Nemanice I.

c) Příloha č.6.007.

Po uvedení do provozu SK č. 709b je v rámci SP č. 3A vyloučena SK č. 701b,c a provizorně zapojena vlečka prostřednictvím výhybky B3XA. Provoz vlaků v relaci České Budějovice-Plzeň možný pouze úvratí přes dobřejovické zhlaví Obvodu

Nemanice I. Pokračují jednokolejné provozy v úseku Ševětín – Dynín po nové TK č.2 a jednokolejné provozy po SK č. 702a,b,c a 702 v úseku České Budějovice – dobřejovické zhlaví Obvodu Nemanice I.

d) Příloha č.6.008.

Následně, stále během prací v liché kolejové skupině ŽST Ševětín a při provozu již po nové trati, je v rámci stavebního postupu č. 4A ve výhybně Nemanice ve výstavbě SK č. 801a s provizorním zapojením do výhybky č. 704 a přípravou na provizorní zapojení vlečky. Pokračují jízdy úvratí směr Plzeň ve směru od Českých Budějovic, vlečka přístupná přes provizorní zapojení ze SK č. 701b. Pokračují jednokolejné provozy v úseku České Budějovice – dobřejovické zhlaví Obvodu Nemanice I a v úseku Ševětín – Dynín po nové TK č.2.

e) Příloha č.6.009.

Poslední stavební postup č.5A před zimní technologickou přestávkou v zákrytu se stavebním postupem č. 4B (pokračují jednokolejné provozy v úseku Ševětín – Dynín po nové TK č. 2). V obvodu Nemanice dochází k zapojení vlečky Budvar přes provizorní výhybku č. 705XA do SK č. 801a a oproti samostatné realizaci staveb A a B dochází k provizornímu zapojení nové SK č. 701 a stávající 701b, které nemůže být dokončeno s ohledem na nedostatek času pro výstavbu nového podchodu v ulici H. Kvapilové.

f) Příloha č.6.010 – zimní technologická přestávka.

V úseku Obvod Nemanice I – Ševětín – Dynín definitivní stav kolejiště. V úseku České Budějovice – Obvod Nemanice provoz po SK č. 702a,702b,702c a dále směr k.č.702 a přes dobřejovické zhlaví dvojkolejně směr Ševětín. Směr Plzeň přes provizorní zapojení nové výh. č. 704 do provizorní výhybky č. 705XA. Provoz z koleje č. 701a,701b,701c pouze směr Plzeň a vlečka, není možné pokračovat dál směr Obvod Nemanice I. Rozdíl oproti oddělené realizaci stavby A a B, kde tento stav neexistuje (místo zimní pauzy na sebe postupy přímo navazují).

g) Příloha č.6.011 a 6.012.

Po technologické přestávce pokračují stavební postupy stavby A číslo 6 a 7, během kterých je realizován podchod pod SK č. 701b a následně po převedení provozu vlečky na spojovací kolej mezi výhybkami B3 a B4 i severní výlez z podchodu, který je realizován současně se zrušením provizorního stavu v Obvodu Nemanice I a položením nových def. výhybek č. 706,707.

2 Vliv na zabezpečovací zařízení

V současné době je dokumentace zabezpečovacího zařízení zpracována tak, že stavba „B“ předchází stavbu „A“. V oblasti trianglu ŽST. Nemanice využívá stavba „B“ stávající venkovní prvky napojené novou kabelizací do nového elektronického stavědla, které je zřízeno ve stavbě „B“.

Pokud bude realizace stavby „A“ zahájena před dokončením stavby „B“. Nastane v novém provozovaném elektronickém stavědle další nový provizorní stav oproti odevzdané dokumentaci. Tento stav by vycházel z upravených stavebních postupů v rámci realizace obou staveb. Navržené provizorní kolejové propojení by vyžadovalo zpracování odpovídající dokumentace pro umožnění zabezpečení jízd, což představuje:

- Nový návrh rozmístění venkovních prvků
- Úpravu kabelizace pro nový provizorní stav
- Úpravu SW provozovaného elektronického stavědla

3 Dopravně technologické posouzení

3.1 Souběh staveb A a B

Podstatným rozdílem při souběhu staveb je celkový koncept provozu.

Následující části pojednávají obecně o dopravních opatřeních pro jednokolejný provoz v úseku České Budějovice, severní předsunuté zhlaví – obvod Nemanice I a dále s provozem pouze na trati č. 704 nebo na obou tratích č. 704 a 709. Tato základní dopravní opatření lze aplikovat na všechny stavební postupy vyjma zastaveného provozu po dobu aktivace zabezpečovacího zařízení.

Obecně je možné konstatovat, že omezující úsek se prodlužuje o úsek České Budějovice, býv. St. 7 – Nemanice I, kde je souběh 2 zatížených tratí po 1 koleji a kdy v úseku je navíc zastávka, na které zastavují všechny vlaky Sp a Os.

Dopravní opatření byla projednána s objednateli osobní dopravy (Ministerstvo dopravy ČR a JIKORD) a respektují v maximální možné míře jejich priority na zachování a náhradu jednotlivých linek osobní dopravy.

3.1.1. Požadavky na osobní dopravu

Z vyjádření společnosti JIKORD jsou pro dopravní obslužnost regionu zásadní linky Sp České Budějovice – Písek, Os České Budějovice – Strakonice a Sp České Budějovice – Jindřichův Hradec. U prvních dvou jmenovaných linek je žádoucí zajistit, aby byl možný provoz úvratí z obvodu Nemanice II po koleji č. 709 k portálu Hosínského tunelu dále do Českých Budějovic a zpět. U vlaků regionální dopravy bude trvat nasazení vratných průchozích souprav na všech linkách (vyjma vybraných posilových obrátů) a dopad zpoždění způsobeného úvratovou jízdou (včetně přesunu strojvedoucího z jednoho stanoviště na druhé) bude pro cestující příznivější než zpoždění autobusů NAD, navíc bez nutnosti přestupu mezi vlakem a autobusy NAD.

U vlaků Os České Budějovice – Dívčice a Os České Budějovice – Tábor je naopak předpokládána náhrada autobusy NAD (při nedostatečné propustnosti úseku).

Pro Ministerstvo dopravy ČR je zásadní zachovat provoz linek po celou dobu výstavby vyjma stavebních postupů, kdy není přímo dostupná trať č. 709. Pak je u vlaků linek R11 a R26 předpokládána náhrada autobusy NAD. Pokud bude k dispozici kapacita trati v době stavby, pak jsou zástupci Ministerstva dopravy ČR společně s dopravci připraveni projednat i možnost úvratových jízd obdobně jako u vlaků regionální dopravy.

V případě náhrady linky osobní dopravy je nutné počítat se zpožděním autobusů NAD v řádu desítek minut oproti jízdním dobám vlaků, protože autobusy musí projíždět z periferie do centra Českých Budějovic a zpět po mimořádně zatížených komunikacích v kolonách, zejména v době dopravních špiček.