

## **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **Obsah :**

- A.1. Identifikační údaj stavby
- A.2. Základní údaje o stavbě
  - A.2.1. Údaje o umístění stavby
  - A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce
  - A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních
  - A.2.4. Charakteristika území dotčeného stavbou
  - A.2.5. Požadavky na realizaci stavby
- A.3. Přehled výchozích podkladů
- A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
  - A.4.1. Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace
  - A.4.2. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku
  - A.4.3. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby
- A.5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby
- A.6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce
- A.7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků
- A.8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby
- A.9. Členění projektové dokumentace
- A.10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability
- A.11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.12. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

## A.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	<b>Rekonstrukce kolejových obvodů PZS v km 11,495 Domažlice - Planá u M.L.</b>
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.) se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 zastoupená Stavební správou západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel PSŘ:	<b>KTA technika s.r.o.</b> Klatovská 100, 301 00 Plzeň IČO : 62618911, DIČ : CZ62618911 Jednatel společnosti : Ing. Irena Hrnčířová Autorizovaný projektant : Ing. Josef Hrnčíř tel. – 378 023 411
Stavební úřad:	DÚ Plzeň
Stupeň dokumentace:	Projektové souhrnné řešení (PSŘ)
Číslo smlouvy zhotovitele:	13-Na188
Číslo smlouvy objednatele:	S-0769/2013/BAR
Zakázkové číslo:	Z13-085
ISPROFIN:	327 351 4800

*Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích.*

- Jedná se o rekonstrukci kolejových obvodů stávajícího železničního přejezdu P695 v km 11,495 křižujícího silnici II. tř. č. 189, která je vedena mezi obcemi Klenčí pod Čerchovem a Draženov.
- Obvod stavby se nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. (2633/8, 2633/11, 2633/15, 2633/22, 2633/23 a 2643/2), SÚS Plzeňského kraje (2419/1 a 2419/3), Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (2633/6 a 2633/26) a Městys Klenčí pod Čerchovem (2633/24) v k.ú. Klenčí pod Čerchovem: 666068.

*Údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.*

- Vzhledem k rozsahu stavby byl pro tento stupeň geotechnický průzkum požadován a byl proveden.
- Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

*Informace o splnění požadavků dotčených orgánů.*

- V rámci stavby budou splněny požadavky dotčených orgánů.

*Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu.*

- Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách č. 266/94Sb. a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách SŽDC (ČD). Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.
- Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách SŽDC (ČD), schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací.

*Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace u staveb podle § 104 odst. 1 stavebního zákona.*

- Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na stávajícím železničním přejezdu v km 11,495 trati Domažlice - Planá u M.L. (P695). Stavební úřad ÚM Klenčí pod Čerchovem vydal vyjádření č.j. SÚ/751/13 ze dne 11.9.2013, ve kterém sděluje, že je stavba v souladu s územním plánem Klenčí pod Čerchovem a souhlasí ve smyslu znění na základě §15 odst. 2 Stavebního zákona s vydáním stavebního povolení (ohlášení).

*Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území.*

- V rámci této stavby je řešena koordinace s probíhající stavbou: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“. Z důvodu probíhající rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“ bude doplněn a zabezpečen přechod pro pěší novým výstražníkem „E“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

*Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby.*

- Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíce.
- Při provádění výstavby se předběžně doporučuje následující postup stavebních prací:
  1. kabelizace
  2. kolejové úpravy – provedení stavební části
  3. osazení výstražníků a přejezdníků
  4. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu
  5. doplnění a úpravy reléových stojanů
  6. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
  7. demontáže

## **A.2. Základní údaje o stavbě**

### **A.2.1. Údaje o umístění stavby**

Kategorie dráhy:	regionální
Trat'ový úsek:	Domažlice - Poběžovice
Železniční trať:	Domažlice - Planá u Mariánských Lázní
Obec:	Klenčí pod Čerchovem
Obec s rozšířenou působností:	Domažlice
Kraj:	Plzeňský
Místo stavby:	přejezd v km 11,495 na trati Domažlice - Planá u M.L. začátek a konec stavby je určen dle výkopových a stavebních prací: začátek v km 10,920 a konec v km 11,610
Účel stavby:	rekonstrukce kolejových obvodů PZZ

### ***A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce***

#### Účel stavby:

Účelem stavby je náhrada stávajících ventilových kolejových obvodů novými zabezpečovacími prvky – počítači náprav se směrovými výstupy, které zajistí větší bezpečnost provozu pomocí překrytých počítačích úseků a to jak pro železniční, tak i silniční dopravu. Přejezd bude osazen čtyřmi novými výstražníky bez závor s pozitivní signalizací, což umožní průjezd silničních vozidel přes přejezd rychlostí až 50km/hod.

Zároveň bude z důvodu probíhající rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“ doplněn a zabezpečen přechod pro pěší novým výstražníkem bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Přejezd bude kryt z obou stran přejezdnicí se základní návěstí „Otevřený přejezd“. Nově osazená technologie PZZ bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Kabelizace k novým zařízením bude provedena nová. Stávající RD v km 11,506 bude demontován a nahrazen novým betonovým technologickým domkem (RD).

