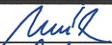

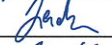



Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák		 <b>PROGI</b> SPOL. S R. O. ....	
Vypracoval:	Tomáš Jenčík			
Kontroloval:	Ing. Miroslav Novák			
Objednatel: <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň			Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem projekce@progi.cz Tel: 411 198 004	
Stavba:  <b>ODSTRANĚNÍ PROPADU RYCHLOSTI NA TRATI          TÁBOR-RAŽICE, V ÚSEKU TÁBOR (MIMO) - PÍSEK (MIMO)</b>			Číslo projektu:	24/2014
			Datum:	03/2015
			Stupeň:	P
			Měřítko:	
PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Část:	A
			Číslo výkresu:	

## **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)**

**Projekt stavby**

## A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Charakter stavby:	Opravné práce, liniová stavba
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Tábor – Písek , TÚ 1811
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Plzeň Škroupova 1017/11, Plzeň
Obec:	Tábor, Nasavrky, Svrabov, Balkova Lhota, Záhoří, Vrcovice, Písek
Katastrální území:	Tábor, Nasavrky, Svrabov, Balkova Lhota, Záhoří, Vrcovice, Písek
Kraj:	Jihočeský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Správce investice:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Plzeň Sušická 1168/23 326 00 Plzeň
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	PROGI spol. s r.o. Žukovova 79/60 400 03 Ústí nad Labem IČ: 032 42 137

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

Stavba bude realizována výhradně na pozemcích SŽDC s. o.. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

V rámci stavby nedochází k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

### A.1.3 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů a o dodržení obecných požadavků na výstavbu

Projekt stavby splňuje podmínky a požadavky dotčených orgánů a splňuje obecné požadavky na výstavbu.

### A.1.4 Předpokládaná doba výstavby

Stavba bude realizována dle stanovení výluk dotčených kolejí. V následující tabulce jsou uvedeny termíny odsouhlasených výluk, které byly aktuální v době zpracování této projektové dokumentace.

postup	činnost	typ výluky	dobu trvání
	zahájení stavby		...
1.	přípravné práce Úsek 01	bez výluky	...
2.	přípravné práce Úsek 01	10x 8h	
3.	úsek 01=Tábor – Balkova Lhota Hlavní práce na žel. svršku, spodku, žel. přejezdech a mostních objektech + úpravy zab. zař.	21N	Předpoklad 09-10/ 2015
4.	přípravné práce Úsek 02	bez výluky	
5.	přípravné práce Úsek 02	10x 8h	
6.	Úsek 02=Záhoří – Písek Hlavní práce na žel. svršku, spodku, žel. přejezdech a úpravy zab. zař	19N	Předpoklad 10-11/ 2015
7.	dokončovací práce	bez výluky	10-11/2015
8.	ukončení stavby		konec 11/ 2015

#### Upřesnění vymezení výluky:

1. Úsek 01 = výluka koleje v úseku Tábor (včetně staniční koleje č. 3f) – Balkova Lhota (včetně záhlaví a záhlaví směr Tábor)
2. Úsek 02 = výluka koleje v úseku Záhoří (včetně záhlaví a záhlaví směr Písek město) – Písek město (včetně záhlaví a záhlaví směr Záhoří)



## A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### A.2.1 Všeobecně

Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo) “ je nezbytnou součástí realizace záměru Jihočeského kraje na udržení podílu železniční dopravy na dopravní obsluze.

Začátek stavby, který je posuzován v tomto ZP je stanoven do km 2,350, konec stavby je stanoven do km 55,188 536.

Podkladem pro vyhotovení tohoto projektu stavby je odsouhlasený Záměr projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) - Písek (mimo) a Schvalovací protokol záměru projektu č.j.: 50882/2014-O15 ze dne 25. 11. 2014 a Schvalovací protokol MD č.j. 233/2014-910-IZD/2 ze dne 13. 11. 2014.

Traťový úsek Tábor – Balkova Lhota – Písek je důležitou dopravní spojkou mezi tratěmi (Praha) Benešov u Prahy – České Budějovice č. (221), 220 a tratí Zdice – Protivín č. 200. Účelem stavby je odstranění propadu rychlosti a zvýšení kultury cestování pro širokou veřejnost.

Celý dotčený traťový úsek není elektrifikován, trať v celém úseku je jednokolejná.

V rámci stavby nedochází k trvalým a ani dočasným záborům sousedících pozemků. Stavba a zařízení staveniště budou realizovány převážně na pozemcích SŽDC.

