

ZÁMĚR PROJEKTU

Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá

Zpracovatel :

Správa železnic, státní organizace

se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČ : 709 94 234

Verze z 21. září 2020

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, Praha 1 110 00

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

ZÁMĚR PROJEKTU

neinvestiční akce „Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá“

1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu¹⁾ ISPROFOND: 5003120047
název projektu: Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá
číslo akce z plánu oprav a údržby: 654190088
místo realizace: Jihočeský kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		2020-2022
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> (<i>SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB</i>)	0	0
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		2020-2022
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i> (<i>SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB</i>)	126 837,946	151 559,931
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	126 837,946	151 559,931

¹⁾ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Udržení dobré míry provozuschopnosti, k čemuž opravy zařízení železniční infrastruktury slouží, je součástí dlouhodobé strategie Ministerstva dopravy, uvedené ve strategických materiálech „Dopravní politika pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050“, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 449 ze dne 12. 6. 2013, a následně v materiálu „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“, jež uvažuje s výhledem do roku 2050, který byl schválen usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. 11. 2013.

Dle § 20, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je vlastník dráhy povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Ve smyslu zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, přísluší hospodaření s majetkem České republiky, v podobě státní železniční infrastruktury, Správě železnic, státní organizace.

Revitalizace trati České Budějovice – Volary

V období 2014–2015 došlo v rámci akce „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ k částečné rekonstrukci předmětného úseku Horní Planá – Nová Pec. Došlo k rekonstrukci všech ŽST a zastávek. Zároveň došlo k níže uvedeným úpravám:

Došlo k vybudování v ŽST Horní Planá plnohodnotné elektronické staniční a zabezpečovací zařízení 3. kategorie, jehož řídicí úroveň je společná pro ŽST Nová Pec. Nové SSZ umožňuje stavění vlakových i posunových cest na dopravní koleje. Došlo k osazení elektromotorických přestavníků v dopravních kolejích. Dále byly osazeny nová světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla vč. obnovy kabelizace a počítačů náprav. Došlo ke zlepšení zabezpečení několika přejezdů. V ŽST Nová Pec je zjednodušené decentralizované elektronické staniční zabezpečovací zařízení. Nové SSZ umožňuje stavění vlakových i posunových cest na dopravní koleje. Došlo k osazení elektromotorických přestavníků v dopravních kolejích. Dále byly osazeny nová světelná, hlavní a seřaďovací návěstidla vč. obnovy kabelizace a počítačů náprav. Došlo ke zlepšení zabezpečení několika přejezdů. V mezistaničním úseku Horní Planá – Nová Pec je zřízeno nové traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Zařízení je v součinnosti s novým staničním zabezpečovacím zařízením v ŽST Nová Pec a Horní Planá. Obě tyto stanice přitom jsou dálkově ovládány. Pro potřeby zabezpečovacího zařízení je v úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopraven položena nová kabelizace. Dále zde bylo obnoveno vnitřní sdělovací zařízení ve všech ŽST v předmětném úseku, autonomní samočinný hasicí systém (ASHS), elektronická zabezpečovací signalizace (Ezs), informační zařízení (rozhlas pro cestující), nové místní radiové sítě (MRS), TRS (nové stožáry s anténami pro IP konektivitu a s anténami pro MRS technologii). Došlo k úpravě rozvodů NN v ŽST Horní Planá a ŽST Nová Pec.

Všechny ŽST a zastávky v předmětném úseku byly modernizovány, tj. nová kolej, vč. drobných upevňovadel a pražců, lokálně vyčištěno šterkové lože, nová nástupiště, nové přístřešky s mobiliářem vč. osvětlení a informačního systému pro cestující.

Akce „Oprava trati v úseku N. Pec – H. Planá“ řeší opravu chybějících částí v předmětném úseku tak, aby opravované úseky spolu s již rekonstruovanými částmi splnila náročné požadavky Investora na funkčnost a provozuschopnost. V rámci „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ je zbytek tratě v úseku České Budějovice – Horní Planá kompletně zrealizován. Chybějící oprava je tedy nezbytným krokem k tomu, aby bylo možné prohlásit úsek České Budějovice – Nová Pec za opravený a ve stavu, kdy je napravena jeho funkčnost a provozuschopnost.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Železniční trať České Budějovice – Černý Kříž je jednokolejná, neelektrifikovaná regionální dráha. V knižním jízdním řádu je označena jako trať č. 194.