V rámci pokládky nové kabelizace k zabezpečovacímu zařízení je navrženo položit nový napájecí kabel pro RD PZS km 11,506 B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup>, který bude napojen ze stávající elektrické přípojky z plastového pilířového rozvaděče R2 na rohu VB Klenčí pod Čerchovem. Plastový pilířový rozvaděč R2 zůstane stávající, dojde pouze k výměně stávajícího jističe C16/3 za jistič z rezervy C20/3.

Z důvodu staré přejezdové konstrukce a starého kolejového spodku a svršku, na mnoha místech ve špatném technickém stavu, z důvodu zvýšení frekvence silniční dopravy přes přejezd a z důvodu zvýšení rychlosti jízdy na přejezdu na 50km/hod osazením PZS s pozitivní signalizací, bude v rámci stavby proveden nový kolejový svršek a spodek včetně nového odvodnění spolu s novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí se závěrnými zídками.

Zároveň bude v rámci stavebních úprav zrušena manipulační kolej č. 2a včetně výhybky č. 3, která bude nahrazena kolejovým polem. Na odstranění manipulační koleje č. 2a a výhybky č. 3 bylo vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní cesty ŽST č.j. 761/09-OŘ ze dne 16.12.2009 a následně Povolení k odstranění stavby č.j. DUCR-15312/13/Kn ze dne 26.3.2013. Po zrušení manipulační koleje č. 2a bude vícekolejný přejezd změněn na jednokolejný.

#### Umístění stavby:

Jedná se o rekonstrukci stávajících ventilových kolejových obvodů stávajícího přejezdu v km 11,495 na trati Domažlice – Planá u M.L., který křižuje silnici II. tř. č. 189.

Železniční přejezd je dvoukolejný. Traťová rychlost je 60km/h. Nová technologická část bude umístěna do nového betonového technologického domku v km 11,506 vlevo od osy koleje ve směru staničení. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdnicí a zároveň na pomocné stavědlo PSt.1, které bude umístěno na místo rušeného tříznakového krycího návěstidla Sk v km 11,555. Pomocné stavědlo v sobě zahrnuje indikační a ovládací prvky, které musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

#### *Základní údaje o stavbě*

Stavba je situována takto:

Počátek úpravy geometrické polohy koleje	km	11,434
Konec úpravy geometrické polohy koleje	km	11,610
Počátek sanace a rekonstrukce svršku	km	11,484
Konec sanace a rekonstrukce svršku	km	11,508
Počátek odvodnění	km	11,460
Konec odvodnění	km	11,508

#### ***A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních***

Propustnost železniční trati se zásadním způsobem nezmění. Náhradou kolejových obvodů počítači náprav a z toho vyplývajících návazných prací se zvýší bezpečnost jízdy silničních i železničních vozidel a komfort obsluhujících zaměstnanců jakož to i řidičů silničních vozidel.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- nová technologie bude umístěna do nového betonového RD v km 11,506
- spolupůsobení jízdy vlaků bude provedeno pomocí počítačů náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítačími úseky
- bude umístěno 5 nových plastových výstražníků s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací, pomocí nichž se zabezpečí i nový přechod pro chodce
- budou osazeny 3 nové přejezdníky (z toho 1 opakovací) se základním stavem „Otevřený přejezd“, 1 pomocné stavědlo a 2 vzdálenostní upozorňovací
- bude provedena nová kabelizace k výstražníkům, počítačům náprav, přejezdníkům a pomocnému stavědlu
- indikace stavu přejezdu budou přenášeny pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu a také do pomocného stavědla, kde budou umístěny indikační a ovládací prvky
- ovládání spouštění přejezdu do výstrahy a následné rozsvícení návěsti „přejezd uzavřen“ na přejezdnicích bude ze směru od Poběžovic ovládáno pomocí dálkového ovladače „pageru“, jehož přijímač bude umístěn na pomocném stavědle spolu s anténou
- stávající izolované styky s ventilovými kolejovými obvody pro PZZ budou zrušeny, spolu se stávající kolejovou deskou v předsíni VB Klenčí pod Čerchovem, stávajícím kmenovým přejezdníkem X111, opakovacím přejezdníkem OX111, krycím návěstidlem Sk, vzdálenostními upozorňovacími a se stávajícím RD km 11,506 včetně technologie v RD.
- bude provedena sanace železničního spodku
- bude vybudováno trativodní odvodnění
- bude nahrazena stávající konstrukce přejezdu novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí se závěrnými zídkami
- bude provedena úprava GPK
- bude zrušena manipulační kolej č. 2a včetně výhybky č. 3, která bude nahrazena kolejovým polem

Základní technické parametry:

kategorie přejezdu:	3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010
indikace:	prostřednictvím přejezdníků
traťová rychlost:	60 km/h
zabrzdná vzdálenost:	400m

**Kapacitní údaje stavby:**

Rekonstrukce přejezdu včetně směrové a výškové úpravy	1 ks
Nové PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010	1 ks
Jednoduchý výstražník bez závor, plastové provedení	5 ks
Přejezdník	3 ks

Údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:

**PS 01 PZS km 11,495**

**IC ŽP P695**

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k náhradě stávajících kolejových obvodů za nové počítače náprav a s tím souvisejících technologií.

Přejezd bude nově zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků „A“, „B“, „C“ a „D“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací. Z důvodu probíhající rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“ bude doplněn a zabezpečen přechod pro pěší novým výstražníkem „E“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Nové výstražníky budou umístěny na nové betonové základy a na základě projednání s PČR DI Domažlice a MěÚ Domažlice, odborem dopravy nebudou reflexní výstražné kříže A32a zvýrazněny fluorescenčním žlutým pozadím.

Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude typu 3SBL dle ČSN 342650 ed. 2 Březen 2010. Je navržen přejezd reléového typu s elektronickými doplňky s ohledem na již použité typy přejezdů na trati. Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou navrženy počítače náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítacími úseky. Počítače náprav PB2 a PB3 se směrovými výstupy budou umístěny min. 5m od hrany komunikace přejezdu.

Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků uvedených viz. bod D.3.5. Výpočet PZS, bude počítač náprav PB1 umístěn na vypočtenou vzdálenost přibližovacího úseku do km 10,920 .

Z výpočtu PZS je rovněž zřejmé, že v sudém směru od Poběžovic by byly počítače náprav umístěny až za dopravnou Klenčí pod Čerchovem. V případě montáže počítače náprav k nejbližší možnému bodu k vypočtenému kilometru by nebylo možné odstavit na koleje č.1, 2 a 3 drážní vozidla aniž by byla spuštěna výstraha na přejezdu. Přičemž by tato výstraha trvala do doby opuštění vzdalovacího úseku drážním vozidlem.

Z tohoto důvodu je navrženo umístění počítačů náprav na kolejích č.1, 2 a 3 a to za výhybkami č.1 a 2, které jsou za mezní hranicí 60m od přejezdu.

Jejich umístění je:

PB4 v km 11,597 ve vzdálenosti od osy přejezdu 107m

PB5 v km 11,597 ve vzdálenosti od osy přejezdu 107m

PB6 v km 11,571 (11,590) ve vzdálenosti od osy přejezdu 81m (100m)

U počítačů náprav PB4, PB5 a PB6 budou umístěny návěstidla „hranice izolovaného úseku“. Strojvedoucí zastaví před návěstí „hranice izolovaného úseku“ a po dokončení přípravy k odjezdu vlaku stiskne tlačítko dálkového ovládání a PZS bude uvedeno do stavu výstrahy.

Při provádění posunu v dopravně Klenčí pod Čerchovem bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ do stavu výstrahy řadičem „výstraha při posunu“ v novém PSt.1. Tím dojde k vyloučení počítacích úseků a tím pádem k vyloučení mezních výstražných dob, po jejichž uplynutí by se PZS samo uvedlo do stavu klidu. Po dokončení posunu bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ přeložením řadiče zpět „výstraha při posunu“ v novém PSt.1.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v lichém směru (od Domažlic) použit nový kmenový přejezdník X111 umístěný v km 11,087 (min. 400m od okraje přejezdu) vpravo od osy koleje ve směru staničení na novém základu. Stávající kmenový přejezdník X111 v km 11,089 a opakovací přejezdník OX111 budou z důvodu špatného technického stavu demontovány včetně stávajícího vzdálenostního upozorňovačla v km 10,800, které bude nahrazeno novým vzdálenostním upozorňovačlem v km 10,887.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v sudém směru (od Poběžovic) použit nový opakovací přejezdník OX116 umístěný v km 11,511 vlevo od osy koleje ve směru staničení, který bude nahrazovat demontované tříznakové krycí návěstidlo Sk v km 14,555. Nový kmenový přejezdník X120 k opakovacímu přejezdníku OX116 se zřídí jako atrapa a bude umístěn v km 11,910 (min. 400m od okraje přejezdu) vlevo od osy koleje ve směru staničení. Nové vzdálenostní upozorňovačlo pro nový kmenový přejezdník X120 bude umístěno v km 12,110. Přejezdníky budou umístěny dle zápisu o situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11.2011 viz část H. Doklady.

Budou použity přejezdníky se základní návěstí „otevřený přejezd“. Před odjezdem z dopravní Klenčí pod Čerchovem (směrem na Domažlice) obslouží strojvedoucí dálkový ovladač „pager“ nebo tlačítko v PSt.1 a po uplynutí doby pro zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) se rozsvítí na opakovacím přejezdníku OX116 návěst „uzavřený přejezd“.

Přijímač signálu „pageru“ bude umístěn na pomocném stavědle PSt.1, které bude umístěno na místo rušeného tříznakového krycího návěstidla Sk v km 11,555. V pomocném stavědle PSt.1 budou umístěny ovládací a indikační prvky k přejezdu, které bude možno využít např. při poruše dálkového ovladače. V PSt.1 bude, v případě potřeby nebo nefunkčnosti „pageru“, možné také vyvolat příkaz k „uzavření přejezdu“.

Nové PSt.1 bude vybaveno klíčem, který bude stejný pro celou trať. Ovládací a indikační prvky musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

Stávající kolejová deska umístěná v předsíni VB Klenčí pod Čerchovem bude demontována.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového technologického domku (RD) o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 11,506. Nový RD bude umístěn 4,8m od osy koleje na místě stávajícího RD, který bude demontován.

Nový RD bude umístěn tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Rozhledové poměry jsou zakresleny na v.č. 0103.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v zastavěné části obce. Zvuková signalizace pro nevidomé bude na výstražnících „D“ a „E“.

V novém RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Dále bude provedeno připojení nového telefonního objektu VTO, který bude umístěn na novém technologickém domku (RD) viz. bod D.3.7. Napojení TO.