Rovněž zařízení staveniště bude na pozemcích v majetku SŽDC. Stavbou nedojde ke zhoršení životního prostředí, veškeré odpady budou uloženy v souladu se zákonem o odpadech.

Ve vybraných úsecích trati je navrženo odstranění propadů rychlosti jednak úpravami GPK a stavu žel. svršku, tak zavedením rychlostního profilu  $V_{130}$  s přepočtem stávajících parametrů.

### A.2.3 Členění

Stavba je dle záměru projektu rozdělena na dva úseky :

**01 – Tábor (mimo) – Balkova Lhota (km 2,346-8,659)**

**02 - Záhoří – Písek-město (km 49,358 – km 55,188)**

Stavba je členěna následujícím způsobem:

#### **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

**PS 01 – 201** Úpravy zab. zař.

**PS 01 – 202** Úpravy zab. zař. související s úpravou svršku (montáž, demontáž)

**PS 02 – 201** Úpravy zab. zař.

**PS 02 – 202** Úpravy zab. zař. související s úpravou svršku (montáž, demontáž)

## **E. STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1.1 Železniční svršek a spodek**

- SO 01 - 101** Železniční svršek km 2,513 252 - km 8,658 938
- SO 01 - 101.1** Výstroj trati
- SO 02 - 101** Železniční svršek km 49,358 107 - 55,188 536
- SO 02 - 101.1** Výstroj trati
- SO 01 - 102** Železniční spodek km 2,513 252 - km 8,658 938
- SO 02 - 102** Železniční spodek km 49,358 107 - 55,188 536

### **E.1.2 Nástupiště**

- SO 01 – 103** Nástupiště z. Nasavrky
- SO 02 – 103** Nástupiště z. Vrcovice

### **E.1.3 Přejezdy**

- SO 01 - 104.1** Železniční přejezd v ev. km 4,992
- SO 01-104.2** Železniční přejezd v ev. km 5,770
- SO 01-104.3** Železniční přejezd v ev. km 7.372
  
- SO 02-104.0** Železniční přejezd v ev. km 49,362
- SO 02-104.1** Železniční přejezd v ev. km 50,321
- SO 02-104.2** Železniční přejezd v ev. km 52,120 **neobsazeno**
- SO 02-104.3** Železniční přejezd v ev. km 52,990
- SO 02-104.4** Železniční přejezd v ev. km 53,690 **neobsazeno**
- SO 02-104.5** Železniční přejezd v ev. km 54,690
- SO 02-104.6** Železniční přejezd v ev. km 54,960

### **E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

- SO 01 – 105.1** Most v ev. km 2,378
- SO 01 – 105.2** Most v ev. km 4,175
- SO 01 – 105.3** Most v ev. km 5,490
- SO 01 – 105.4** Propustek v ev. km 2,986
- SO 01 – 105.5** Propustek v ev. km 3,736
- SO 01 – 105.6** Propustek v ev. km 5,030
- SO 01 – 105.7** Propustek v ev. km 7,874
- SO 01 – 105.8** Propustek v ev. km 8,499

Oproti kapacitním údajům uvedeným v ZP došlo z důvodu abnormálních hektometrů a z důvodu návrhu parametrů oblouků dle geodetického zaměření k upřesnění.

**Oproti skladbě v odsouhlaseném záměru projektu došlo k redukci některých SO:**

**SO 02-104.2, SO 02-104.4**

Stavební objekty byly vypuštěny z projektu stavby z důvodu jejich realizace v předstihu v rámci opravných prací OŘ Plzeň. Opětovný zásah a výměna je tudíž bezpředmětná.

**Oproti skladbě v odsouhlaseném záměru projektu došlo k přidání SO :**

**SO 01-101.1**

Zřízení samostatného stavebního objektu pro Výstroj trati pro úsek 01 bylo doporučeno během zpracování projektu stavby. V Záměru projektu bylo s výstrojí trati uvažováno ve stavebním objektu SO 01-101 Železniční svršek jak v popisu, tak v nákladové části.

**SO 02-101.1**

Zřízení samostatného stavebního objektu pro Výstroj trati pro úsek 02 bylo doporučeno během zpracování projektu stavby. V Záměru projektu bylo s výstrojí trati uvažováno ve stavebním objektu SO 02-102 Železniční svršek jak v popisu, tak v nákladové části.

**SO 02-104.0**

Stavební objekt byl přidán po připomínkách OTH na směrovou úpravu GPK pro uvažovanou úpravu záhlaví žst. Záhoří, tj. prodloužení vstupní přechodnice přes stávající přímou ve které je situován žel. přejezd v km 49,362. Navržením přechodnice potom dochází k příčným posunům osy koleje na tomto přejezdu v současnosti se živičným povrchem. Kolej je tedy nutno směrově a výškově upravit.

