

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Č.	DATUM:	POPIS ZMĚNY:	JMÉNO:	PODPIS:

ZADAVATEL:	SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9			<div>PROJEKT servis spol. s r. o.</div> <div>Mezitrat'ová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 826</div>	
VYPRACOVAL:	Bc. Oldřich Hříb				
ODP. PROJ. STAVBY:	Ing. TOMÁŠ FLIEGEL, Ph.D.				
KRAJ: PLZEŇSKÝ	OKRES: PLZEŇ-sever	MěÚ: PLASY			
AKCE: REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU KAZNĚJOV - PLASY TRATI PLZEŇ - ŽATEC TÚ 0501 Plzeň - Mladotice DÚ 08 Kaznějov - Plasy, E1 žst. Plasy				Č. ZAKÁZKY:	ZAK-2013-48
OBSAH: PRŮVODNÍ ZPRÁVA				STUPEŇ:	P
				DATUM:	01/2014
				MĚŘÍTKO:	-
				FORMÁT:	-
				ČÁST:	A
				Č. SLOŽKY:	-

A . PRŮVODNÍ ZPRÁVA

O B S A H :

A.1 Identifikační údaje stavby	2
A.1.1 Identifikace stavby	2
A.1.2 Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a majetkoprávních vztazích	3
A.1.3 Údaje o provedených průzkumech a napojení na infrastrukturu	6
A.1.4 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů	7
A.1.5 Informace o splnění obecných technických požadavků na výstavbu	7
A.1.6 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí	7
A.1.7 Věcné a časové vazby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území	8
A.1.8 Předpokládaná lhůta výstavby a popis postupu výstavby	8
A.2 Základní údaje o stavbě	10
A.2.1 Údaje o umístění stavby	10
A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce	11
A.2.3 Projektované kapacity stavby	12
A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou	15
A.2.5 Požadavky na realizaci stavby	15
A.3 Přehled výchozích podkladů	15
A.3.1 Seznam provozních souborů a stavebních objektů stavby:	15
A.3.2 Změny v objektové skladbě oproti přípravné dokumentaci	16
A.3.3 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby:	16
A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění	17
A.4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby	17
A.4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku	18
A.4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	20
A.4.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění	20
A.5 Předčasné a prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby	21
A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ	22
A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	23
A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby	23
A.9 Členění projektové dokumentace	24
A.10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability	25
A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	25
A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	26
A.13 Přílohy	27

A.1 Identifikační údaje stavby

A.1.1 Identifikace stavby

Základní údaje:

Název stavby :	Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec		
Místo stavby :	Traťový úsek (TÚ)	0501 Plzeň – Mladotice	
	Definiční úsek (DÚ)	08 žst. Kaznějov – žst. Plasy	
		E1 žst. Plasy	
Katastrální území :	Nebřeziny 721 522 Plasy 721 531		
Městský úřad:	Plasy		
Okres :	Plzeň - sever		
Kraj :	Plzeňský		
Charakter stavby :	Rekonstrukce - liniová stavba		
Stupeň dokumentace :	Projekt stavby (P)		
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., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město		
IČO :	70994234		
DIČ :	CZ-70994234		
Sídlo zadavatele :	SŽDC, s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha		
Zak. číslo zadavatele:	70/2006-PS		
Správce HIM :	SŽDC, s.o., Dlážďená 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., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město		
IČO :	70994234		
DIČ :	CZ-70994234		
Zajišťuje:	České dráhy, a.s., Regionální centrum provozu Ústí nad Labem		
Dodavatel dokumentace :	PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín		
IČO :	49823141		
DIČ :	CZ-49823141		
Zak. číslo dodavatele:	ZAK-2013-48		
Vedoucí projektu :	Bc. Oldřich Hřib		
Odp. projektant stavby :	Ing. Tomáš FLIEGEL, Ph.D., ČKAIT - 0007688		

Zpracovatelé dokumentace:

- 1) PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitratňová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín
Bc. Oldřich Hříb (odpovědný projektant Ing. Tomáš FLIEGEL, Ph.D., ČKAIT - 0007688)
A. Průvodní zpráva
B. Souhrnná část
C. Situace stavby
E.1 Stavební část – Železniční svršek a spodek
E.3 Stavební část – Železniční přejezdy
E.6 Stavební část – Demolice
F. Organizace výstavby
G. Náklady
H. Doklady
I. Geodetická dokumentace (odpovědný geodet Ing. Josef BĚLÍK)
- 2) WALTEC v.o.s., Olomučany 3, 679 03 OLOMUČANY
Ing. Josef VAŠINA (odpovědný projektant Ing. Ivo PTÁČEK, ČKAIT - 0200744)
E.2 Stavební část – Sanace skalních svahů
- 3) DIPONT s. r.o., U Cukrovaru 509/4, 400 07 ÚSTÍ nad Labem
Hana SOUKUPOVÁ, DiS. (odpovědný projektant Ing. Marta NOVÁKOVÁ)
(autorizovaný inženýr Ing. Petr NOVÁK, ČKAIT - 0400623)
E.4 Stavební část – Propustky
- 4) K T A TECHNIKA s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
Martin BOSÁK (odpovědný projektant Ing. Josef HRNČÍŘ, ČKAIT - 0201637)
D. Technologická část
E.5 Stavební část – Silnoproud
- 5) SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha, Pracoviště Plzeň, Purkyňova 22, 306 02 Plzeň
Bohumil ČÍŽEK (odpovědný geodet Ing. Pavel PRŮCHA, ČKAIT - 0002066)
I. Geodetická dokumentace – část I.6 Geodetické a mapové podklady
- 6) GEFOS a.s., Kunderatka 17, 180 82 Praha 8 - Libeň
Ing. L. Bacík, Ing. K. Černá (odpovědný geodet Ing. Pavel PRŮCHA, ČKAIT - 0002066)
I. Geodetická dokumentace – část I.6 Geodetické a mapové podklady

A.1.2 Údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a majetkoprávních vztazích

Vlastní stavba bude realizována převážně v rozsahu hranic pozemků se způsobem využití dráha ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., resp. ve vlastnictví Českých drah, a.s. Jedná se o pozemky v katastrálním území 721 522 Nebřeziny p.č. 152/2 (trať do km 31,120), v k.ú. 721 531 Plasy o pozemek p.č. 255/89 (km 31,120 – 32,156) a o pozemek ČD, a.s. p.č. 255/1 v ŽST Plasy (od km 32,156).

Stavba částečně zasahuje také na pozemky p.č. 467/2 k.ú. Plasy ostatní plocha – ostatní komunikace v majetku Města Plasy (v části SO 19-02 a 301), a p.č. 465/4 k.ú. Plasy ostatní plocha – silnice ve vlastnictví ČR a správě ŘSD ČR (v části SO 19-02) z důvodu zřízení odvodnění vozovky komunikace na přejezdu a vyústění svodného potrubí do příkopu podél silnice I/27. Společná kabelová trasa sdělovacího kabelu ČD, a.s. a dálkového kabelu DOZZ SŽDC, s.o., navržená částečně v zaměřené trase stávajícího kabelu DOZZ, v rámci PS 08-01 a PS 08-02.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na drážních pozemcích v k.ú. Plasy p.č. 255/1 u 5. koleje naproti výpravní budovy a p.č. 255/74 u 2. a 4. koleje v ŽST Plasy, na pozemku v k.ú. Kaznějov p.č. 447/1 u manipulační koleje č.5 v žst . Kaznějov. Vlastníkem pozemků p.č. 255/1, 255/74, 173/17 a 255/83 k.ú. Plasy jsou České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1 – Nové Město, právo hospodaření na pozemcích p.č. 152/2 k.ú. Nebřeziny a

255/85, 255/89 k.ú. Plasy v majetku ČR přísluší Správě železniční dopravní cesty, s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Majitelem pozemku p.č. 467/2 k.ú. Plasy je Město Plasy, Plzeňská 285, 331 01 Plasy, vlastníkem pozemku p.č. 465/4 k.ú. Plasy je Česká republika, právo hospodaření přísluší Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4.

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

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od ŽST Plasy. Příjezd silničních vozidel k objektům zařízení staveniště v ŽST Plasy je po silnici I/27 Plzeň – Kralovice. Při provádění prací na železničním přejezdu v km 32,144 resp. v kolejišti je vozidlům stavby zakázán vjezd/výjezd z/na silnici I/27 v ulici Plzeňská v Plasích. Přístup ke staveništi je možný po drážním tělese ze žst. Plasy. Objízdná trasa z místní části Ryplíčka bude vedena po komunikaci „K letišti“ a sloužit bude pouze osobním automobilům. Pro zajištění této trasy budou provedeny v rámci stavby příslušná opatření na komunikaci.

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo :	152/2
Výměra :	54 459 m ²
Katastrální území :	Nebřeziny 721 522
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	785
Vlastnické právo :	Česká republika
Právo hospodaření :	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1
Dotčené PS, SO:	PS 08-01, PS 08-02, SO 18-01, SO 18-02, SO 201, SO 401, SO 402

Parcelní číslo :	255/89
Výměra :	28 263 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	785
Vlastnické právo :	Česká republika
Právo hospodaření :	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1
Dotčené PS, SO:	Všechny PS; SO 18-01, SO 18-02, SO 19-01, SO 19-02, SO 201, SO 202, SO 301, SO 403, SO 59-01, SO 601

Parcelní číslo :	255/1
Výměra :	43 187 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1 881
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Dotčené PS, SO:	PS 09-01, 09-02, 09-04; SO 19-01, SO 19-02, SO 404, SO 59-01, SO 59-02

Parcelní číslo :	467/2
Výměra :	2 273 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
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 :	10 001
Vlastnické právo :	Město Plasy, Plzeňská 285, 331 01 Plasy
Dotčené PS, SO:	SO 19-02, SO 301
Parcelní číslo :	465/4
Výměra :	13 315 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Silnice
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1 693
Vlastnické právo :	Česká republika
Právo hospodaření :	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha-Nusle
Dotčené PS, SO:	SO 19-02
Parcelní číslo :	255/85
Výměra :	295 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Ochrana pozemku :	Zemědělský půdní fond
Druh pozemku :	Trvalý travní porost
Číslo LV :	785
Vlastnické právo :	Česká republika
Právo hospodaření :	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Dotčené PS, SO:	PS 08-01, PS 08-02

Pozemek, na němž bude umístěna pouze plocha zařízení staveniště:

Parcelní číslo :	255/74
Výměra :	471 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1 881
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Parcelní číslo :	255/1
Výměra :	38307 m ²
Katastrální území :	Plasy 721 531
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1 881
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Parcelní číslo :	447/1
Výměra :	27625 m ²
Katastrální území :	Kaznějov 665 553
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM

Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 1439
Vlastnické právo : České dráhy, a.s., Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Přehled pozemků, vlastníků, správců a provozovatelů zařízení dotčených stavbou v členění dle jednotlivých SO, PS je uveden rovněž v příloze této zprávy.

Seznam pozemků dotčených stavbou, sousedních pozemků, pozemků na objízdě trase a na trase staveništní dopravy včetně sousedních pozemků a pozemků dotčených dočasným a trvalým zábořem včetně zákresů, výpisů nebo informací z KN jsou obsahem části I.2 – Majetkoprávní část.