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 11,495 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část bude řešena v samostatných stavebních souborech:

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek a odvodnění

SO 03 Přejezdová konstrukce

V rámci stavebních úprav dojde rovněž ke zrušení manipulační koleje č. 2a, na kterou bylo vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní cesty ŽST č.j. 761/09-OR ze dne 16.12.2009 a následně Povolení k odstranění stavby č.j. DUCR-15312/13/Kn ze dne 26.3.2013. Po zrušení manipulační koleje č. 2a bude vícekolejný přejezd změněn na jednokolejný.

Pro napájení RD PZS v km 11,495 bude využita stávající 3f elektrická přípojka pro stávající RD v km 11,506, který bude demontován. Stávající elektrická přípojka je přivedena ze stávajícího plastového pilířového rozvaděče R2 umístěného na rohu VB Klenčí pod Čerchovem z jističe C16/3 kabelem B15 typu AYKY 4x16mm<sup>2</sup>. Tento napájecí kabel bude demontován a stávající jistič C16/3 bude vyměněn za jistič z rezervy C20/3.

V rámci kabelizace k novému technologickému domku (RD) bude položen nový napájecí kabel B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup>, který bude uložen převážně ve společné trase výkopu s nově pokládanými zabezpečovacími kabely v rámci tohoto PS. Kabely vedené ve společné trase budou mezi sebou odděleny cihlou. Nový napájecí kabel B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup> bude u nového technologického domku (RD) v km 11,506 ukončen v novém pilířovém rozvaděči R6, kde bude ukončen na hlavním 3P vypínač např. IS-20/3.

Nový plastový rozvaděč R6 bude umístěn vedle stávajícího RD PZS v km 11,495 a bude z něho přivedeno napájení do nástěnného rozvaděče R1 v RD pomocí kabelu č. 901 typu CYKY 4-Jx10mm<sup>2</sup>.

Na základě požadavku SŽDC, s.o. - TÚDC č.j. 3609/2013-TÚDC ze dne 28.8.2013 bude v rámci výkopových prací mezi km 10,920 a 11,555 položen nový plněný traťový kabel typu TCEPKPFLEY 5XN0,8 (č. 701 a 702), který v této trase nahradí stávající neplněný kabel typu TCEKEE 5XN0,8. Zároveň se do výkopu přiloží nová trubka HDPE 40 pro OK modré barvy, která se na obou koncích ukončí v zemi pomocí koncovek s ventilkem. Po dokončení pokládky nové kabelové trasy a trubky HDPE 40 pro OK bude provedeno předepsané měření na kabelu a bude provedena kalibrace a hermetizace HDPE 40 za účasti správce zařízení.

### ***SO 01 Železniční svršek***

Rozsah rekonstrukce žel. svršku byl určen zadávacími podmínkami investora a je rovněž podmíněn uvedením úrovně křížení do normového stavu. Jedná se o nutnost zrušení koleje č.2a, čímž dojde k uvolnění prostoru v místě přejezdu pro bez výjimečného řešení úrovně křížení jak z hlediska dráhy, tak i z hlediska rekonstrukce pozemní komunikace.

V této dokumentaci je rekonstrukce žel. svršku rozdělena do těchto úseků:

#### **1. úsek**

km 11,481 až 11,511 v místě železničního přejezdu v km 11,495.

#### **Směrové poměry**

Trať v místě rekonstrukce žel. svršku je v levém oblouku; poloměr  $R = 300\text{m}$ ; rychlost  $v = 50\text{ km/h}$ , převýšení  $D = 0\text{ mm}$ ; nedostatek převýšení  $I = 99\text{ mm}$ . (Úprava GPK je popsána pro oba úseky společně na konci popisu žel. svršku.)

#### **Sklonové poměry**

Stávající sklon trati v místě přejezdu klesá 4,10 ‰

Navržený sklon trati v místě přejezdu klesá 3,56 ‰

Návrh nové nivelety vyrovnává dílčí nerovnosti v rozpětí zdvihů +64 mm.

#### **Konstrukce železničního svršku**

Stávající: Kolejnice T  
Pražce dřevěné  
Rozdělení „c“  
Upevnění žebrové tuhé K  
Kolejové lože otevřené šterkové tl. 0,30 – 0,35 m, v přejezdu zapuštěné

Navržená: Kolejnice 49 E1 nové s plným vrtáním délka 37m.  
Pražce nové betonové SB8  
Rozdělení „u“ 600 mm  
Upevnění žebrové tuhé K, s antikorozií úpravou

Kolejové lože v místě přejezdu zapuštěné šterkové tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražce, s přechodovým klínem do otevřeného kolejového lože před začátkem přejezdové konstrukce. Na konci přejezdové konstrukce zůstane ponecháno zapuštěné kolejové lože do výh. č. 1 a do staničních kolejí.

Kolej bude ponechána stykovaná. Pro kolejnici délky 35m bude dodržena předepsaná vzdálenost styků od krajů přejezdové konstrukce. LIS v traťové koleji (mezi výhybkou č.1 a přejezdem) bude zrušen.

## 2. úsek

km 11,549 až 11,588 v žst. Klenčí pod Čerchovem – náhrada zrušené výh. č. 3 kolejovým polem.

### Směrové poměry

Nový oblouk po zrušené výh.č.3, zachování propojení traťové koleje do koleje č.2.