**SO 02-104.6 Železniční přejezd v ev. km 54,960**

Tento stavební objekt nebyl v ZP řešen, je však nutno ho řešit.

**A.2.4. Údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízení stavby**

Stavební práce budou prováděny v době výluk. Doba trvání jednotlivých výluk byla projednána v rámci vyhotovení Záměru projektu a jejich délka není v tomto Projektu stavby měněna.

Navrhovaná technologie a zařízení odpovídá výměně součástí železničního svršku – kolejnice, pražce, upevňovací a šterkové lože.

Dále bude opětovně zřízena bezstyková kolej v celém upravovaném úseku.

Použitá drážní vozidla a mechanizace dodavatele musí odpovídat ustanovením předpisu D7/2 čl. 128 (Podmínky technické způsobilosti).

Bližší podrobnosti ohledně technologie a zařízení stavby jsou obsahem části F.

**A.2.5. Požadavky na přípravu a realizaci stavby**

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby. Z přípustné hlukové zátěže rovněž



vyplývají určitá omezení i pro práci v nočních hodinách (21,00 – 7,00), kdy rovněž platí nižší přípustné hladiny hluku pro zatížení obyvatelstva.

- Podmínky vyplývající z ohlášení stavby.
- Podmínky pro přípravu vzniklé a stanovené v rámci zpracování Záměru projektu byly zapracovány do tohoto projektu stavby. Podmínky, které vyplynuly z jednotlivých vyjádření je nutno při realizaci dodržet.
- Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby.
- Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.
- Při realizaci stavebních prací všech stavebních objektů a provozních souborů nesmí dojít ke střetu se zájmy dotčených organizací dle dokladové části a je nutno respektovat požadavky majitelů sousedních pozemků.
- U vytěžené zeminy, se kterou je uvažováno odvést na skládku, je nutno provést laboratorní kontrolu kontaminace vzorků z odebraného materiálu.
- Zhotovitelská firma předloží k odsouhlasení podrobný technologický postup výstavby a včas musí informovat zástupce příslušných obcí o uzavírce účelových železničních přejezdů na kterých nebylo zajišťováno DIO.

### **A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ**

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- Schválený Záměr projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo) (H-PRO spol. s r.o. 04/20014)
- Schvalovací protokol záměru projektu č.j.: 50882/2014-O15 ze dne 25. 11. 2014
- Schvalovací protokol MD č.j. 233/2014-910-IZD/2 ze dne 13. 11. 2014
- Zadávací dokumentace na vypracování Projektu stavby.
- Průběhy inž. sítí v prostoru stavby potvrzený správci jednotlivých sítí.
- Vlastní prohlídka na místě stavby.
- Porady projektanta a zástupců jednotlivých správ.
- Podklady dodané od OŘ Plzeň
- Geodetické a mapové podklady dodané SŽDC, s. o., SŽG
- Podklady z katastru nemovitostí.

## A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

### A.4.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo)“ je nezbytnou součástí realizace záměru Jihočeského kraje na udržení podílu železniční dopravy na dopravní obsluze.

Traťový úsek Tábor – Balkova Lhota – Písek je důležitou dopravní spojkou mezi tratěmi (Praha) Benešov u Prahy – České Budějovice č. (221), 220 a tratí Zdice – Protivín č. 200. Účelem stavby je odstranění propadu rychlosti a zvýšení kultury cestování pro širokou veřejnost.

Celý dotčený traťový úsek není elektrifikován, trať v celém úseku je jednokolejná.

Rozsah stavby je souborem především takových stavebních činností, které povedou k regeneraci železniční infrastruktury v části traťového úseku a současně k odstranění stávajících propadů rychlostí, ať již vyvolané stavem železničního svršku, technickým stavem mostních objektů (mosty a propustky) nebo stavem konstrukce železničních přejezdů. Stávající stav je nevyhovující a v některých úsecích i daleko za hranicí své životnosti.

Důvodem pro provedení úprav je vyžilý stav železničního svršku, nedostatečná drážebnost upevňovadel, ojeté kolejnice. Štěrkové lože je místy znečištěné a GPK zhoršená.

I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury ze strany OŘ Plzeň nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro odstranění propadů rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů, čímž dochází k propadu rychlosti. Z těchto důvodů je nutné provést ve vymezených úsecích tratě úpravy stávající infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní. Tato dále popisovaná stavba zahrnuje úpravy železniční infrastruktury, které jsou svým charakterem řazené mezi opravné práce.