A.1.3 Údaje o provedených průzkumech a napojení na infrastrukturu

Pro potřebu zpracování této projektové dokumentace byly provedeny následující průzkumy :

- Doplnující GTP pro návrh odvodnění v úseku Kaznějov – Plasy: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec, zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Podrobný GTP železničního spodku v oblasti ŽST Plasy pro stavbu: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec, zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Vyhodnocení příčných řezů skalních svahů z naměřených dat pořízených prostorovým laserovým skenerem, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Zaměření násypových svahů v úseku Kaznějov – Plasy TÚ 0501, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Zaměření skalních svahů metodou prostorového laserového skenování, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Protokol z hlavní prohlídky propustku v km 30,786 na trati Plzeň-Mladotice-Žatec, provedl Ing. Josef Hlavnička (07/2009)
- Protokol z hlavní prohlídky propustku v km 32,185 na trati Plzeň-Mladotice-Žatec, provedl Ing. Josef Hlavnička (05/2009)
- 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
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SŽDC, s.o., SDC Plzeň

Dále byly investorem předány tyto podklady:

- Zpráva o geotechnickém průzkumu pro stavbu „ČD DDC, Rekonstrukce žel. svršku km 26,500 – 32,849 trati Plzeň – Žatec“ (traťový úsek Kaznějov – Plasy), zpracovatel Ing. Jan Kraus, KONSULTA V.E.P. (12/2000)
- Doplnující geotechnický průzkum k akci „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov-Plasy km 26,500 – 32,850 – I. etapa“: část A – Geotechnický průzkum; část B – Geotechnický průzkum skalních stěn, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s. (12/2003)

Možnost napojení na infrastrukturu

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od ŽST Plasy. Příjezd silničních vozidel k objektům zařízení staveniště v ŽST Plasy je po silnici I/27 Plzeň – Kralovice. Při provádění prací na železničním přejezdu v km 32,144 resp. v kolejišti je vozidlům stavby zakázán vjezd/výjezd z/na silnici I/27 v ulici Plzeňská v Plasích. Přístup ke staveništi je možný po drážním tělese ze žst. Plasy. Objízdá trasa z místní části Ryplíčka bude vedena po komunikaci „K letišti“ a sloužit bude pouze osobním automobilům. Pro zajištění této trasy budou provedeny v rámci stavby příslušná opatření na komunikaci.

Nejedná se o stavbu na elektrizované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Pro demontážní a montážní práce je v žst. Plasy možnost napojení na přípojky 220/380V, pokud zhotovitel zajistí samostatný odpočet. Totéž se týká přípojky vody, pokud nebude spotřeba řešena paušálně. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá napojením na místní hydranty v železniční stanici Plasy, podél trati se doporučuje dovážet vodu v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonní vyznání bude probíhat drážními aparáty (drážní telekomunikační síť), mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

A.1.4 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Plasy, č.j.SÚ/2065/2013-Ca ze dne 21.5.2013 požadováno. Stavební úřad sděluje, že podle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu je stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Veškeré informace o splnění požadavků všech dotčených orgánů jsou uvedeny v příloze Stanovisko projektanta k připomínkám části H.3 Doklady o projednání.

A.1.5 Informace o splnění obecných technických požadavků na výstavbu

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, obecné technické požadavky na stavby a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušnými vyhláškami.

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

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

Stavební postupy a časový harmonogram prací je vypracován tak, aby chodci směřující do místní části Plas - Rypličky, nebyli nuceni procházet staveništěm či stavbu složitě obcházet po silnici I. třídy a objíždět trasu vozidel. Uzavírka propustky v km 32,185 včetně obou přístupových cest se omezí jen na nezbytně nutnou dobu, pro chodce z místní části Ryplička bude zřízeno kovové chodníkové provizorium pro přístup v místě stávajícího přejezdu, umístění provizoria se bude řešit provozně na místě.

V průběhu výstavby bude nejprve 5. den výluky traťové koleje uzavřen propustek včetně obou přístupových cest pro pěší. Doba trvání hlavních prací na propustku nepřesáhne 75 dní. Během této doby budou chodci společně se silniční dopravou využívat sousední úrovňový přejezd v km 32,144 po provizorní konstrukci z železobetonových panelů. Po dokončení uzavírky budou na propustku probíhat ještě dokončovací práce takového charakteru, které neomezí pohyb chodců.

Stávající úrovňové křížení místní komunikace III. třídy s železniční tratí v km 32,144 po stavební stránce v současnosti nesplňuje a ani po rekonstrukci nebude splňovat podmínky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Není a nebude dodržen maximální dovolený podélný sklon vozovky 8,33% v nájezdu mezi křižovatkou se silnicí I/27 a přejezdem, kde stávající i navrhovaný sklon jízdního pásu vozovky činí 11,60%. Rovněž podélný sklon komunikace za přejezdem v ulici K Letišti, kde komunikace stoupá směrem k letišti průměrným sklonem 12,3%, a kterou z důvodu absence chodníků jsou nuceni využívat i chodci, nevyhovuje a ani v budoucnu nebude schopná vzhledem k okolní zástavbě vyhovět požadavkům Vyhlášky.

Chodcům, směřujícím do místní části Plas-Rypličky, je k dispozici sousední mimoúrovňový propustek v km 32,185, který využívají jako podchod, jehož vyústění je v prostoru u hlavní silnice I/27 cca 40 m od křižovatky této silnice s místní komunikací k přejezdu a do Plas-Rypličky. Protože se k němu schází z již sklonově nevyhovující komunikace v ulici K Letišti z místa cca 50 m nad přejezdem rampou o průměrném sklonu 19,5% (zatímco sklon komunikace se snižuje s blížícím se úrovňovým přejezdem), nelze ani tady vyhovět požadavkům Vyhlášky.

A.1.6 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Plasy, č.j.SÚ/2065/2013-Ca ze dne 21.5.2013 požadováno. Stavební úřad sděluje, že podle § 15 odst. 2 Zákona

č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu je stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

A.1.7 Věcné a časové vazby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Bližší informace o věcné koordinaci se souvisejícími stavbami jsou uvedeny v části A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.

A.1.8 Předpokládaná lhůta výstavby a popis postupu výstavby

1. 8. 1. Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace stavby :	rok 2014
Předpokládaná doba trvání stavby :	75 dní
Předpokládaná délka nepřetržité výluky traťové (hlavní staniční) koleje:	65 dní
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 32,144	65 dní
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 30,271	65 dní

1. 8. 2. Popis postupu výstavby:

Stavba se bude skládat z etapy přípravné (nulté), deseti etap hlavních prací (etapa 1-10) a jedné dokončovací etapy (etapa 11) o celkové délce 75 dní.

0. etapa (stavební postup)

Počátek a doba trvání postupu: 1. den stavby, délka 7 dní.

V nulté etapě budou probíhat přípravné práce na sanaci skalních svahů v traťovém úseku Kaznějov – Plasy bez vyloučení železničního provozu, pouze s omezením rychlosti kolem pracovních míst tj. vlevo trati ve směru staničení v km 30,610 – km 30,655; km 31,084 – km 31,126; km 31,200 – km 31,290; km 31,675 – km 31,725; km 31,980 – km 31,990, vpravo trati ve směru staničení v km 31,246 – km 31,285; km 31,685 – km 31,710; km 32,010 – km 32,085. Nedojde k výlukám kolejí ani k omezení činnosti zabezpečovacího zařízení. Během této doby dojde ke zřízení provizorního „přemostění“ v km 32,185 vlevo od propustku ve směru staničení, pomocí betonové trouby DN 1600 a jejím zasypáním a zhutněním zeminou.

1. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 8. den stavby, délka 10 dní.

Na začátku etapy bude zahájena nepřetržitá výluka traťové (hlavní) koleje Kaznějov – Plasy a plzeňského zhlaví v délce 80 dní.

Dojde k demontáži části železničního svršku a výstroje v prostoru ŽST Plasy pro přípravu prostoru na provizorní napojení kolejí. Bude snesena výhybka č. 2 a návazná kolejová pole za výhybkou ve staničních kolejích č. 1, 2. Dále bude snesena část kolejového roštu staničních kolejí č. 3.

Rovněž bude provedena demontáž odjezdových návěstidel S1, S2, S3 a prvků počítačů náprav. V traťovém úseku budou pokračovat práce na sanaci skalních svahů.

V této etapě dojde k pročištění štěrkového lože od km 29,688 do km 30,420 a od km 30,420 odtěžení štěrkového lože v celé délce úseku pomocí strojní čističky a následnému snesení kolejového roštu pomocí PKP od staničení km 30,420 po jednotlivých polích, svoz bude do žst. Plasy. Následně dojde k odtěžení zbývajících štěrkového lože na zemní pláň. Před zahájením hlavních prací na železničním svršku bude odstraněna stávající přejezdová ocelová konstrukce s pryžovým krytem přejezdu v km 30,271, a konstrukce v km 32,144 s živičným krytem, během následného čištění štěrkového lože ve výše uvedeném úseku budou rovněž upraveny nájezdy lesní cesty na přejezd. Uzavírka žel. přejezdu v km 32,144 (do doby pokládky přejezdového provizoria, max. 1 den) z betonových panelů. (v místě přejezdu bude ponecháno štěrkové lože a na něj uloženy betonové panely)

Budou zahájeny práce na propustku v km 32,185.

2. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 18. den stavby, délka 1 den.

V rámci této etapy budou v ŽST Plasy provedeny úpravy pro zajištění přístupu staveništní dopravy od zařízení staveniště ke stavbě a pro možnost objíždění souprav osobních vlaků přijíždějících od Mladotic lokomotivami či motorovými vozy. Dále dojde k návozu kolejnic, pražců, upevnění, betonových prefabrikátů do žst. Kaznějov pro odvodnění a zatrubnění propustku v km 30,148 pro úsek s rekonstrukcí kolejnic a čištěním šterkového lože od začátku stavby do km 30,420.

Do 2. koleje bude vložena provizorní výhybka č. 2X natočená svým výměnovým stykem ke Kaznějovu. Na odbočnou větev výhybky bude navazovat provizorní spojka do 1. koleje a před výměnovým stykem bude ve 2. koleji vymezena 35m dlouhá výtažná kolej č. 2a ukončená provizorně před koncem úseku se sanací tělesa železničního spodku.

Zahájeny budou práce na rekonstrukci propustku v km 30,148 a závěrečnou fází budou pokračovat práce na sanaci skalních svahů v traťovém úseku Kaznějov – Plasy.

3. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 19. den stavby, délka 7 dní.

Dojde k zahájení sanace skal za vjezdovým návěstidlem ŽST Plasy.

V úseku km 29,688 – 30,420 bude provedena rekonstrukce kolejnic, upevnění a ojedinělých pražců a zřízeno odvodnění podélnými příkopy a rigoly.

V úseku od km 30,420 do km 31,970 (začátek stavebních objektů pro stanici Plasy) bude upravena zemní pláň. Dojde k demontáži výstroje v traťovém úseku. V úseku od km 30,420 k propustku v km 30,786 budou provedeny práce na objektech železničního spodku (zřízení odvodňovacích příkopů apod.). Dokončena bude rekonstrukce propustku v km 30,148. Budou zahájeny práce na sanaci skalních svahů za vjezdovým návěstidlem žst. Plasy.

4. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 26. den stavby, délka 6 dní.

Budou prováděny práce na tělese železničního spodku v úseku od propustku v km 30,786 do km 31,970 (začátek stavebních objektů pro stanici Plasy). Po ukončení horní stavby propustku v km 30,786. Pokračuje sanace skal za vjezdovým návěstidlem ŽST Plasy.

5. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 32. den stavby, délka 6 dní.

Pokračovat budou práce na tělese železničního spodku za propustkem v km 31,205 až do km 31,970 (začátek stavebních objektů pro stanici Plasy). Na propustku v km 30,786 proběhnou dokončovací práce. Pokračuje sanace skal za vjezdovým návěstidlem ŽST Plasy.

6. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 38. den stavby, délka 3 dny.

V úseku od km 30,420 do km 31,970 dojde k pokládce nového kolejového roštu a předšterkování, práce budou probíhat směrem od Kaznějova. V trati bude namontována nová výstroj. Na propustku v km 31,205 proběhnou dokončovací práce. Dokončí se rovněž stavební práce na sanaci skalních svahů za vjezdovým návěstidlem ŽST Plasy.

7. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 41. den stavby, délka 1 den.

Budou zahájeny práce na tělese železničního spodku v úseku od km 31,970 – 32,130. Stavědlo č. 1 bude zdemolováno.

8. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 42. den stavby, délka 8 dní.

Železniční přejezd v km 32,144 poježděn bez omezení osobní dopravy po provizorní konstrukci.

Pokračování prací na tělese železničního spodku včetně zřízení trativodů, svodného potrubí a příslušných šachet. V úseku km 32,206 – 32,297 v ŽST Plasy bude provedena rovněž sanace žel. spodku. Náhradní trasa pro chodce bude vedena po místní komunikaci přes přejezd.

9. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 50. den stavby, délka 4 dny.

Uzavírka žel. přejezdu v km 32,144.

Po odstranění panelů provizorní přejezdové konstrukce bude snesen zbytek štěrkového lože a podklad pro zřízení konstrukčních vrstev ZKPP přejezdu a sousedního propustku v km 32,185. Rovněž bude odstraněn kryt a podkladní vrstvy navazujících částí vozovky komunikace. Bude provedena sanace tělesa žel. spodku v úseku km 32,130 – 32,170. Dále dojde k pokládce štěrkového lože a kolejového roštu hlavní koleje v úseku od km 31,970 do km 32,170. Bude provedeno podbití traťové (hlavní) koleje v již hotovém úseku, tj. km 29,616 – 32,350 včetně výhybek a přípojí. Dokončena bude rekonstrukce propustku v km 32,185. Na závěr budou položeny přejezdové konstrukce přejezdů v km 30,271 a 32,144.

10. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 54. den stavby, délka 10 den.

Nutná technologická přestávka před zatížením roznášecí desky vybetonované nad propustkem.

Dále dojde k pokládce štěrkového lože a kolejového roštu hlavní koleje v úseku od km 32,170 do km 32,267, včetně pokládky obou výhybek č. 1, 2. Na výhybky č. 1 a 2 bude nainstalováno zařízení EOV. Bude provedeno podbití traťové (hlavní) koleje v již hotovém úseku, tj. km 29,616 – 32,405 včetně výhybek a přípojí. Dojde k pokládce vrstev vozovky a zřízení odvodnění komunikace. Dokončena bude rekonstrukce propustku v km 32,185. Na závěr budou položeny přejezdové panely přejezdů v km 30,271 a 32,144.

Na konci stavebního postupu dojde k ukončení nepřetržité výluky traťové (hlavní) koleje Kaznějov – Plasy.

V poslední etapě hlavních prací dojde k odstranění provizorního propojení 1. a 2. staniční koleje a k jejich napojení na nový stav.

Provede se demontáž provizorní výhybky č. 2X, spojky 1-2 a výtažné koleje 2a. Dojde k montáži a napojení zbývajících kolejových polí v kolejích č. 1 do nového stavu. Bude uskutečněno směrové a výškové vyrovnání těchto úseků.

11. etapa

Počátek a doba trvání postupu: 65. den stavby, délka 2 dny.

V poslední etapě budou probíhat dokončovací práce v ŽST Plasy, kdy zbývá zapojit předjízdnu kolej č. 2 a č. 3 do kaznějovského zhlaví pokládkou a podbitím zbývajících kolejových polí a namontovat zbývajícím výstroj trati. Proběhne úprava GPK koleje č. 4

Po několikaměsíčním provozu bude provedeno závěrečné podbití automatickou strojní podbíječkou.

Další informace k postupu výstavby včetně schémat stavebních postupů jsou předmětem části F – Organizace výstavby této projektové dokumentace.

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov Plasy trati Plzeň – Žatec“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 0501 Plzeň – Mladotice, DÚ 08 Kaznějov – Plasy, E1 žst. Plasy. Traťová rychlost je $V = 70 \text{ km/h}$, v oblasti vjezdového oblouku do ŽST Plasy s lokálním omezením na $V = 60 \text{ km/h}$. V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena rovněž pro rychlost $V = 70 \text{ km/h}$ (RP1), a to v celé délce úseku rekonstrukce, rychlost do odbočky bude v novém stavu v dopravních kolejích zvýšena z $V = 40 \text{ km/h}$ na $V = 50 \text{ km/h}$. Vozidlům s omezenými silovými účinky na trať bude umožněno pojíždět rekonstruovaný úsek rychlostí $V_{130} = 75 \text{ km/h}$. Vzhledem k stupňovým výhybkám v Mladotickém zhlaví bude v kolejích č.2 a č.3 ponechána rychlost $v = 40 \text{ km/h}$, vzhledem k oblouku $R = 350$ v koleji č.1 a převýšení $D = 53 \text{ mm}$, bude v žst. Plasy $V_{130} = 70 \text{ km/h}$.

Projekt stavby řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně vybraných umělých objektů propustků, rekonstrukci přejezdu vč. úpravy zabezpečení, sanaci přilehlých skalních svahů, ochrany a přeložky kabelových vedení v nezbytném rozsahu a demolici stávků St. 1.

V mezistaničním úseku Kaznějov – Plasy se v části určené k rekonstrukci nacházejí 2 úrovně železniční přejezdy a 9 propustků. Rekonstruován bude jeden přejezd ev. km 32,144 a 4 propustky, 5 propustků zůstává bez stavebních úprav. Konstrukce přejezdu ev. km 30,271 zůstane stávající. Mimoúrovňovým křížením - nadjezdem v km 32,000 křížuje trať silnice I. tř. č. 27 Plzeň – Most.

Základní údaje a parametry trati v místě stavby:

▪ kraj	Plzeňský
▪ okres	Plzeň sever
▪ katastrální území	721 522 Nebřeziny, 721 531 Plasy
▪ kategorie dráhy	celostátní
▪ trakce	nezávislá
▪ traťový úsek (TÚ)	0501 Plzeň – Mladotice
▪ definiční úsek (DÚ)	08 žst. Kaznějov – žst. Plasy
▪ návrhová (traťová) rychlost	70 km/h (RP1)
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6
▪ typ zabezpečovacího zařízení:	staniční: elektronické stavědlo ESA-11, traťové: SW souhlas integrovaný do SZZ, dálkové ovládání zab.zař. z dispečerského stanoviště ŽST Blatno u Jesenice

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:**Kolej traťová, kolej č. 1 (hlavní)****Začátek stavby:** km 29,616 000 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje)**Konec stavby:** km 32,405 000 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.1 ŽST Plasy)**Kolej č. 2 (předjízdna)****Začátek stavby:** km 32,207 971 (začátek výhybky č. 2)**Konec stavby:** km 32,446 267 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.2 ŽST Plasy)**Kolej č. 3 (předjízdna)****Začátek stavby:** km 32,191 704 (začátek výhybky č. 1)**Konec stavby:** km 32,406 217 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.3 ŽST Plasy)**Kolej č. 4 (manipulační)****Začátek stavby:** km 32,298 437 (začátek směrového vyrovnání koleje č.4 ŽST Plasy)**Konec stavby:** km 32,380 897 (konec směrového vyrovnání koleje č.4 ŽST Plasy)**Kolej č. 5 (manipulační)****Začátek stavby:** km 32,287 026 (začátek trháni koleje č.5)**Konec stavby:** km 32,399 988 (konec trháni koleje č.5 / ZÚ koleje č.5)

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 značně nevhodné.

Rekonstrukce železničního svršku včetně odvodnění a některých umělých objektů žel. spodku je vyvolaná mj. potřebou odstranění stávajícího nevyhovujícího stavu kolejového roštu, nedostatečného odvodnění zemní pláně, nedostatečné šířky drážních stezek, nevyhovujícího stavu některých propustků, zmírnění dopadu zvětrávání skalních svahů na bezpečnost železniční dopravy a zřízení bezstykové koleje v celém traťovém úseku. Odstranění lokálního propadu traťové rychlosti na vjezdu do ŽST Plasy si vyžádá rovněž rekonstrukci žel. přejezdu v km 32,144 a rekonstrukci výhybek na plzeňském zhlaví ŽST Plasy včetně navazujících přípojných polí. Sanace tělesa žel. spodku je navrhována pouze v části úseku ŽST Plasy.

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 plné traťové rychlosti $V = 70 \text{ km/h}$ a $V_{130} = 75 \text{ km/h}$ v celém úseku stavby při

- minimalizaci posunu koleje.
- Zajistit bezpečnost provozu železniční i silniční dopravy, a to jak po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení (včetně stability skálních zářezových svahů), tak z hlediska dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru či řádného rozhledu.
- Minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu, přírodní prostředí a životní prostředí vůbec.

A.2.3 Projektované kapacity stavby

Rekonstrukce je řešena z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů pro rychlost $V = 70 \text{ km/h}$ (RP1) v celém úseku traťové a hlavní staniční koleje, rychlost do odbočky bude v novém stavu v dopravních kolejích při jízdě od/do Kaznějova vyhovovat $V = 50 \text{ km/h}$. Vozidlům s omezenými silovými účinky na trať bude umožněno pojíždět rekonstruovaný úsek rychlostí $V_{130} = 75 \text{ km/h}$, v žst. Plasy $V_{130} = 70 \text{ km/h}$.

V rámci rekonstrukce nebude měněn způsob zabezpečení výhybek ani prováděna žádná zásadní úprava zabezpečovacího zařízení, která by vedla ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Výjimkou je doplnění výstražníku na přejezdu v km 32,144 při levé straně vozovky směrem k Rypličce, aby byly splněny předepsané rozhledové poměry pro řidiče silničních vozidel.

Obsahová náplň jednotlivých provozních souborů – hlavní práce:

PS 08-01 Kaznějov – Plasy, přeložka sdělovacího vedení

- Nový sdělovací kabel SŽDC TÚDC vč. uložení do žlabu 3 025 m

PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras

- Nová kabelizace SZZ Plasy
a traťového úseku Kaznějov – Plasy vč. uložení do žlabu

Kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8	2765 m
Optický kabel 24f	2820 m
Zabez. kabely	8530 m
- demontáž a montáž počítačích bodů 6 ks

PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení

- nový sdělovacího kabelu SŽDC vč. uložení do žlabu 585 m

PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras

- | | | |
|-----------------|---------------------------|-------|
| nová kabelizace | Kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 | 585 m |
| | Optický kabel 24f | 620 m |

PS 09-03 ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144

- dodávka a montáž nových výstražníků 3 ks
- nová kabeláž k výstražníkům 195 m
- nová kabeláž k seřaďovacím návěstidlům 155 m
- dodávka a montáž reléového domku 1 ks

PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

- demontáž a montáž elektromotorických přestavníků výhybek 2 ks
- demontáž a montáž návěstidel 5 ks
- demontáž a montáž počítačích bodů 12 ks
- kabelizace 2 570 m

Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů – hlavní práce:

SO 18-01 Kaznějov – Plasy, železniční svršek

- rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E 1, pražce betonové B 91S/2 2 282 m
- svařování kolejnic 66 ks
- rekonstrukce štěrkového lože (m koleje) 1 550 m
- strojní čištění štěrkového lože 732 m
- úprava geometrické polohy koleje celkem 2 354 m
- zřízení bezstykové koleje (vč. dýchacího konce) 2 332 m
- dodávka a osazení dilatačního zařízení (KMDZ) délky 6,60 m 1 ks
- rozebrání a zpětná montáž ocelového přejezdu s pryžovým krytem 1 ks
- vystrojení trati 1 kpl