Levý oblouk o poloměru  $R = 300$  m; rychlost  $v = 40$  km/h, převýšení  $D = 0$  mm.

### Sklonové poměry

Stávající sklon trati v žst. Klenčí pod Čerchovem kolej č. 2 klesá 2,80 ‰

Navržený sklon trati v žst. Klenčí pod Čerchovem kolej č. 2 klesá 4,99 ‰

Návrh nové nivelety vyrovnává dílčí nerovnosti v zdvihy až +71 mm.

### Konstrukce výhybek – stávající konstrukce

Stávající pravá výhybka č.3 typu JS 49 1:9 300 P I na dřevěných pražcích bude vyjmuta a nahrazena v odbočné větvi kolejovým polem z užitého materiálu. Před výhybkou č.3 bude vyměněno 9ks dřevěných pražců.

### Konstrukce železničního svršku – navržená konstrukce

Navržený svršek: kolejnice 49 E1 užitá s plným vrtáním pro stykovanou kolej délka 33,271m

Pražce nové tvrdé dřevěné

Rozdělení „c“

Upevnění „K“ - žebrové tuhé nové

Kolejové lože zapuštěné šterkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce

### Směrová úprava geometrické polohy koleje

Směrová úprava geometrické polohy koleje předpokládá úpravu oblouku do navržené směrové polohy s lokálním vyrovnáním osy koleje s posunem do 50 mm. Rozsah úpravy GPK spojuje oba úseky rekonstrukce žel. svršku a je navržena v rozsahu km 11,434 až 11,594. V rozpočtu je počítáno se směrovou a výškovou úpravou celého oblouku, tzn. km 11,295 až 11,508. Případná úprava projektové dokumentace bude řešena v realizační dokumentaci stavby.

Ve staničních kolejích bude provedena úprava GPK v koleji č. 1 a č. 2 do přechodu na nástupiště. Dále bude provedena úprava GPV ve výhybkách č. 1 a 2. V oblouku v kol.č.2 dojde vlivem náhrady odbočné větve výhybky č.3 novým obloukem k posunu do max. hodnoty 100 mm.

## 3.demontáž koleje č. 2a a výhybky č.3

Z důvodu postradatelnosti (viz dokladová část) a z důvodu dodržení normového stavu na nově rekonstruovaném přejezdu bude zrušena kolej č. 2a vedoucí jako druhá přes stávající přejezd do areálu stavebnin. V souvislosti se zrušením koleje č. 2a bude zrušena i výhybka č.3 a nahrazena kolejovým párem délky 33,271m.

V rámci stavby bude provedeno kompletní vytržení kolejového roštu a následná demontáž koleje č. 2a a výh. č.3. Zatřídění demontovaného materiálu bude provedeno dle směrnice SŽDC č. 42 pro hospodaření s vyzískaným materiálem a dle dispozic správce a dle kategorizace svrškového materiálu.

Rozsah rušení koleje č. 2a je v km 11,482 (od vrat areálu stavebnin) až 11,587 (ZV 3). Celková uvažovaná délka rušení a demontáže koleje je 72 m a 1 v.j. JS 49 1:9 300.

Úprava tělesa dráhy po zrušení koleji a výhybce se omezí na vyrovnaní ponechaného kolejového lože a zřízení drážní stezky.

#### Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu ČD S3 – část třetí. Zajišťovací konzolové značky budou umístěny na samostatné kovovém sloupku uloženém na bet. základ v závislosti na místních podmínkách. Do parapetů mostů nebo propustků se osazují značky hřebové.

Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenost zajišťovacích značek od osy koleje by měly být v rozmezí 3.0 m – 10.0 m (ve výjimečných případech se souhlasem ST 2.2 m – 17.5 m).

#### Výstroj trati

V místě rekonstrukce budou osazeny zajišťovací značky koleje cca 2ks na kovové sloupky do bet. základu dle předpisu S3 díl III.

Rychlostník NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 2x (umístění na začátku oblouku v km 11,295).

### **SO 02 Železniční spodek a odvodnění**

Sanace železničního spodku vychází z výsledku geotechnického průzkumu a z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena na  $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ .

Proto bylo navržena následující skladba ZKPP:

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32 mm tl. 350 mm

- ZKPP - vrstva štěrkodrti fr.0-32  $I_d=0,95$ ,  $E_{sd}=80 \text{ MPa}$ , tl. 450 mm

- ZKPP - vrstva zlepšené zeminy tl.min. po zhutnění 300mm,  $E_p \text{ zlep}=\text{min. } 40 \text{ Mpa}$ , PS min. 100%,  $I_d = \text{min. } 0,90$  - dle vyjádření geotechnika je před realizací nutné provést zkoušku zeminy na budoucí nové zemní pláni pro určení receptury. V případě nevyhovujících vlastností zeminy (na budoucí nové zemní pláni) je možné smísit zlepšenou zeminu s výziskem z kolejového lože a následně zhutnit na PS 100%,  $I_d = \text{min. } 0,90$ .

Sanace bude provedena v celém rozsahu požadavku ZKPP, včetně přechodové oblasti v délce 22,9m se začátkem v km 11,484 650 a koncem v km 11,507 571 (konec sanace je ovlivněn blízkostí výhybky č. 1, do které **nebude zasahováno**).

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 4 %.

Odvodnění je řešeno několika způsoby. Zemní pláň v místě sanace je odvodněna trativodem umístěným vlevo trati. Délka trativodu činí 22,8m.