Prostorová průchodnost: GC

Traťová třída zatížení je v úseku Horní Planá – Nová Pec je C2 (20t – přípustná hmotnost na nápravu). Na uvažovaném úseku se nachází 1 zastávka. Maximální traťová rychlost je 60 km/h. Zábrazdná vzdálenost 400 m. Organizování a provozování drážní dopravy je v předmětném úseku zabezpečeno automatickým hradlem.

Stávající technický stav se blíží hranici technických parametrů umožňujících provozování stávajícího provozu. Při neuskutečnění realizace těchto opravných prací by hrozilo případně zavedení pomalých jízd či úplné zastavení železniční dopravy. Revitalizace ani rekonstrukce trati není v rámci investiční přípravy v nejbližších letech plánována.

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury a odstranění propadu trať. rychlosti v celém traťovém úseku. Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti. Dojde k rozsáhlému pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav umělých staveb (propustků a mostů) a přejezdových konstrukcí. Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících vč. křižujících vozidel na přejezdech, zvýší se kultura cestování a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

• Železniční svršek

Mezistaniční úseky jsou na směsici betonových a dřevěných pražcích, na kterých je špatná držečnost upevňovadel. Upevňovadla někde zcela chybí nebo jsou povolené a nelze je kvůli protáčivosti utáhnout. Dřevěné pražce jsou ve velmi špatném stavu. Většina pražců je napadena hnilobou. Šterkové lože je středně, a místy silně znečištěné. Na některých místech dochází k opakovaným poruchám GPK.

Staniční koleje se v rámci této akce neřeší. Stávající nástupiště ve stanicích jsou ve vyhovujícím stavu a budou z předmětné rekonstrukce vynechány (Horní Planá, Pernek, Nová Pec).

V rámci železničního spodku bude opravena nákladová rampa v ŽST Nová Pec, která má silně poškozenou nákladovou hranu a toto poškození znemožňuje aktivní využívání celé délky nákladové hrany.

V souladu s pokynem GR č. 16/2013 bude prověřen RP V130.

- **Železniční přejezdy**

Všechny přejezdy v předmětném úseku jsou z hlediska stavu konstrukce ve špatném stavu. Dochází k uvolňování jednotlivých částí. Je nutná častá oprava a kontrola stavu přejezdů. Komfort pro automobilovou dopravu je díky jejich nerovnosti při přejetí minimální, a není tak možné dosáhnout optimálního stavu zklidnění silničního vozidla. Konstrukce nejsou vždy plně rozebíratelné.

- **Železniční mosty a propustky**

Část propustků jsou propadlé a vyžadují kompletní rekonstrukci, některé neodpovídají kvůli své délce správným parametrům železničního spodku a svršku a proto je nutné jejich prodloužení. U některých dochází k silné degradaci díky úplné absenci izolace. Položením izolace se prodlouží jejich životnost. U ocelových mostů chybí protikorozi ochrana ocelových částí.

Prakticky všechny propustky je nezbytné zbavit vegetace a provést jejich pročištění a obnovit tím funkci odvodnění.

- **Výstroj trati**

V předmětném úseku se nachází nevyhovující výstroj trati. Hektometrovníky vykazují značné poškození – ulomené hrany, nečitelné hodnoty. Plechová výstroj trpí značnou korozi a je z části vybledlá.

- **Zeleň**

V celém úseku je vysoká náletová vegetace, která značně ohrožuje provoz drážní dopravy. Část vegetace je silně poškozena vlivem sucha a nedostatkem péče.

- **Přeložky sítí**

V případě kolize stavebních prací s kabelovou trasou bude nutné kabelovou trasu přeložit. Pokud si to okolní podmínky vyžádají, bude kabelové vedení uloženo do chrániček.

4) Požadavky na technické řešení

Záměrem je oprava traťového úseku v úseku Horní Planá – Nová Pec a zajistit tak bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati.