SO 18-02 Kaznějov – Plasy, železniční spodek

▪ rekonstrukce drážních stezek (m koleje)	2 282 m
▪ zřízení nezpevněného příkopu	157 m
▪ zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 4a	582,5 m
▪ zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 3	382 m
▪ dodávka a osazení příkopového žlabu J-malého vč. poklopů	293 m
▪ dodávka a osazení příkopového žlabu J-velkého vč. poklopů	290,5 m
▪ zřízení vsakovacího žebra	184 m
▪ zřízení vyrovnávací vrstvy ŠD na zemní pláni	26 m
▪ zřízení podkladní vrstvy z minerální směsi	2739 m ²
▪ sanace zářezového svahu gabionovou zídou	88 m
▪ rozšíření drážní stezky – kotvený gabion	295 m
▪ rozšíření drážní stezky – geobuněčná deska	142 m
▪ rozšíření drážní stezky – přísyp	448 m
▪ zemní práce	1 kpl

SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E 1, pražce betonové B 91S/2	296,2 m
▪ zřízení nových kolejnicových pasů (m koleje mimo výhybky)	296,2 m
▪ rekonstrukce kolejového roštu – užitý materiál – kolejnice S49, pražce SB 8	148,8 m
▪ vyjmutí a opětovné vložení kolejového roštu	103,9 m
▪ montáž výhybek J49E1-1:9-300	2 ks
▪ svařování kolejnic	50 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože (m koleje)	580 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	803 m
▪ zřízení bezstykové koleje	600 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek

▪ rekonstrukce drážních stezek (m celkem)	864 m
▪ zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 4a	231 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) přejezdu typ 5 vč. KPP pod přej.	242 m ²
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) propustku typ 5	325 m ²
▪ zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží (KPP) typ 2	1611 m ²
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	396 m
▪ trativodní šachty	13 ks
▪ zřízení svodného potrubí	39 m
▪ šachty na svodném potrubí	3 ks
▪ zemní práce	1 kpl

SO 201 Kaznějov – Plasy, sanace skal

▪ úpravy sklonů skalních zářezů a odřezů	3 300 m ²
▪ délka kotvení skalních bloků	150 m
▪ délka vrtů	150 m
▪ objem vytěžené horniny a zeminy	3 235 m ³

SO 202 ŽST Plasy, sanace skal

▪ úpravy sklonů skalních zářezů a odřezů	1000 m ²
▪ délka kotvení	75 m
▪ počet svorníků	615 ks
▪ délka vrtů	1017 m
▪ plocha sítí	1 750 m ²
▪ délka kotevních lan	2 800 m

SO 301 ŽST Plasy, železniční přejezd v km 32,144

▪ rozebrání přejezdu	6,70 m
▪ odstranění živičného krytu vozovky vč. přejezdu	135 m ²
▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem	10,80 m
▪ zřízení vozovky s živičným krytem vč. podkladních vrstev	160 m ²
▪ zřízení vozovky s živičným krytem	11 m ²
▪ odvodnění povrchu vozovky prahovou vpustí	12 m

▪ lapač splavenin s kalovým prostorem	1 ks
SO 401 Propustek v km 30,148	
▪ přestavba objektu - zatrubnění	1 ks
SO 402 Propustek v km 30,786	
▪ rekonstrukce objektu – hydroizolace, spárování, injektáž	1 ks
SO 403 Propustek v km 31,205	
▪ přestavba objektu - zatrubnění	1 ks
SO 404 Propustek v km 32,185	
▪ rekonstrukce objektu – hydroizolace, spárování, injektáž	1 ks
SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD	
▪ demontáž osvětlovacích stožárů	3 ks
▪ dodávka a montáž nového stožáru osvětlení	1 ks
▪ nový napájecí kabel osvětlovacího stožáru	95 m
▪ přípojka reléového domku	1 ks
SO 59-02 ŽST Plasy, EOV	
▪ demontáž a montáž EOV	2 ks
▪ kabelizace	370 m
▪ topnice	12 ks
▪ demontáže	1 kpl
▪ elektromontáže	1 kpl

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Kaznějov - žst. Plasy 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	70 km/h
▪ návrhová rychlost V_{130}	75 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6
▪ typ zabezpečovacího zařízení:	staniční: elektronické stavědlo ESA-11, traťové: SW souhlas integrovaný do SZZ, dálkové ovládání zab.zař. z dispečerského stanoviště ŽST Blatno u Jesenice

Charakteristiky žel. přejezdu v km 32,144 po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přechod
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 128°
druh pozemní komunikace:	místní komunikace III. třídy
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	30 km/h*
způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení se závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	15,60 m
šířka přejezdu:	10,8 m
volná výška:	bez omezení

* - hodnota odpovídá návrhové rychlosti, kterou se projíždí stávající oblouk mezi křižovatkou se silnicí I/27 a přejezdem o poloměru $R = 24\text{m}$ o proměnlivém dostředném příčném sklonu 0,5% – 8,6% a součiniteli příčného tření 0,28, stanovená podle tabulky 11 ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Území trasy se nachází v oblasti Barrandienu (svrchní proterozoikum) a plzeňské permokarbonské pánve. Na starším podkladu leží tektonicky omezené kry permokarbonských sedimentů. Proterozoikum tvoří převážně droby, prachovce, břidlice až jílovce, které byly postiženy slabou metamorfózou. Proterozoické horniny pronikají bázecké vulkanity (spility), které se na trase však zřejmě nevyskytují. Územím Plas prochází žilný plutonit, který protíná železniční trať před žst. Plasy.

Výplň plzeňské pánve tvoří karbonské sedimenty, které představují pískovce, arkózy s vložkami slepenců, prachovců, příp. jílovců.

Na skalním podkladu se nachází mělce uložené eluviální a deluviální sedimenty, v bočních údolích a na svazích hlavního kaňonu Kaznějovského potoka relikty říčních teras a aluviální materiály.

Území je postiženo tektonickými poruchami, které na čtyřech místech úseku příčně přetínají železniční trať. Jedná se o mobilní zóny šířky 100 – 200 m, ve kterých došlo k drcení horninového masivu, příp. k posunu ker po zlomových plochách.

Území se zemními a skalními svahy jako celek je stabilní, bez projevů významných geodynamických jevů. V lokalitách dislokací však došlo k intenzivnímu narušení celistvosti horninových masivů. Projevuje se výraznými trhlinovými systémy, povrchovým a puklinovým zvětráváním horniny, rychlými sesuvy, malým skalním řícením, opadáváním úlomků, akumulací materiálu v patě stěn a svahů a dalšími geodynamickými jevy.

Jednokolejná železniční trať úseku Kaznějov – Plasy byla budována jako levobřežní svahová trasa Kaznějovského potoka. Prochází členitým územím převážně v levostranném odřezu. Překlenuje terénní deprese krátkými vysokými násypy, levostranné přítoky (potoky a občasné vodoteče) jsou přemostěny četným množstvím propustků a mostů. V místě terénních vln trať vytváří delší nízké zářezy, v úsecích vystoupělých skalních elevací se prořezává vyššími krátkými zářezy.

Na trase se nenachází žádné opěrné konstrukce nebo jiná geotechnická opatření k zajištění stability svahů.

Většina trati je trasována ve složených a protisměrných obloucích, které neumožňují zásadní změnu parametrů. Minimální poloměr směrového oblouku na trati je 280 m.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Ačkoli budou souběžné kabelové trasy (SŽDC TÚDC, DOZZ a SSZT) překládány v celé délce stavby, bylo rozhodnuto, že stávající sdělovací kabel SŽDC s.o., TÚDC typu TCEPKPFLEY 5x4x0,8 musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového hybridního kabelu DOZZ. Proto je před zahájením zemních prací nezbytně nutné provést zejména ochranu kabelu SŽDC s.o., TÚDC před případným poškozením a je nutné jeho trasu přesně vytýčit. Výkopové práce v blízkosti tras kabelů musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

A.3 Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Seznam provozních souborů a stavebních objektů stavby:

PS 08-01 Kaznějov - Plasy, přeložka sdělovacího vedení
PS 08-02 Kaznějov - Plasy, ochrana kabelových tras
PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení
PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras
PS 09-03 ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144
PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

SO 18-01 Kaznějov - Plasy, železniční svršek
SO 18-02 Kaznějov - Plasy, železniční spodek
SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek
SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek
SO 201 Kaznějov - Plasy, sanace skal
SO 202 ŽST Plasy, sanace skal
SO 301 ŽST Plasy, železniční přejezd v km 32,144
SO 401 Propustek v km 30,148
SO 402 Propustek v km 30,786
SO 403 Propustek v km 31,205

SO 404 Propustek v km 32,185
SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD
SO 59-02 ŽST Plasy, EOV
SO 601 ŽST Plasy, demolice St.1

A.3.2 Změny v objektové skladbě oproti přípravné dokumentaci

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě.

A.3.3 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby:

- Výzva ke zpracování nabídky na zpracování projektu stavby „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov - Plasy trati Plzeň - Žatec“ – SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň (10.10.2008)
- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb – SŽDC, s.o.
- Zvláštní podmínky pro vypracování projektu stavby „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec
- Posuzovací protokol Aktualizace investičního záměru a přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec“ – SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň (9.7.2013)
- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec“ – zpracovatel PROJEKT servis spol. s r.o. (08/2012 a aktualizace 08/2013)
- Vyjádření Městského úřadu Plasy, stavebního úřadu, č.j. SÚ/2065/2013-Ca ze dne 21.5.2013, kterým sděluje, že navržená stavba „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec“ je podle § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.
- Vstupní porada a další porady svolávané v průběhu zpracování projektové dokumentace
- *Zpráva o geotechnickém průzkumu pro stavbu „ČD DDC, Rekonstrukce žel. svršku km 26,500 – 32,849 trati Plzeň – Žatec“ – zpracovatel KONSULTA V.E.P. (12/2000) - předána investorem stavby*
- *Doplňující geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce žel. svršku Kaznějov – Plasy km 26,500 – 32,850 – I. Etapa – zhotovitel Pragoprojekt, a.s. (12/2003) - předán investorem stavby*
- Doplňující GTP pro návrh odvodnění v úseku Kaznějov – Plasy: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec – zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Podrobný GTP železničního spodku v oblasti ŽST Plasy pro stavbu: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec – zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- *Dendrologický průzkum a soupis likvidované mimoletní zeleně pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov-Plasy km 26,500-32,850 – I. etapa“, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s. (04/2004) – předána investorem stavby*
- *Projektová dokumentace stavby „Rekonstrukce žel. svršku Kaznějov – Plasy km 26,500 – 32,850 – I. Etapa – zhotovitel Pragoprojekt, a.s. (04/2004) - předána investorem stavby*
- *Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 29,617 – 32,220 trati Plzeň - Žatec - zpracovatel AGs spol. s r.o. (12/2003) - předáno investorem stavby*
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku - zpracovatel Ing. Josef Bělík (01/2007)
- Dokumentace železničního bodového pole v úseku Kaznějov - Plasy, zpracovatel ČD, a.s., SŽG Praha, RP Plzeň (01/2007)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“, zpracovatel SŽDC, s.o., SŽG Praha, Pracoviště Plzeň (05/2009)
- Zaměření násypových svahů v úseku Kaznějov – Plasy TÚ 0501, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Zaměření skalních svahů metodou prostorového laserového skenování, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Vyhodnocení příčných řezů skalních svahů z naměřených dat pořízených prostorovým laserovým skenerem, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Protokol z hlavní prohlídky propustky v km 30,786 na trati Plzeň-Mladotice-Žatec, provedl Ing. Josef Hlavnička (07/2009)
- Protokol z hlavní prohlídky propustky v km 32,185 na trati Plzeň-Mladotice-Žatec, provedl Ing. Josef

Hlavníčka (07/2009)