Materiál bude použit trubky PEHD DN 150 s perforací 200°. Osazeny budou dvě šachty Š2 a VŠ, z třetí šachty Š3 bude trativod napojen do svodného plastového potrubí DN 200 a to bude ukončeno v kontrolní šachtě Š4 související stavby (toto napojení bylo koordinováno s investorem a projektantem související stavby: Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem).

Šachty Š2 a VŠ budou osazeny na začátku a konci sanace. Obě šachty budou z PEHD (ve stejném odvodňovacím systému jako trativod) o průměru DN 500 pro šachtu Š2 a DN 400 pro šachtu VŠ. Šachta Š3 bude z PEHD o průměru DN 700. Podélný sklon trativodu je od začátku sanace k vyústění 5‰ a od konce sanace k vyústění v proti spádu 5‰.

Dalším systémem odvodnění je zajištění odtoku vody ze stávajícího levostranného i pravostranného otevřeného příkopu ve směru od Domažlic přes horské vpusti, svodným potrubím do kanalizačního systému odvodnění komunikace II/189. Kanalizační systém komunikace je řešen v rámci stavby: Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem.

Stávající nezpevněné příkopy budou ukončeny monolitickými horskými vpuštění, vlevo v km 11,460, vpravo v km 11,478. Horské vpusti budou provedeny dle VL žel. spodku.

Z levé horské vpusti je navrženo svodné potrubí DN 300 v délce 17,35m se sklonem 5‰ do plastové šachty Š1 DN 500, do které je napojeno svodné potrubí DN 300 z pravé horské vpusti se sklonem 5‰ v délce 6,23m vedoucím pod traťovou kolejí. Svodné potrubí vedoucí pod kolejí musí být obetonováno v souladu s vzorovými listy žel. spodku. Svodné potrubí bude z šachty Š1 pokračovat do šachty Š2 v délce 5,95m ve sklonu 8,33%. Odtud povede plastové svodné potrubí DN 300 v délce 16,4m pod trativodem do šachty Š3, která bude napojena na kanalizační potrubí související stavby. Svodné potrubí vedené pod trativodem v délce 16,4m bude obetonováno v souladu s vzorovými listy žel. spodku.

Z důvodu koordinace tohoto projektu s projektem „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“ ve kterém je řešena kanalizace, je nutné v rámci tohoto projektu propojit šachty Š4 a Š3 (které jsou součástí stavby „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“) svodným potrubím DN 500 vedoucím pod kolejí. Tato část potrubí je řešena v rámci tohoto projektu. Propojení mezi kontrolními šachtami Š4 a Š3 související stavby bude svodným potrubím DN 500 v délce 11,20m se sklonem 20‰, které nahradí zrušený a zasypaný propustek v km 11,500.

### **Zrušení propustku v ev. km 11,487**

#### **Druh a stav stávající nosné konstrukce, popis stavby**

Stávající propustek byl vybudován přibližně v roce 1909. Dochovala se i původní výkresová dokumentace. Rovněž byla k dispozici dokumentace přestavby propustku, realizovaná v roce 1937. Jedná se o trubicí propustek z dvou betonových trub DN400, pod jednokolejnou neelektrifikovanou tratí o světlosti 0,40 m. Objekt je zakončen betonovými čely s římsou. Na levé straně je vtoková jímka. Šířka objektu je 5,05m, výška 0,80 m a výška lože a přesypávky 0,40 m. Sklon nosné konstrukce se nedal určit (v PD 4‰), objekt je totiž zcela zasypan až po úroveň říms. Propustek má šikmost 90°. Objekt je bez zábradlí (v původní dokumentaci kresleno). Rozměry částí konstrukce jsou převzaty z původní projektové dokumentace. Na propustek je dle informací napojena městská kanalizace. Toto propojení je nutné zachovat.

#### **Celková koncepce technického řešení**

Stávající trubicí propustek s nosnou konstrukcí z dvou betonových trub DN400, bude zrušen. Nejdříve bude v nutném rozsahu odbouráno vtokové a výtokové čelo, po té se při otevřeném výkopu vyjmou nosné konstrukce. Provede se vybourání původní spodní stavby, tj. opěry č. 1, základů z kamenného zdiva a vtokové jímky.

Propustek bude nahrazen kanalizační troubou DN 500z PEHD **kruhové tuhosti SN 16** (materiál PEHD) délky 8m ve sklonu 1‰. Ta bude propojena se stávající kanalizací pomocí přechodek mezi stávajícím betonovým potrubím a nově navrženým potrubím. Případně provést napojení pomocí montážní kanalizační pěny a obetonování obou konců napojení.

Vzhledem k tomu, že horní hrana propustku je cca 15cm pod ložnou plochou pražce, je nutné snížit výšku nového potrubí tak, aby nezasahovala do kolejového lože. Na svodné potrubí bude osazena šachta Š4 DN 700, která bude obetonována. Vlevo šachty bude provedeno napojení na stávající kanalizaci v dl. 1m vlevo koleje. Vpravo šachty dojde k snížení výšky potrubí a napojení v délce 8m ve sklonu 1‰.

PEHD potrubí vedoucí pod kolejí bude obetonováno betonem C30/37-XC3, XF3. V horní části obetonování potom bude vložena kari síť 5mm OKO150x150mm.