V navrhovaném řešení bude ve větší části zachována stávající osa koleje. Úpravy železničního svršku a spodku vycházejí z předpokladu maximálního využití možností daných stávajícím trasováním trati. Optimalizování GPK bude provedeno při využití stávajících pozemků dráhy. V celém úseku bude provedena úprava prostorové polohy koleje (PPK/GPK) a dojde k odstranění lokálních propadů rychlosti. Bezstyková kolej bude poté upravena dle předpisu S 3/2. Dále dojde v nevyčištěných úsecích ke strojnímu čištění šterkového lože v místech se znečištěným šterkovým ložem. Kvůli velmi omezeným přístupovým komunikacím k trati se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. Čištění se provede až po výměně kolejového roštu za nový z důvodu špatného stavu stávajících upevňovačů. Stávající šterkové lože v některých úsecích v nedávné době vyčištěné, v některých úsecích je lehce znečištěné spadem z okolních lesních porostů, v některých úsecích je silně znečištěné. Předpokládané množství pro zpětné použití vyčištěného kolejového lože bude cca 30 %. Dojde k úpravě GPK pomocí ASP v celém

rozsahu. Odpad z čištění bude odvážen na mezisklárky v železničních stanicích podle jednotlivých čistěných úseků. Následně bude odvezen na sklárku.

V místech s nefunkčním odvodněním bude obnovena funkce odvodnění trativody či jinými způsoby dle konkrétní situace. V celém úseku se pročistí a upraví zanešené a zarostlé příkopy, a tím se obnoví jejich odvodňovací funkce. V celém úseku se provede úprava drážních stezek do požadovaného tvaru.

V železničních zastávkách a stanicích bude provedeno maximálně přerovnání nástupních hran zasažených stavbou.

Oprava proběhne následovně:

Nový železniční svršek bude obnoven z kolejnic 49E1, z pražců betonových vyzískaných/ betonových nových/ ocelových Y pražců. Celý svršek bude upevněn pomocí pružného upevnění a svařen do BK. Přesný rozsah použití pražců bude stanoven v projektu na základě pasportizace stávajícího stavu a dále bude konzultováno se správcem (vzhledem k jeho akt. potřebám).

Úsek oprav je v km 64,000 – km 70,017. Součástí opravných prací bude oprava přejezdů P1642, P1643, P1644, P1645, P1646, P1647, propustků v km 64,224, 64,724, 65,485, 66,928, 69,340, 69,806, mostu v km 66,495 a rampy v ŽST Nová Pec. Zastávka Pernek byla opravena v roce 2015 a bude z předmětného úseku vynechána.

Soupis prací je podrobněji specifikován v kapitole č.5.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Stavba bude členěna do samostatných stavebních objektů. Skladba stavebních objektů je uvedena níže. Jedná se o opravné práce na železničním svršku, spodku a umělých objektech.

1. SO 00-10-01 Výstroj trati
2. SO 01-10-01 Horní Planá (mimo) - Nová Pec (mimo), železniční svršek
3. SO 01-11-01 Horní Planá (mimo) - Nová Pec (mimo), železniční spodek
4. SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 64,330
5. SO 01-14-01 Oprava propustků v úseku 64,224 - 69,806
6. SO 01-14-02 Železniční most v ev. km 66,495

Další umělé objekty vč. přejezdů uvedených v odstavci č. 4 nemají po dohodě se zadavatelem samostatný objekt a budou řešeny v rámci SO železničního spodku.

Popis prací v dotčeném trat'ovém úseku:

- strojní čištění kolejového lože
- snášení a zřizování železničního svršku v místech úprav
- doplnění kolejové lože kamenivem a úprava profilu
- podbíjení
- úprava banketů
- čištění příkopů
- reprofilace odvodnění
- zřízení bezстыkové koleje

- výměna kolejnic – upřesnění na základě pasportizace
- výměna pražců vč. upevňovadel – upřesnění na základě pasportizace
- montáž/demontáž výstroje trati – upřesnění na základě pasportizace
- oprava rampy v ŽST Nová Pec
- kácení zeleně
- přeložky kabelů
- mosty – spárování; čištění, oprava zábradlí
- propustky – spárování; čištění; nadvýšení říms; kompletní obnova; oprava zábradlí
- přejezdy – obnova/doplnění přejezdové konstrukce; osazení vnitřních + vnějších panelů; výměna/doplnění prahové vpusti; doasfaltování/dosypání.