- Digitální katastrální mapa KÚ Nebřeziny, Plasy v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad Kralovice
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Kralovice, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- Rastrové základní mapy ČR v měřítkách 1:10 000 a 1:5 000, zdroj Český úřad zeměměřický a katastrální Praha, pracoviště Plzeň
- Dostupná dokumentace ke stávajícím propustkům v předmětném úseku předaná SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň
- Hydrologická data pro vodoteče v povodí Střely ke dni 26.4.2007, zdroj ČHMÚ – pobočka 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 šterkového lože, zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Nákrešný přehled železničního svršku trati Plzeň – Mladotice v úseku Kaznějov - Plasy km 29,000 – 33,000 ke dni 17.10. 2006 v grafické podobě, zdroj SŽDC, s.o., Správa tratí SDC Plzeň
- Pasport stávajícího stavu železničního svršku v řešeném úseku a evidenční listy železničních přejezdů v km 30,271 a 32,144, zdroj SŽDC, s.o., Správa tratí SDC Plzeň (11/2008)
- Zpracování předkategorizace materiálu železničního svršku v úseku Kaznějov – Plasy včetně výhybek a předjízdových kolejí na kaznějovském zhlaví (km 29,688 – 32,365) zpracovatel SŽDC, s.o., TÚDC, Úsek tratí a budov, Oddělení kategorizace materiálu Hradec Králové (11.6.2009)
- Kopie staničního plánu žst. Kaznějov a žst. Plasy předaná SŽDC, s.o., Správa tratí SDC Plzeň
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SŽDC, s.o., SDC Plzeň
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.4.1 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 železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího šterkového lože a stavebního stavu kolejového roštu. Je nutné zajistit po obou stranách trati volný schůdný a manipulační prostor v celé délce rekonstrukce. V místech s nevyhovující únosností zemní pláň provést sanační opatření pro zajištění odpovídající stability tělesa dráhy.

V souvislosti s rekonstrukcí svršku je nutné provést též stavební úpravy správcem určených umělých objektů (propustků).

V důsledku postupného zvětvřování skalního povrchu svahů působením exogenních činitelů a nevhodného sklonu skalních stěn dochází k pádu kamenů do průjezdného profilu koleje, které postupem času může přerůst až k vypadnutí celého skalního bloku. Proto je zapotřebí odpovídajícím sanačním opatřením eliminovat postupující degradaci povrchu skalních svahů v zářezích a odřezích změnou jejich sklonů a ve zvláště nebezpečných místech zajistit povrch skalních stěn proti pádu horniny zasíťováním.

Z důvodu odstranění lokálního propadu rychlosti $V = 60\text{ km/h}$ na vjezdovém oblouku do ŽST Plasy zvětšením jeho poloměru dojde k posunům koleje dovnitř oblouku o max $\Delta = 1,5\text{ m}$. Částečné napřímení oblouku si vyžádá rovněž posun dvou na sebe navázaných výhybek č. 1, 2 plzeňského zhlaví ŽST Plasy o cca 34 m směrem do stanice. Vzhledem k jejich špatnému stavebně-technickému stavu budou nahrazeny novými a vevařeny do nové bezстыkové koleje, která tak bude zřízena v hlavní koleji bez přerušení od KMDZ mostu v km 29,645 do km 32,911.

Při rekonstrukci přejezdu v km 32,144 je třeba provést také úpravu PZS (změna parametrů přejezdu). Vnitřní zařízení přejezdu se v současnosti nachází v budově stávkového St. 1 ŽST Plasy, které je určeno k demolici. Dojde také k doplnění 1ks výstražníku levého, aby byl zajištěn rozhled na výstražník také při nájezdu od křižovatky se silnicí I/27, splňující požadavky ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

A.4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

4. 2. 1. Dosavadní technický stav

Dosavadní technický stav traťového úseku určeného k rekonstrukci je v převážné části nevyhovující. Zatímco šterkové lože a částečně i kolejový rošt v úseku od mostu v km 29,685 – km 30,420 byly předmětem rozsáhlejší údržby v roce 2005, při níž byla provedena souvislá výměna pražců SB6, SB8 (nových, užitých), kolejnic (pouze z části, nové) a šterkového lože, ve zbytku traťového úseku byly provedeny pouze lokální výměny kolejnic a pražců a většina svrškového materiálu je dle předkategorizace označena jako šrot. V roce 2010 byly v ŽST Plasy provedeny opravné práce na železničním svršku ve 3. staniční koleji a opravena byla rovněž přejezdová konstrukce přejezdu v km 32,144 zřízením nového krytu z živice, 10/2012 byla upravena GPK v koleji č.1. Přejezd v km 30,271 byl zcela zrekonstruován v roce 2003.

Současný stav tělesa železničního spodku v traťovém úseku je z hlediska únosnosti pražcového podloží vyhovující. Těleso železničního spodku je tvořeno převážně materiálem pocházejícím ze skalních výlomů v trase trati s hlinitými nánosy z okolních svahů. V několika úsecích trati i stanice se v současnosti nachází skalní podloží na úrovni či nad úrovní pláň tělesa železničního spodku.

Protože trať byla vybudována v náročných terénních podmínkách, v převážné délce úseků v zářezích a odřezích je nedostatečná šířka pláň tělesa železničního spodku a šířkové uspořádání neodpovídá současným předpisům a vzorovým listům.

Vlivem zanesení příkopů je trať v zářezích silně zavodněná, způsob odvodnění plzeňského zhlaví ŽST Plasy není znám. Vyústění prahové vpusti vozovky na přejezdu v km 32,144 probíhá do volného terénu vsakováním.

Neuspokojivý je stav 4 z celkem 9 propustků, které budou předmětem rekonstrukce. Tyto kamenné propustky vykazují poruchy zdiva, opěr, spárování, mají zanesené dno a celkově nevyhovují pro odvodnění železničního spodku.

V důsledku postupného zvětrávání skalního povrchu svahů a nevhodného sklonu skalních stěn dochází k pádu kamenů do průjezdného profilu koleje, které postupem času může přerůst až k vypadnutí celého skalního bloku. Proto je zapotřebí eliminovat postupující degradaci povrchu skalních svahů.

Trať byla v nedávné době zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie s dálkovým řízením provozu, žst. Plasy staničním zabezpečovacím zařízením III. kategorie elektronickým (ESA 11). 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, původní kolejové obvody byly nahrazeny počítači náprav, výhybky byly opatřeny elektromotorickými přestavíky resp. výměnovými zámky.

Prvky zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení jsou v uspokojivém stavu. Jejich případná náhrada je vyvolána pouze potřebami přizpůsobit se podmínkám nového stavu (nová poloha přejezdu v km 32,144, umístění vnitřního zařízení PZS, nové výhybkové konstrukce atd.). Stávající první dva železniční osvětlovací stožáry vlevo hlavní koleje za označníkem, která slouží i jako výtazná kolej pro posun, budou zrušeny bez náhrady.

Z hlediska železničního svršku úsek od začátku stavby km 29,616 do km 29,688 v délce 72 m sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 2006 s tuhým upevněním svěrkami ŽS4 a žebrovými podkladnicemi S4 na dřevěných pražcích tvrdých s rozdělením pražců „d“. Tento úsek byl zřízen v rámci související stavby „Rekonstrukce mostu v km 29,557 trati Plzeň – Žatec, 1. stavba“. Kolej zde byla položena nová v roce 2005.

Úsek km 29,688 – 30,423 sestává z kolejnic tvaru S49 (rok 1987, resp. 2005) s tuhým upevněním svěrkami ŽS3 a žebrovými podkladnicemi S4pl na betonových pražcích SB 8, resp. žebrovými podkladnicemi S4 na betonových pražcích SB 6. Rozdělení pražců je „d“. Výjimku tvoří 13 ks dřevěných pražců pod přejezdovými panely (včetně přesahu) přejezdu v km 30,271 s rozdělením 600mm, k nimž jsou uchyceny kolejnice tvaru S49 s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích T5.

Od km 30,423 do km 30,911 je stávající železniční svršek tvořen kolejnicemi tvaru T (z roku 1967 resp. 2005) s tuhým upevněním svěrkami T5/T6 na rozponových podkladnicích T5 a pražcích SB5 z roku 1967 s rozdělením „e“, do km 30,530 je pravý kolejnicový pás tvaru S 49 z roku 2005, s výjimkou jednoho kolejového pole v úseku km 30,550 – 30,575 vloženého v roce 2005, sestávajícího se z kolejnic S49 na pražcích SB6 s tuhým upevněním na žebrových podkladnicích a rozdělením „d“.

V úseku km 30,911 – 31,050 je kolejový rošt opět tvořen kolejnicemi tvaru T (rok 1967) s tuhým upevněním svěrkami T5/T6 na rozponových podkladnicích T5, avšak na bukových dřevěných pražcích z roku 1967 s rozdělením „e“.

Kolejový rošt v úseku km 31,050 – 31,750 se skládá z kolejnic tvaru S49 (z let 1979 - 89) na dřevěných pražcích (buk, 1967, resp. 2000) s upevněním svěrkami T5/T6 na rozponových podkladnicích T5. Rozdělení pražců je „e“. Výjimku tvoří pravý kolejnicový pás v úseku km 31,050 – 31,210 a levý

kolejnicový pás v úseku 31,435 – 31,485, které jsou tvaru T z roku 1967.

Úsek od km 31,750 do km 32,000 je tvořen kolejnicemi tvaru T (z roku 1967) na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích T5 a rozdělením pražců „e“.

Následující úsek km 32,000 až 32,158 = ZV1 ŽST Plasy sestává z kolejnic tvaru S49 (z roku 1985) na dřevěných pražcích bukových (z roku 2000) s tuhým upevněním svěrkami T5/T6 na rozponových podkladnicích T5 a s rozdělením pražců „e“, v úseku km 32,000 – 32,010 na pražcích betonových SB5.

Poslední kolejové pole délky 25m před vjezdovou výhybkou č.1 do ŽST Plasy a pod přejezdovou konstrukcí z živice v km 32,135 - 32,159 bylo vloženo při údržbě v roce 2010 a sestává z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním svěrkami ŽS4 na žebrových podkladnicích S4.

Na plzeňském zhlaví ŽST Plasy se nacházejí dvě výhybky. Výhybka č.1 v km 32,160 (v novém staničení km 32,159) je tvaru JS49-1:9-300-L,I,HZ,d,K z roku 1985 a má odbočnou větev zapojenou do koleje č.3. Výhybka č.2, napojená svým výměnovým stykem na koncový styk výhybky č. 1 v km 32,193 (v novém staničení km 32,192), je tvaru JT6°-P,p,HZ,d,KS z roku 1971 a její odbočná větev vede do koleje č.2. Obě výhybky jsou na dřevěných pražcích.

Kolejový rošt v hlavní koleji č. 1 ŽST Plasy za výhybkou č. 2 v úseku km 32,219 – konec stavby v km 32,405 sestává z kolejnic tvaru T (z roku 1967) na dřevěných pražcích (TOS, 1967) s upevněním svěrkami T5/T6 na rozponových podkladnicích T5. Rozdělení pražců je „e“.

Předjízdna kolej č. 2 ŽST Plasy, je tvořena kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích (buk), s tuhým upevněním svěrkami ŽS4 (ŽS3) a žebrovými podkladnicemi S4. Rozdělení pražců je „c“. Přípojné pole k výhybce č. 2 délky 25 m bylo vloženo v roce 2005 po demontáži výhybky č. 4 navazující na koncový styk výhybky č.2, v níž byl počátek 4. koleje, jež byla zkrácena a zaslepena. Následující pole do km 32,453 pochází z roku 1989.