**Při odkrytí propustku je nutné ověřit stávající kanalizaci (průměry, materiál kanalizace, skutečné výšky atd.) a návrh přizpůsobit skutečnosti.**

Výkop se vyplní zásypem z vhodného nenamrzavého materiálu. Zásyp bude hutněn po vrstvách max tl. 300mm. V místě propustku je zesílená konstrukce pražcového podloží blízkeho přejezdu v km 11,495.

### ***SO 03 Přejezdová konstrukce***

Pro přejezd v km 11,495 je navržena celopryžová konstrukce sepnutá ocelovými táhly a závěrnou zídou pro soustavu železničního svršku S49 na nových betonových pražcích SB 8, rozdělení „u“, upevnění „K“ s antikorozní úpravou dle Vzorového listu ČD Ž 11 „Železniční přejezdy a přechody“. Konstrukce bude použita na jednokolejné trati.

Osa vlastního přejezdu se nachází v km 11,495 trati Domažlice – Planá u M.L. (Vzhledem k rozšíření přejezdu o přechod pro pěší dojde k posunutí osy přejezdu. Po definitivním určení polohy přejezdových panelů v projektu stavby bude stanovena nová osa přejezdu.)

Celková délka přejezdu je 12,9 m (7 panelů 1,2m + 5 panelů 0,9m), z toho 4,5 m (5 panelů 0,9m) je šířka přechodu pro chodce, kde budou osazeny přejezdové panely pro lehké zatížení. Úhel křížení přejezdu je 72°. Přejezdová konstrukce je vložena do oblouku  $r=300\text{m}$  bez převýšení. Celopryžová konstrukce je navržena z důvodu možnosti použití ve výše uvedených směrových poměrech, umožňuje montáž na uvažovaný typ betonových pražců a je především snadno rozebíratelná. Výhodou je také prodloužená životnost a snížení hladiny hluku v místě přejezdu.

### **Pozemní komunikace**

Pro spojení nového přejezdu se stávající komunikací na levé a pravé straně trati se provede úprava komunikace. Úprava komunikace bude provedena podle návrhu projektové dokumentace pro související stavbu: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“. Konstrukce pozemní komunikace v prostoru od hranice související stavby k závěrné zídce je shodná s dokumentací této související stavby. Skladba vozovky je navržena:

ABS I. ACO 11+ 50/70 tl. 40 mm

P PS-E 0,35 kg/m<sup>2</sup>

OKH II. ACP 22+ 50/70 tl. 70 mm

KSC SC 0/32 C<sub>a/10</sub> tl. 130 mm

ŠD ŠD<sub>A</sub> 0/32 tl. 200 mm

Zemní pláň upravena a zhutněna na min.  $E_{def2}=45\text{MPa}$  (ČSN 72 1006)

Spáry napojení ABS povrchů a závěrných zídek s ABS povrchem budou zality modifikovanou trvale plastickou zálivkou dle TP115 čl. 8.1..

### **Odvodnění přejezdu**

Přejezd bude odvodněn příčnou prahovou vpustí monoblok z polymerbetonu bez litinového roštu. Prahová vpust' bude osazena do betonového lože z prostého betonu C 30/37 XD3, XF4 třída zatížení D400 - 900kN. Prahová vpust' bude nová, umístěná na levé straně přejezdu ve směru na Klenčí pod Čerchovem blíže k přejezdu, než je v současné době. Prahovou vpustí bude svedena srážková voda z komunikace v blízkosti přejezdu. Sklon vpusti bude dle příčného sklonu navazujíc vozovky 2-2,5% směřován k šachtě Š3 do které se napojí svodným potrubím DN 200 do v délce 2m. Celková délka prahové vpusti bude 8,5m.

#### **A.2.4. Charakteristika území dotčeného stavbou**

Umístění stavby je dáno polohou stávajícího železničního přejezdu P695 v km 11,495 a nelze jeho umístění měnit. Podle katastrální mapy získané na příslušném katastrálním úřadě se stavba nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. (2633/8, 2633/11, 2633/15, 2633/22, 2633/23 a 2643/2), SÚS Plzeňského kraje (2419/1 a 2419/3), Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (2633/6 a 2633/26) a Městys Klenčí pod Čerchovem (2633/24) v k.ú. Klenčí pod Čerchovem: 666068. Při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.

#### **A.2.5. Požadavky na realizaci stavby**

Následná projektová dokumentace tj. dopracování projektového souhrnného řešení (DPSŘ) musí být zpracována dle směrnice č. 11/2006 GR SŽDC s.o. ze dne 30.6.2006 včetně změny č.1 s platností od 1.6. 2010 a dle směrnice č. 20/2004 GR SŽDC s.o. ze dne 19.11.2004.

### **A.3. Přehled výchozích podkladů**

Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty:

PS 01 PZS km 11,495

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek a odvodnění

SO 03 Přejezdová konstrukce

Oproti předchozímu stupni dokumentace došlo ke změně názvu stavby z „Náhrada kolejových obvodů PZS v km 11,495 Domažlice - Planá u M.L.“ na „Rekonstrukce kolejových PZS v km 11,495 Domažlice - Planá u M.L.“. Jiné změny v objektové skladbě nejsou. Dokumentace projektového souhrnného řešení je zpracována na základě požadavku objednavatele. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu.