6) Územně technické podmínky

Jedná se o opravné práce ve stávající ose koleje na pozemku SŽ, bez nároku na zábor pozemků, napojení na ostatní infrastrukturu apod. S rušením úrovnových přejezdů se v tomto úseku neuvažuje.

7) Majetkoprávní vztahy

Stávající hmotný investiční majetek železničního svršku, spodku, nástupišť a přejezdů je ve správě SŽ, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň. Po opravě ke změnám ve správě objektů nedojde.

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Místo stavby se nachází v extravilánu. Stavba se nachází na pozemcích SŽ, státní organizace, jedná se o opravu stávajícího stavu. Realizaci záměru nedojde k zásahu do ploch ZPF a PUPFL. Místo stavby se nachází v CHKO Šumava. V dotčeném místě stavby se nachází oblast Natura 2000 (ptačí oblast a Evropsky významná lokalita (EVL)). V rámci této akce dojde ke kácení zeleně. Z uvedeného vyplývá, že bude nezbytné provést podrobné projednání s orgány životního prostředí a dále také se správcem CHKO Šumava.

9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Provedenou opravou nedojde ke změně jednotlivých správců a institucí zajišťujících údržbu objektů. Vzhledem k tomu, že nedochází k rozšíření stávající železniční sítě, nevzniká ani potřeba nárůstu pracovníků údržby.

10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Vzhledem k charakteru prováděných prací (opravné práce) je posouzení efektivity projektu řešeno dle kapitoly IV, odstavce 2, bodu o), Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury.

Bez projektu

Stávající technický stav se blíží hranici technických parametrů umožňujících bezpečné provozování stávajícího drážního provozu.

Bez realizace hrozí zavedení PJ a nutnost zvýšeného dohledu a výrazně čtenější provádění údržbových prací.

S projektem

Opravná práce zajistí plynulost provozu a předejde zavádění pomalých jízd. Dále se také sníží náklady na údržbu daného úseku. Opravy přejezdů zlepší celkovou situaci na úrovňovém křížení tělesa dráhy a pozemní komunikace. V neposlední řadě bude jízda osobních vlaků komfortnější s ohledem na současný stav. Vyčištěním propustků dojde k lepší cirkulaci vody v území a nebude docházet k vsakování vody do drážního tělesa.

Výluky jsou plánovány následně:

- Horní Planá – Nová Pec; realizace v roce 2021, září–listopad; 60N)

Případné zavedení NAD bude projednáno na výlukových poradách s dopravcem. Orientační výše NAD, tj. 1 782 900,00 Kč je součástí rozpoisu nákladů.

11) Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	6 285,407
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	99 450,572
4	Stroje a zařízení	
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	9 672,151
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	
7	Propagace	20,000
8	Dozor v průběhu výstavby	462,000
9	Technická pomoc	10 947,816
10	Mezisoučet	126 837,946
11	(DPH ⁽³⁾)	24 721,985
12	CELKEM⁽⁴⁾	<u>151 559,931</u>

1)	Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
2)	Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
3)	Pouze je-li DPH nerefundovatelná
4)	Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

Cena projektu byla stanovena na základě rozpoisu požadovaných prací a oceněna dle platných sborníků.

12) Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83
příloha B: Neobsazeno
příloha C: Neobsazeno
příloha D: Situace
příloha E: Doložení současného stavu
příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace
příloha G: Neobsazeno
příloha H: Neobsazeno
příloha I: Neobsazeno
příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné
Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
příloha K: Neobsazeno

Záměr projektu zpracoval:



Ing. Jakub Rentka

Tým dopravního inženýrství s.r.o.

**TÝM DOPRAVNÍHO
INŽENÝRSTVÍ s.r.o.**

Moskevská 532/60

Praha 10 PSČ 101 00

IČ: 24831832

www.tymdi.cz rentka@tymdi.cz



Schválil, dne:

Ing. Radek Makovec

ředitel OŘ Plzeň