Úsek délky cca 51m v předjízdne koleji č. 3 ŽST Plasy od koncového styku výhybky č. 1, tj. km 32,192 – 32,243, sestává z kolejnic tvaru S49 na pražcích dřevěných bukových. Kolejové pole za výhybkou v délce 18m (do km 32,210) sestává z tuhého upevnění svěrkami T1/T2 na rozponových podkladnicích T2 z roku 1985, následující pole délky 33m z tuhého upevnění na žebrových podkladnicích ŽS4 (ŽS3) bylo vloženo po demontáži výhybky č. 3 v roce 2005, která spojovala koleje 5 a 3. V úseku km 32,243 – 32,658 je vloženo kolejové pole po regeneraci během údržby v roce 2010 z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním svěrkami T5/T6 a rozponovými podkladnicemi T5.

Pražce SB5 v trati vlivem stáří materiálu vykazují praskliny, dřevěné pražce jsou místy vyhnílé se zatlačenými podkladnicemi. Stav upevnění kolejnic nezaručuje dlouhodobě dodržení požadovaného rozchodu koleje. Podkladnice a upevnění jsou značně zkorodované a je zde výrazně snížena jeho drážebnost. Kolejové lože je v úseku s dřevěnými pražci znečištěné prachovitou a hlinitou příměsí a místy zarostlé.

4. 2. 2. Využití dosavadního majetku

Z demontovaného svrškového materiálu budou dále využity kolejnice, pražce a upevňovací materiál, které jsou dle předkategorizace z roku 2009 označeny jako užité. Tento materiál bude předán správci k dalšímu využití nebo bude využit při stavbě. V traťové (hlavní) koleji se jedná o veškerý materiál kolejnic tvaru S49, tj. 3042 m kolejnic, 600 ks dřevěných pražců včetně upevnění (rozponové, tuhé, svěrky T5/T6, vyjma vložek M) a dále 92 ks žebrových podkladnic S 4pl po demontáži pražců SB 8 označených jako šrot (46 ks). Ačkoli předkategorizace z roku 2009 nerozlišuje typ svršku v předjízdnych kolejích č. 2, 3 a definuje veškerý materiál jako šrotový, kolejová pole délky 26m resp. 33m, zřízená v roce 2005 náhradou za zrušené výhybky č. 3, 4, z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích s tuhým, žebrovým upevněním, budou po demontáži předány správci jako užitý materiál. Při stavbě budou využity pražce SB 6 z demontovaného kolejového pole v úseku km 30,550 – 30,575, které se upotřebí při náhradě pražců SB 6 označených jako šrot v úseku s čištěním šterkového lože. V předjízdnych kolejích č. 2, 3 budou dále využita nedemontovaná kolejová pole navazující na svršek z užitého resp. nového materiálu.

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

Vytěžený materiál kolejového lože bude přednostně opětovně využit při doplnění šterku do zapuštěného (polozapuštěného) kolejového lože v trati nebo do zásypů. Při čištění šterkového lože v úseku km 29,688 – 30,420 se předpokládá odpad z čištění 40%, tj. 60% využití stávajícího materiálu. 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, vyplnění rýh pro kabelovou trasu, případně do násypů pod podkladní vrstvy vozovky. Přebytečná vytěžená zemina bude odvezena na skládku, stejně tak i vybouraný beton, suť a výdřeva po rekonstrukci umělých objektů žel. spodku a stavědla St. 1.

Vzhledem k příznivému stáří zařízení a prvků zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení bude většina demontovaného materiálu po provedení prací na žel. svršku a spodku opětovně

vložena zpět do kolejíště, převážně ve stejném staničení. Zařízení, které bude nahrazeno novým, bude vykázáno jako užitý materiál a předáno správci k dalšímu využití. Z hlediska PS 08-02 se jedná především o čidla počítačů náprav v trati, z hlediska PS 09-03 se jedná o komplet výstroje PZS – RE, ovládací skříňku, venkovní telefonní objekt a výstražníky přejezdu v km 32,144. Na skládku bude odvezen v rámci PS 09-04 materiál po demontáži 2ks elektromotorických přestavníků a v rámci SO 59-01 plastový rozvaděč a rozvodnice k RD a 3ks železničních osvětlovacích stožárů.

Z uvedeného stručného popisu současného technického stavu majetku převážné části úseku vyplývá omezené využití dosavadního hmotného majetku SŽDC. Nakládání s vyzískaným materiálem je dáno Směrnicí GR SŽDC s.o. č.11 – „Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem z majetku SŽDC ve správě ČD“. Správcem zařízení na rekonstruovaném úseku je SŽDC, s.o., SDC Plzeň.

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

Vlastní stavba vzhledem ke svému charakteru a trasování trati neumožní zvýšení traťové rychlosti $V = 70$ km/h, které však ani nebylo zadavatelem požadováno. Dojde však k odstranění lokálního omezení traťové rychlosti $V = 60$ km/h v oblasti vjezdového oblouku do ŽST Plasy.

V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena rovněž pro rychlost $V=70$ km/h (RP1), a to v celé délce úseku rekonstrukce, rychlost do odbočky bude v novém stavu v dopravních kolejích ponechána $V = 40$ km/h z důvodu stupňových v mladotickém zhlaví; (výhybky 1:9 – 300 umožňují rychlost do odbočky $V = 50$ km/h)

Vozidlům s omezenými silovými účinky na trať bude umožněno pojíždět rekonstruovaný úsek rychlostí $V_{130} = 75$ km/h. Zavedení rychlosti $V_{130} = 75$ km/h je navrhováno rovněž v předcházejícím úseku trati: při jízdě ve směru staničení od km 27,300 resp. po km 27,330 při jízdě proti směru staničení trati. Tento úsek byl rekonstruován v roce 2005 v rámci akce „Rekonstrukce mostu v km 29,557 trati Plzeň – Žatec, 1. stavba“. Kolej vyhovuje jak z hlediska GPK podle ČSN 73 6360-1 pro $V_{130} = 75$ km/h ($R_{\min} = 280$ m, $D_{\max} = 125$ mm), tak z hlediska odchylek geometrických veličin ČSN 736360-2, kde obě rychlosti V i V_{130} spadají pod stejné rychlostní pásmo RP1 ($60 < V \leq 80$ km/h) a nemusí se kolej zvlášť posuzovat pro V_{130} .

Ke zvýšení traťové rychlosti dojde i u vlaků tažených hnacími vozidly, které jsou zařazeny z hlediska příčných účinků na trať do kategorie „3“. Zvýšením poloměru vjezdového oblouku do ŽST Plasy na hodnotu $R = 350$ m dojde k odstranění omezení rychlosti $V_{-3}^{\text{pův}} = 40$ km/h. Nově budou vozidla pojíždět oblouk rychlostí $V_{-3} = 60$ km/h, tato rychlost navazuje při jízdě ve směru staničení v km 32,365 (KÚ rek. svršku) na stávající traťovou rychlost.

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku ŽST Kaznějov - ŽST Plasy 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 funkčního odvodnění železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího šterkového lože a stavebně-technického stavu kolejového roštu.

A.4.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

4. 4. 1. Zdůvodnění 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 železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího šterkového lože a stavebního stavu kolejového roštu. Je nutné zajistit po obou stranách trati volný schůdný a manipulační prostor v celé délce rekonstrukce. V místech s nevyhovující únosností zemní pláň provést sanační opatření pro zajištění odpovídající stability tělesa dráhy.

V souvislosti s rekonstrukcí svršku je nutné provést též stavební úpravy správcem určených umělých objektů (propustků).

V důsledku postupného zvětrávání skalního povrchu svahů působením exogenních činitelů a nevhodného sklonu skalních stěn dochází k pádu kamenů do průjezdného profilu koleje, které postupem času může přerůst až k vypadnutí celého skalního bloku. Proto je zapotřebí odpovídajícím sanačním opatřením eliminovat postupující degradaci povrchu skalních svahů v zářezích a odřezích změnou jejich sklonů a ve zvláště nebezpečných místech zajistit povrch skalních stěn proti pádu horniny zasítováním.

Z důvodu odstranění lokálního propadu rychlosti $V = 60$ km/h na vjezdovém oblouku do ŽST Plasy zvětšením jeho poloměru dojde k posunům koleje dovnitř oblouku o max $\Delta = 1,5$ m. Částečné napřímení oblouku si vyžádá rovněž posun dvou na sebe navázaných výhybek č. 1, 2 plzeňského zhlaví ŽST Plasy o cca 12m směrem do stanice. Vzhledem k jejich špatnému stavebně-technickému stavu budou nahrazeny

novými a vevařeny do nové bezстыkové koleje, která tak bude zřízena v hlavní koleji bez přerušení od KMDZ mostu v km 29,652 do km 32,911.

Při rekonstrukci přejezdu v km 32,144 je třeba provést také úpravu PZS (změna parametrů přejezdu). Vnitřní zařízení přejezdu se v současnosti nachází v budově stavědla St. 1 ŽST Plasy, které je určeno k demolici. Dojde také k doplnění 1ks výstražníku levého, aby byl zajištěn rozhled na výstražník také při nájezdu od křižovatky se silnicí I/27, splňující požadavky ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

4. 4. 2. Umístění stavby

Vlastní stavba bude realizována převážně v rozsahu hranic pozemků se způsobem využití dráha ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., resp. ve vlastnictví Českých drah, a.s. Jedná se o pozemky v katastrálním území 721 522 Nebřeziny p.č. 152/2 (trať do km 31,120), v k.ú. 721 531 Plasy o pozemek p.č. 255/89 (km 31,120 – 32,156) a o pozemek ČD, a.s. p.č. 255/1 v ŽST Plasy (od km 32,156).

Stavba částečně zasahuje také na pozemky p.č. 467/2 k.ú. Plasy ostatní plocha – ostatní komunikace v majetku Města Plasy (v části SO 19-02 a 301), a p.č. 465/4 k.ú. Plasy ostatní plocha – silnice ve vlastnictví ČR a správě ŘSD ČR (v části SO 19-02) z důvodu zřízení odvodnění vozovky komunikace na přejezdu a vyústění svodného potrubí do příkopu podél silnice I/27. Společná kabelová trasa sdělovacího kabelu ČD, a.s. a dálkového kabelu DOZZ SŽDC, s.o., navržená částečně v zaměřené trase stávajícího kabelu DOZZ, v rámci PS 08-01 a PS 08-02 zasahuje rovněž na pozemky v k.ú. Plasy p.č. 255/85 (ČR/SŽDC, s.o., trvalý travní porost).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na drážních pozemcích v k.ú. Plasy p.č. 255/1 u 5. koleje naproti výpravní budovy a p.č. 255/74 u 2. a 4. koleje v ŽST Plasy, na pozemku v k.ú. Kaznějov p.č. 447/1 u manipulační koleje č.5 v žst . Kaznějov. Vlastníkem pozemků p.č. 255/1, 255/74, 173/17 a 255/83 k.ú. Plasy a p.č.447/1 v k.ú. Kaznějov jsou České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1 – Nové Město, právo hospodaření na pozemcích p.č. 152/2 k.ú. Nebřeziny a 255/85, 255/89 k.ú. Plasy v majetku ČR přísluší Správě železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Majitelem pozemku p.č. 467/2 k.ú. Plasy je Město Plasy, Plzeňská 285, 331 01 Plasy, vlastníkem pozemku p.č. 465/4 k.ú. Plasy je Česká republika, právo hospodaření přísluší Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4.

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

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

Charakter stavby je podmíněn postupným předáváním jednotlivých PS a SO a jejich částí do provozu v závislosti na stavebních postupech navržených v části F – Organizace výstavby. Činnost na staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí.

Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO.