Jako dalších podkladů bylo použito:

- smlouva o dílo na vypracování projektového souhrnného řešení stavby
- přípravná dokumentace stavby
- posuzovací protokol č.j.: 43/11/SSZ-ÚT-TM-PD
- schvalovací protokol
- místní šetření, vstupní a závěrečná porada
- geodetické a mapové podklady
- vyjádření jednotlivých správců sítí a správních orgánů
- příslušné normy a předpisy
- směrnice generálního ředitele č.11/2006 včetně následné změny č.1.
- katastrální mapy zakoupené na Katastrálním úřadě pro Plzeňský kraj

### **A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

#### **A.4.1. Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace**

Důvodem k realizaci stavby je požadavek na rekonstrukci kolejových obvodů zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu v km 11,495 (P695) a rekonstrukce železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce z důvodu koordinace s probíhající stavbou rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“, který bude doplněn a zabezpečen novým výstražníkem „E“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Obvod stavby se nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. (2633/8, 2633/11, 2633/15, 2633/22, 2633/23 a 2643/2), SÚS Plzeňského kraje (2419/1 a 2419/3), Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (2633/6 a 2633/26) a Městys Klenčí pod Čerchovem (2633/24) v k.ú. Klenčí pod Čerchovem: 666068. Při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.

V rámci stavby je plánováno s odkupem částí pozemků:

Část pozemku, na kterém se nachází železniční přejezd v km 11,495 (P695):

- ve správě - Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových - č. 2633/6 – 137 m<sup>2</sup>

Část pozemku, na kterém se nachází nová kabelová trasa:

- ve správě - Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových - č. 2633/26 – 28 m<sup>2</sup>
- ve správě – Městys Klenčí pod Čerchovem - č. 2633/24 – 121 m<sup>2</sup>

---

Celkem

286 m<sup>2</sup>

Tento rozsah je předpokládáný. Jeho konkrétní rozsah bude stanoven po dokončení stavby a jejím geodetickým zaměřením.

#### **A.4.2. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku**

Dosavadní technický stav přejezdu a PZS v km 11,495 je v nevyhovujícím stavu z důvodu vzrůstajícího dopravního zatížení silnice II. tř. č. 189, která je vedena přes přejezd mezi obcemi Klenčí pod Čerchov a Draženov. Z tohoto důvodu a z důvodu zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy bylo rozhodnuto o náhradě technologie ventilových kolejových obvodů za bezpečnější technologii počítačů náprav se směrovými výstupy, díky níž bude možné na přejezdu zavést pozitivní signalizaci. Díky pozitivní signalizaci na přejezdu dojde rovněž ke zkrácení jízdních dob železničních vozidel v daném traťovém úseku a silniční vozidla budou moci jezdit přes přejezd bezpečně rychlostí 50km/hod. Tuto rychlost budou moci dosahovat také díky rekonstruované konstrukci přejezdu, která je navržena celopryžová.

Stávající zabezpečovací zařízení a kabeláž jsou v nevyhovujícím stavu a proto budou vyměněna za nová. V rámci pokládky nové kabelizace k zabezpečovacímu zařízení je navrženo položit nový napájecí kabel pro RD PZS v km 11,506 B15 typu AYKY 4-Jx16 mm<sup>2</sup>, který bude napojen ze stávající elektrické přípojky z plastového pilířového rozvaděče R2 na rohu VB Klenčí pod Čerchovem. Plastový pilířový rozvaděč R2 zůstane stávající, dojde pouze k výměně stávajícího jističe C16/3 za jistič z rezervy C20/3.

#### **A.4.3. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Jedná se o reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky splňující normu ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3.kategorie.

### **A.5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška 177/95Sb..

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. Zkušební provoz se navrhuje na dobu 6 měsíců. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

## **A.6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce**

Technicko-bezpečnostní zkoušky podléhají PS a SO realizované v rámci této stavby. Jedná se o tyto provozní soubory a stavební objekty:

PS 01 PZS km 11,495  
SO 01 Železniční svršek  
SO 02 Železniční spodek a odvodnění  
SO 03 Přejezdová konstrukce

## **A.7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

Seznam vlastníků a správců hmotných investičních prostředků v členění podle PS a SO:

	vlastník:
PS 01 PZS km 11,495	SŽDC, s.o. OŘ Plzeň
SO 01 Železniční svršek	SŽDC, s.o. OŘ Plzeň
SO 02 Železniční spodek a odvodnění	SŽDC, s.o. OŘ Plzeň
SO 03 Přejezdová konstrukce	SŽDC, s.o. OŘ Plzeň

## **A.8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v zastavěné části obce.

## **A.9. Členění projektové dokumentace**

Členění a obsah projektového souhrnného řešení:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
  - B.1 Souhrnná technická zpráva
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
  - D.1 – PS 01 – PZS km 11,495
- E. Stavební část
  - E.1.1.1 – SO 01 – Železniční svršek
  - E.1.1.2 – SO 02 – Železniční spodek a odvodnění
  - E.1.3 – SO 03 – Přejezdová konstrukce
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

### **A.10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability**

PS 01 PZS km 11,495  
SO 01 Železniční svršek  
SO 02 Železniční spodek a odvodnění  
SO 03 Přejezdová konstrukce

### **A.11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

V rámci projektové dokumentace stupně PSŘ byla prováděna koordinace s navazující stavbou: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“.

### **A.12. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

zahájení stavby: 2014  
dokončení stavby: 2015