Navrženými stavebními úpravami dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o liniovou stavbu.

Pro úpravy a regeneraci byly vybrány 2 mezistaniční úseky.

V úseku 1 tj. v úseku Tábor (mimo) – Balkova Lhota jsou kolejnice tvaru UIC 60, S49 a T převážně na betonových pražcích SB5, zčásti na B91S, SB8 a zčásti na dřevěných pražcích (buk) s rozdělením „c“ a „u“.

V úseku 2 tj. v úseku Záhoří – Písek město se střídají úseky dřevěných pražců (buk) a betonových pražců SB8 (rozd. „c“) s kolejnicemi tvaru S49.

V obou dotčených traťových úsecích Tábor (mimo) – Balkova Lhota a Záhoří – Písek (mimo) je mnoho oblouků o malém poloměru až do hodnoty  $R = 265$  m, největší sklon trati 13,7 ‰. Trať se nachází v členitém, kopcovitém terénu s množstvím náspů a zářezů. Odvodnění železničního tělesa je provedeno otevřenými příkopy, které jsou místy zanesené a v rámci této stavby bude většina z nich přeprofilována.

Stavební práce na železničním spodku se nepředpokládají ani v širé trati, ani pod dotčenými železničními přejezdy. Pouze jak již bylo zmíněno výše je navrženo přeprofilování části stávajících



přilehlých příkopů v jednotlivých zářezech spočívající v odstranění pozůstatků z činnosti z let minulých.

#### **A.4.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Projekt „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo) „ přinese částečné obnovení technických parametrů železniční infrastruktury. Toto se týká hlavně plynulosti jízdy na upraveném železničním svršku a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech vlivem provedených stavebních úprav, které zajistí plynulý a zklidněný přejezd silničních vozidel.

#### **A.4.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace**

Stavba je umístěna do stávajícího území v souladu se schváleným Záměrem projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo) “ a je v souladu s územními plány dotčených měst a obcí.

### **A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATIMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ**

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko - bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho dobu trvání.

#### **A.5.1. Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

#### **A.5.2. Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání**

U stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo) “ se předpokládá ucelené předání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání. V rámci stavby nejsou navrženy žádné provizorní provozní soubory a stavební objekty.

### **A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO – BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE**

Technickobezpečnostní zkouškou (dále jen TBZ) 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. TBZ podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TBZ se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení



- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

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

## **A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ**

Dlouhodobý hmotný majetek (DLHM) SŽDC, s. o., a ČD, a.s., spravují:

### **SŽDC, OŘ Plzeň**

Správa tratí:

- stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
- stavební objekty železničního spodku
- stavební objekty příjezdních komunikací, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- stavební objekty opěrných zdí

Správa mostů a tunelů

- stavební objekty železničních mostů
- stavební objekty propustků

Správa budov

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC
- stavební objekty přístřešků na nástupištích

Správa elektrotechniky a energetiky

- stavební objekty osvětlení
- stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
- provozní soubory silnoproudé technologie - stavební objekty EOVS

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

- provozní soubory zabezpečovacího zařízení

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.

## **A.8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIOVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Tato stavba pouze provádí nejnutnější úpravy nástupní hrany nástupiště na zastávkách Nasavrky a Vrcovice nacházející se podél koleje, u které je navržena úprava GPK. Úpravy nástupní hrany jsou vyvolané z technologických důvodů, kdy dochází k úpravě formou demontáže a zpětné montáže stávajících nástupištních desek. Konstrukce nástupiště zůstane stávající.

## **A.9 KOORDINACE SE SOUBEŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI**

V době předpokládaných výluk nejsou na této trati dle informací OŘ plánované souběžné úpravy železničního svršku a spodku, v rámci opravných prací SŽDC, s. o., OŘ Plzeň.

## **A.10 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY NA OKOLNÍ VÝSTAVBY**

Před zahájením stavby budou požádáni správci podzemních vedení o vytyčení jejich tras a tato zařízení budou po dobu prací chráněna podle jejich pokynů.

Pro přípravné práce byly a i během výstavby budou respektována vyjádření zúčastněných stran.

Rozsah stavby se prostorově v zásadě neliší od nynějšího stavu. Vzhledem k těmto skutečnostem nejsou kladeny žádné požadavky na změnu územního plánu.

## **A.11 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY**

Zahájení stavby: předpoklad začátek 09/2015

Ukončení stavby: předpoklad konec 11/2015

Přesný termín realizace bude upřesněn dle stanovených a naplánovaných výluk OŘ.

V Ústí nad Labem, březen 2015

Vypracoval : Ing. Miroslav Novák