Z hlediska stavebních postupů je možno celou stavbu rozdělit na následující úseky, které budou postupně předávány do užívání:

- a) propustek v km 32,185
- b) přejezd v km 32,144
- c) traťový úsek Kaznějov – Plasy

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti, délky trvání objízdné trasy a náhradní trasy pro pěší jednotlivé provozní soubory a stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Provizorní stavy jsou patrné z dokumentace jednotlivých PS, SO a dále z dokumentace POV (část F – Organizace výstavby).

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickou bezpečnostní zkouškou (TBZ) a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu se

předpokládá u SO 18-01, SO 18-02, SO 19-01, SO 19-02, SO 301 3 měsíce, u ostatních PS a SO 6 měsíců. Konečné slovo při stanovení délky a podmínek zkušebního provozu bude mít Drážní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku obou staveb tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min.30km/h, v následných výlukách návrhovou rychlost 70km/h, a dále dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/1995 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se především o přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 32,144 a v rámci rekonstrukce části zhlaví ve stanici i o prvky, které prošly obnovou (výhybky, návěstidla, počítače náprav, osvětlovací stožáry aj.). Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Zařízení je nutné přezkoušet i s ohledem na dálkové řízení trati pomocí kabelu DOZZ. Za tohoto stavu je nutné počítat s výlukou zabezpečovacího zařízení v délce cca 3 dnů, je nutné, aby zabezpečovací a sdělovací zařízení bylo přezkoušeno a aktivováno do činnosti nejpozději před ukončením kolejové výluky dle ROV. Proto je nutná vzájemná koordinace prací jednotlivých PS a SO během výluky a ponechání dostatečného prostoru ve výluce pro přezkoušení zab.zařízení před jeho aktivací. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti.

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ

Technicko bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Technicko bezpečnostní zkoušce podléhají dle Vyhlášky č. 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty, které spadají do kategorie stavby dráhy. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

Technicko bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření:

- technické způsobilosti určených technických zařízení,
- provedení zkoušek únosnosti pláně tělesa železničního spodku,
- zaměření prostorové průchodnosti,
- prokázání přechodnosti.

Na základě TBZ se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

Seznam PS a SO podléhající TBZ:

PS 08-01	Kaznějov - Plasy, přeložka sdělovacího vedení
PS 08-02	Kaznějov - Plasy, ochrana kabelových tras
PS 09-01	ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení
PS 09-02	ŽST Plasy, ochrana kabelových tras
PS 09-03	ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144

PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

SO 18-01 Kaznějov - Plasy, železniční svršek
SO 18-02 Kaznějov - Plasy, železniční spodek
SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek
SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek
SO 201 Kaznějov - Plasy, sanace skal
SO 202 ŽST Plasy, sanace skal
SO 301 ŽST Plasy, železniční přejezd v km 32,144
SO 401 Propustek v km 30,148
SO 402 Propustek v km 30,786
SO 403 Propustek v km 31,205
SO 404 Propustek v km 32,185
SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD
SO 59-02 ŽST Plasy, EO

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Veškerý hmotný majetek charakteru železniční dopravní cesty určený k rekonstrukci a vlastní rekonstrukci dotčený je vlastnictvím státu. Právo hospodaření s tímto majetkem přísluší SŽDC, s.o., OŘ Plzeň. Provozovatelem dráhy na této trati je SŽDC, s.o., řízení provozu je v současnosti v kompetenci Českých drah, a.s. RCP Plzeň. Dominantním uživatelem železniční dopravní cesty a zároveň provozovatelem veřejné drážní osobní dopravy jsou České dráhy, a.s. zajišťovaná organizační složkou KCOD Plzeň.

Místní komunikace III. třídy (funkční skupiny C) navazující na přejezd v km 32,144 je v majetku Města Plasy. Správcem komunikace je SÚS Kralovice.

Vlastníkem lesní cesty napojující se na přejezd v km 30,271 jsou Lesy České republiky, s.p.

Majitelem silnice I. třídy č. 27 (Plzeň – Žatec) je Česká republika. Právo hospodaření s tímto majetkem přísluší Ředitelství silnic a dálnic, ČR, Správa Plzeň.

K tělesu silnice patří i objekty odvodnění, např. podélné příkopy. V případě příkopu levého, který se nachází při jízdě směrem na Kralovice za křižovatkou tvaru T s místní komunikací k přejezdu v žkm 32,144 a do místní části Plas-Ryplíčky, tvoří jeho dno v délce cca 30 m společnou hranici drážního a silničního pozemku. Tento příkop bude v místě vyústění svodného potrubí od přejezdu obetonován.

Součástí silnice je i silniční nadjezd nad železniční tratí v žkm 32,000, tj. v úseku, kde bude probíhat rekonstrukce. Samotné konstrukce nadjezdu se stavba nedotkne.

Přehled vlastníků, správců a provozovatelů zařízení dotčených stavbou v členění podle jednotlivých PS, SO je uveden rovněž v příloze.

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

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, obecné technické požadavky na stavby a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušnými vyhláškami.

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

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

Stavební postupy a časový harmonogram prací je vypracován tak, aby chodci směřující do místní části Plas - Ryplíčky, nebyli nuceni procházet stavenišťem či stavbu složitě obcházet po silnici I. třídy a objíždět trasu vozidel. Uzavírka podchodu/propustku v km 32,185 včetně obou přístupových cest se omezí jen na nezbytně nutnou dobu, během které se bude provádět nejen sanace zdiva, křídel a terénní úpravy propustku, ale i práce na horní stavbě propustku.

V průběhu výstavby bude nejprve 25. den výluky traťové koleje uzavřen podchod/propustek včetně

obou přístupových cest pro pěší. Doba trvání hlavních prací na propustku nepřesáhne 7 dní. Během této doby budou chodci společně se silniční dopravou využívat sousední úrovněvý přejezd v km 32,144 po provizorní konstrukci z železobetonových panelů. Po dokončení uzavírky budou na propustku probíhat ještě dokončovací práce takového charakteru, které neomezí pohyb chodců.

Stávající úrovněvý křížení místní komunikace III. třídy s železniční tratí v km 32,144 po stavební stránce v současnosti nesplňuje a ani po rekonstrukci nebude splňovat podmínky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Není a nebude dodržen maximální dovolený podélný sklon vozovky 8,33% v nájezdu mezi křižovatkou se silnicí I/27 a přejezdem, kde stávající i navrhovaný sklon jízdního pásu vozovky činí 11,60%. Rovněž podélný sklon komunikace za přejezdem v ulici K Letišti, kde komunikace stoupá směrem k letišti průměrným sklonem 12,3%, a kterou z důvodu absence chodníků jsou nuceni využívat i chodci, nevyhovuje a ani v budoucnu nebude schopná vzhledem k okolní zástavbě vyhovět požadavkům Vyhlášky.

Chodcům, směřujícím do místní části Plas-Rypličky, je k dispozici sousední mimoúrovňový podchod/propustek v km 32,185, jehož vyústění je v prostoru u hlavní silnice I/27 cca 40 m od křižovatky této silnice s místní komunikací k přejezdu a do Plas-Rypličky. Protože se k němu schází z již sklonově nevyhovující komunikace v ulici K Letišti z místa cca 50 m nad přejezdem rampou o průměrném sklonu 19,5% (zatímco sklon komunikace se snižuje s blížícím se úrovněvým přejezdem), nelze ani tady vyhovět požadavkům Vyhlášky.

A.9 Členění projektové dokumentace

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
 - B.1 Souhrnná technická zpráva
 - B.2 Provozní a dopravní technologie
 - B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.4 Dopravní opatření
- C. Situace stavby
 - C.1 Přehledná situace stavby
 - C.2 Koordinační situace
- D. Technologická část
 - D.1 PS 08-01 Kaznějov – Plasy, přeložka kabelu ČD
 - D.2 PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras
 - D.3 PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka kabelu ČD
 - D.4 PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras
 - D.5 PS 09-03 ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144
 - D.6 PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ
- E. Stavební část
 - E.1 Železniční svršek a spodek
(SO 18-01, SO 19-01 Kaznějov – Plasy (ŽST Plasy), železniční svršek)
(SO 18-02, SO 19-02 Kaznějov – Plasy (ŽST Plasy), železniční spodek)
 - E.2 Sanace skalních svahů
 - E.2.1 SO 201 Kaznějov – Plasy, sanace skal
 - E.2.2 SO 202 ŽST Plasy, sanace skal
 - E.3 Železniční přejezdy
(SO 301 ŽST Plasy, přejezd v km 32,144)
 - E.4 Propustky
 - E.4.1 SO 401 Propustek v km 30,148
 - E.4.2 SO 402 Propustek v km 30,786
 - E.4.3 SO 403 Propustek v km 31,205
 - E.4.4 SO 404 Propustek v km 32,185
 - E.5 Silnoproud

- E.5.1 SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD
- E.5.2 SO 59-02 ŽST Plasy, EOv
- E.6 Demolice
(SO 601 ŽST Plasy, demolice St. 1)
- F. Organizace výstavby
- G. Náklady stavby
 - G.1 Náklady stavby – neoceněný výkaz výměr
- 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 Návrh vytyčovací sítě
 - I.4 Koordináční vytyčovací výkres
 - I.5 Obvod stavby
 - I.6 Geodetické a mapové podklady
- J. Geotechnický průzkum
 - J.1 Geotechnický průzkum, PRAGOPROJEKT, a.s. (12/2003)
 - J.2 Zpráva o geotechnickém průzkumu – výtah, KONSULTA V.E.P. (12/2000)
 - J.3 Podrobný GTP žel. spodku v oblasti žst. Plasy, WALTEC, v.o.s. (07/2009)
 - J.4 Doplnující GTP pro návrh odvodnění v úseku Kaznějov-Plasy, WALTEC, v.o.s. (07/2009)
 - J.5 Hlavní prohlídka propustku v km 32,185, Ing. Josef Hlavnička (05/2009)
 - J.6 Hlavní prohlídka propustku v km 30,786, Ing. Josef Hlavnička (07/2009)

A.10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

Dle Sdělení Ministerstva dopravy ČR č. 111/2004 Sb. o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému předmětná celostátní trať Plzeň – Žatec není zahrnuta do evropského železničního systému. Posouzení shody s technickými specifikacemi interoperability podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství se tudíž nezpracovává.

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

Stavba v celé své délce souvisí se stavbou SŽDC, s.o. „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“, jež byla realizována v předstihu v letech 2005 – 2006. V rámci stavby byla v souběhu s traťovou kolejí provedena nová dálková kabelizace (PS 602 Diagnostický kombinovaný kabel). Zpracovatelem projektu stavby je SUDOP Praha, a.s. – ing. Lapáček, zhotovitelem AŽD Praha s. r. o., Závod Kolín - p. Krampera). Realizací této stavby bylo původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu, původní kolejové obvody byly nahrazeny počítači náprav.

Z důvodu kolize tohoto dálkového kabelu a zabezpečovacích kabelů s rekonstruovanými objekty železničního spodku jsou jako součást stavby zřízeny samostatné provozní soubory PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras a PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ, které řeší přeložky těchto kabelů v celé délce rekonstrukce svršku.

Stavba dále na svém začátku bezprostředně souvisí se stavbou „Rekonstrukce mostu v km 29,557 trati Plzeň – Žatec, 1. stavba“, jež byla realizována v předstihu v letech 2005 – 2006. V rámci stavby byla provedena sanace kamenného zdiva spodní stavby mostního objektu a kamenných kleneb na začátku a na konci mostu, hydroizolace částí z kamenného zdiva a rekonstrukce železničního svršku v přilehlých

úsecích na předmostí v délkách cca 70m na obě strany. Zpracovatel projektu stavby je VALBEK spol. s r.o., pracoviště Plzeň – ing. Porkát, zhotovitelem FIRESTA a. s., Odštěpný závod Plzeň - p. Šich).

Návrh geometrické polohy pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“ je vypracován v návaznosti na kolejové úpravy v rámci SO 03 Železniční svršek výše uvedené stavby. Pro zajištění ochrany mostu v km 29,557 před účinky bezstykové koleje ve směru od Plas bude před žateckou opěrou mostu vloženo kolejnicové malé dilatační zařízení (KMDZ). KMDZ bude zřízeno v úseku rekonstrukce kolejového roštu novým materiálem realizované v rámci stavby „Rekonstrukce mostu...“, v tomto úseku bude rovněž provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje. Montáž KMDZ bude provedena na dřevěné pražce namísto prostých kolejnic S49. Bližší podrobnosti jsou uvedeny v textové a výkresové části E.1.1 Kaznějov – Plasy, kolejové řešení této dokumentace.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace stavby :	rok 2014
Předpokládaná doba trvání stavby :	75 dní
Předpokládaná délka nepřetržité výluky traťové (hlavní staniční) koleje:	65 dní
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 32,144	65 dní
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 30,271	65 dní

Výluky kolejí:

Stavba se bude skládat z etapy přípravné (nulté), deseti etap hlavních prací (etapa 1-10) a jedné dokončovací etapy (etapa 11) o celkové délce 75 dní.

V nulté etapě budou probíhat přípravné práce na sanaci skalních svahů v traťovém úseku Kaznějov – Plasy bez vyloučení železničního provozu, pouze s omezením rychlosti kolem pracovních míst. Doba trvání přípravných prací je stanovena na 7 dní.

Hlavní práce budou prováděny během jedné nepřetržité výluky traťové (hlavní) koleje v délce 65N. V průběhu výluky bude organizována náhradní autobusová doprava v úseku Kaznějov – Plasy.

Během dokončovacích prací v rámci 11. etapy bude vyloučena na plzeňském zhlaví dočasně kusá 3. staniční kolej, která bude napojována na nový stav.

Doba trvání nepřetržité výluky byla navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu. Železniční doprava bude v tomto období vyloučena v celém traťovém úseku Kaznějov – Plasy. Osobní vlaky budou v daném úseku nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. V úsecích Kaznějov – Plzeň a Plasy – Mladotice (-Most) bude železniční doprava organizována bez omezení.

K obratu souprav vlaků může docházet jak v ŽST Kaznějov, tak v ŽST Plasy. V Kaznějově lze soupravy objíždět nebo vytahovat až k označníku směr Plasy bez omezení. Pro obrat souprav v Plasích bude na posunutém kaznějovském zhlaví zřízeno provizorium, které dočasně propojí dopravní koleje č. 1, 2, jež jsou přístupné cestujícím z nástupišť. Stavební délka provizorní výtažné koleje č. 2a bude 35m a vyhoví nárokům na objíždění souprav lokomotivou či na této trati se běžně vyskytujícímu motorovému vozu řady 842 (854).

Během výluky traťové koleje bude provoz ve stanici Plasy organizován takto:

- 5. kolej bude obsazena mechanizací zhotovitele stavby,
- 3. kolej bude ukončena kuse, sjízdná bude z mladotického zhlaví,
- na začátku a na konci výluky traťové koleje, tzn. během 1. etapy (1 den) a 2 na sebe navazujících etap 10+11. (celkem 2 dny) nebude možné objíždění souprav po 1. a 2. koleji, obě koleje budou ukončeny směrem na Kaznějov kuse. V případě, že nebude možné zajistit řazení vlaků formou motorových jednotek, samostatných motorových vozů či souprav s lokomotivami na obou koncích, bude nutné prodloužit náhradní autobusovou dopravu již do ŽST Mladotice.
- sjízdnost, parametry a zabezpečení kusých kolejí č. 4. a 6. se nemění,
- koleje č. 1, 2, 3 a 5 budou mít zkrácenou užitečnou délku, ta však bude vzhledem k délce vlaků osobní dopravy pro tyto potřeby dostačující.

Zhotovitel zajistí při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50 km/h, následně do dvou týdnů návrhovou rychlost 70km/h, a dále dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4. Následná podbíjení si rovněž vyžádají krátkodobé výluky železničního provozu.

Uzavírky komunikací a přístupových cest:

Uzavírka železničního přejezdu v km 32,144 potrvá po celou dobu výluky koleje. V rámci jednodenní 1. etapy, která začíná 8. dnem výluky traťové koleje, bude demontován stávající živičný kryt vozovky na přejezdu a snesen kolejový rošt. Bude zřízena provizorní přechodová ocelová konstrukce z železobetonových panelů, která bude následující dny využívána vozidly směřujícími do místní části Plas-Rypličky, ale i chodci náhradou za uzavření sousedního podchodu/propustku v km 32,185 v době jeho rekonstrukce. Hlavní práce na podchodu/propustku, který leží na trase staveništní dopravy, si vyžádají rovněž její odklon. Dočasná trasa osobních automobilů během výluky a výstavby nové konstrukce přejezdu, bude vedena po komunikacích přes místní část Plas - Rypličku, kolem letiště a po silnici I/27, na kterou se napojí v místní části Plas - Panholci.

Objízdná trasa pro silniční vozidla během uzavírky přejezdu je shodná s dočasnou trasou dopravy.

Uzavření železničního přejezdu v km 30,271, opatřeného trvale uzamykatelnou zábranou odstraňovanou na požádání, se předpokládá po celou dobu výluky traťové (hlavní) koleje, sdělovacího a traťového zabezpečovacího zařízení, do kterého je přejezd vázán, tj. 65 dní nepřetržitě, přístup přes přejezd bude umožněn osobám, které vlastní povolení a jsou řádně proškoleny (v současnosti cca 10 osob) a to vždy po oznámení stavbyvedoucímu / asistentovi stavbyvedoucího, bude zajištěno provizorní úrovnové křížení v pauzách mezi čištěním šterkového lože, rekonstrukcí kolejnic a závěrečného podbití. Objízdná trasa vzhledem k charakteru přejezdu a významu lesní cesty nebude zavedena.

A.13 Přílohy

- 1) Přehled pozemků dotčených stavbou v členění dle jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.
- 2) Přehled vlastníků, správců a provozovatelů zařízení dotčených stavbou.

V září 2012

Vypracoval: Ing. Karel Ogoun

aktualizoval
V říjnu 2013

Vypracoval: Bc. Oldřich Hřib

PŘEHLED POZEMKŮ DOTČENÝCH STAVBOU V ČLENĚNÍ DLE JEDNOTLIVÝCH SO A PS

"Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov - Plasy trati Plzeň - Žatec"

Číslo a název provozního souboru / stavebního objektu		Vlastník pozemku - právo hospodaření / Parcelní číslo pozemku									
		SŽDC, s.o.		ČD, a.s.		Město Plasy	ŘSD ČR	ČD, a.s.			
		152/2	255/89	255/85	255/1				173/17	255/83	467/2
PS	08-01	Kaznějov - Plasy, přeložka kabelu ČD	ANO	ANO	ANO	X	ANO	X	X		X
PS	08-02	Kaznějov - Plasy, ochrana kabelových tras	ANO	ANO	ANO	X	ANO	X	X		X
PS	09-01	ŽST Plasy, přeložka kabelu ČD	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
PS	09-02	ŽST Plasy, ochrana kabelových tras	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
PS	09-03	ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
PS	09-04	ŽST Plasy, úprava SZZ	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
SO	18-01	Kaznějov - Plasy, železniční svršek	ANO	ANO	X	X	X	X	X		X
SO	18-02	Kaznějov - Plasy, železniční spodek	ANO	ANO	X	X	X	X	X		X
SO	19-01	ŽST Plasy, železniční svršek	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
SO	19-02	ŽST Plasy, železniční spodek	X	ANO	X	ANO	X	ANO	ANO		X
SO	201	Kaznějov - Plasy, sanace skal	ANO	ANO	X	X	X	X	X		X
SO	202	ŽST Plasy, sanace skal	X	ANO	X	X	X	X	X		X
SO	301	ŽST Plasy, přejezd v km 32,144	X	ANO	X	X	X	ANO	X		X
SO	401	Propustek v km 30,148	ANO	X	X	X	X	X	X		X
SO	402	Propustek v km 30,786	ANO	X	X	X	X	X	X		X
SO	403	Propustek v km 31,205	X	ANO	X	X	X	X	X		X
SO	404	Propustek v km 32,185	X	X	X	ANO	X	X	X		X
SO	59-01	ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabel. rozvodů a přípojka RD	X	ANO	X	ANO	X	X	X		X
SO	59-02	ŽST Plasy, EOY	X	X	X	ANO	X	X	X		X
SO	601	ŽST Plasy, demolice St. 1	X	ANO	X	X	X	X	X		X
---	---	Plochy pro zařízení staveniště a meziskládky materiálu	X	X	X	ANO	X	X	X		ANO
---	---	Přístup ke stavbě po pozemku	ANO	ANO	X	ANO	X	ANO*	ANO**		ANO

* přístup povolen pouze během rekonstrukce podchodu/propustku v km32,185 po dobu max. 7 dní

** pozemek silnice, provoz stavebního dopravy bez omezení

PŘEHLED VLASTNÍKŮ, SPRÁVCŮ A PROVOZOVATELŮ ZAŘÍZENÍ DOTČENÝCH STAVBOU

"Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov - Plasy trati Plzeň - Žatec"

číslo a název provozního souboru / stavebního objektu		vlastník zařízení		právo hospodáření s majetkem		správce zařízení		nový		provozovatel zařízení	
		stávající	nový	stávající	nový	stávající	nový	stávající	nový	stávající	nový
PS 08-01	Kaznějov - Plasy, přeložka kabelu ČD	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.
PS 08-02	Kaznějov - Plasy, ochrana kabelových tras										
	Dálkový kombinovaný kabel DOZ	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.
	Místní zabezpečovací kabely	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
PS 09-01	ŽST Plasy, přeložka kabelu ČD	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.	ČD-Telematika, a.s.
PS 09-02	ŽST Plasy, ochrana kabelových tras	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
PS 09-03	ŽST Plasy, PZS přejezdu v km 32,144	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
PS 09-04	ŽST Plasy, úprava SZZ	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o., SDC SSZT Plz	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 18-01	Kaznějov - Plasy, železniční svršek	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 18-02	Kaznějov - Plasy, železniční spodek	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 19-01	ŽST Plasy, železniční svršek	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 19-02	ŽST Plasy, železniční spodek	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 201	Kaznějov - Plasy, sanace skal	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 202	ŽST Plasy, sanace skal	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 301	ŽST Plasy, přejezd v km 32,144										
	Přejezd dle písm. c) odst. 2 §14 zák. 13/1997Sb.	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o., SDC ST Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
	Místní komunikace III. třídy	Město Plasy	Město Plasy	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM	Město Plasy, SMM
SO 401	Propustek v km 30,148	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 402	Propustek v km 30,786	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 403	Propustek v km 31,205	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 404	Propustek v km 32,185	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SMT Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 59-01	ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabel, rozvodů a přípojka RD	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SEE Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SEE Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 59-02	ŽST Plasy, EOv	ČR	ČR	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., SDC SEE Plzeň	SŽDC, s.o., SDC SEE Plzeň	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*	SŽDC, s.o.*
SO 601	ŽST Plasy, demolice St. 1	ČR	X	SŽDC, s.o.	X	SŽDC, s.o., SDC SBBH Plz	X	SŽDC, s.o.*	X	SŽDC, s.o.*	X

* - zajišťují ČD, a.s., RCP Ústí nad Labem

- SŽDC, s.o.

SMM

SDC Plz

ST

SEE

SSZT

SMT

SBBH
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa majetku města

Správa dopravní cesty Plzeň

Správa tratí

Správa elektrotechniky a energetiky

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

Správa mostů a tunelů

Správa budov a bytového hospodářství